

ISSN 0124-0552

ALCALDESA MAYOR Claudia Nayibe López Hernández

REGISTRO DISTRITAL



REGISTRO DISTRITAL

RESOLUCIONES DE 2020

SECRETARÍA DE CULTURA, RECREACIÓN Y DEPORTE

Resolución Número 529 (Septiembre 23 de 2020)

“Por la cual se resuelve una solicitud de revocatoria de la condición de Bien de Interés Cultural del ámbito distrital del inmueble ubicado en la Calle 45 15-17/19 (esquina), declarado como Bien de Interés Cultural del ámbito distrital, en el barrio Santa Teresita, que hace parte del Sector de Interés Cultural de Teusaquillo, declarado como tal mediante el Decreto 190 de 2004, en la UPZ- 101- Teusaquillo, en la localidad del mismo nombre, en Bogotá D.C.”

EL SECRETARIO DE DESPACHO DE LA SECRETARÍA DE CULTURA, RECREACIÓN Y DEPORTE,

En uso de sus facultades legales y en especial las conferidas por la Ley 397 de 1997, modificada por la Ley 1185 de 2008, el Decreto Nacional 1080 de 2015 modificado por el Decreto Nacional 2358 de 2019, Decreto Distrital 070 de 2015, el Decreto Distrital 037 de 2017, y la Ley 1437 de 2011 y

CONSIDERANDO:

Que el artículo 72 de la Constitución Política de 1991 establece que *“El patrimonio cultural de la Nación está bajo la protección del Estado. El patrimonio arqueológico y otros bienes culturales que conforman la identidad nacional, pertenecen a la Nación y son inalienables, inembargables e imprescriptibles”*.

Que el artículo 209 ibídem, dispone que la función administrativa se halla al servicio de los intereses generales, se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad, publicidad, y añade que las autoridades administrativas deben coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado.

Que de conformidad con lo preceptuado en los numerales 2 del artículo 10 y 4 del artículo 28 de la Ley 388 de 1997 o las normas que los sustituyan, las disposiciones sobre conservación, preservación y uso de las áreas e inmuebles de interés cultural constituyen normas de superior jerarquía al momento de elaborar, adoptar, modificar o ajustar los Planes de Ordenamiento Territorial de municipios y distritos.

Que de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 8 de la Ley 397 de 1997, modificado por el artículo 5 de la Ley 1185 de 2008, a las entidades territoriales les corresponde la declaratoria y manejo de los bienes de interés cultural del ámbito departamental, distrital, municipal, de los territorios indígenas y de las comunidades negras de que trata la Ley 70 de 1993, a través de las gobernaciones, alcaldías o autoridades respectivas, previo concepto favorable del correspondiente Consejo Departamental de Patrimonio Cultural o del Consejo Distrital de Patrimonio Cultural en el caso de los distritos.

Que el artículo 123 del Decreto Distrital 190 de 2004 *“Por medio del cual se compilan las disposiciones contenidas en los Decretos Distritales 619 de 2000 y 469 de 2003”*, establece que el patrimonio cultural y el patrimonio edificado del Distrito Capital, está constituido entre otros por los bienes y valores culturales que poseen un especial interés histórico, artístico, arquitectónico, urbano.

Que el artículo 124 ibídem dispone: *“Artículo 124. Conformación del Patrimonio Construido (artículo 68 del Decreto 619 de 2000). El patrimonio construido está conformado por los Bienes de Interés Cultural tales como sectores, inmuebles, elementos del espacio público, caminos históricos y bienes arqueológicos, que poseen un interés histórico, artístico, arquitectónico o urbanístico”*.

Que el Acuerdo Distrital 257 de 2006 *“Por el cual se dictan normas básicas sobre la estructura, organización y funcionamiento de los organismos y de las entidades de Bogotá, Distrito Capital, y se expiden otras*

disposiciones”, establece en el artículo 90 *“El sector Cultura, Recreación y Deporte tiene como misión garantizar las condiciones para el ejercicio efectivo, progresivo y sostenible de los derechos a la cultura, a la recreación y al deporte de los habitantes del Distrito Capital, así como fortalecer los campos cultural, artístico, patrimonial y deportivo”*.

Que el artículo 94 *ibídem*, determina la naturaleza, objeto y funciones básicas de la Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte, asignándole la función de orientar y liderar la formulación concertada de políticas, planes y programas en el campo patrimonial con la participación de las entidades a ella adscritas, como es el caso del Instituto Distrital de Patrimonio Cultural – IDPC.

Que mediante el Decreto Distrital 070 de 2015, *“Por el cual se establece el Sistema Distrital de Patrimonio Cultural, se reasignan competencias y se dictan otras disposiciones”*, se creó el Sistema Distrital de Patrimonio Cultural y designó como coordinador del mismo a la Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte, definiéndose en su artículo 4 las competencias de la Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte, dentro de las cuales se encuentran: *“7. Efectuar la declaratoria, exclusión, cambio de categoría y aprobación de los Bienes de Interés Cultural del ámbito Distrital y Planes Especiales de Manejo y Protección de los mismos cuando haya lugar, previo concepto del Consejo Asesor de Patrimonio Cultural.”*

Que el artículo 6 de la norma señalada, consagra las competencias del Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, dentro de las cuales se encuentra en el numeral 7. *“Realizar los estudios que permitan identificar, documentar, valorar para efecto de declarar, excluir y cambiar de categoría Bienes de Interés Cultural del Distrito”*.

Que el artículo 9 de la norma *ibídem*, establece las funciones del Consejo Distrital de Patrimonio Cultural, indicando que: *“Corresponde al Consejo Distrital de Patrimonio Cultural emitir los conceptos favorables previos y cumplir las funciones que señalan los artículos 2 y 10 del Decreto Nacional 1313 de 2008 o las normas que lo modifiquen o sustituyan, respecto de los Bienes de Interés Cultural del ámbito Distrital, de conformidad con lo establecido en el numeral 11 del artículo 4 del Decreto Nacional 763 de 2009”*. Adicional a las competencias anteriormente mencionadas, el Consejo Distrital de Patrimonio Cultural desarrollará las siguientes funciones: *“1. Asesorar al Instituto Distrital de Patrimonio Cultural en el diseño y ejecución de planes para la formación, investigación, valoración, memoria, protección, salvaguardia, divulgación y apropiación del patrimonio cultural de Bogotá, D.C. 2. Fomentar el control social para el se-*

guimiento a los planes, programas y proyectos relacionados con el patrimonio cultural de la ciudad. 3. Asesorar al IDPC en la aprobación de proyectos de intervenciones y cambio de usos de Bienes de Interés Cultural, que puedan comprometer los valores de éstos (...)”

Que el Decreto Distrital 037 de 2017, modifica la estructura organizacional de la Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte, otorgándole como funciones básicas en relación con el Patrimonio Cultural, diseñar estrategias de divulgación y conservación del patrimonio cultural tangible e intangible; coordinar la ejecución de las políticas, planes y programas en el campo patrimonial que desarrollen las entidades adscritas y vinculadas y las localidades y gestionar la ejecución de las políticas, planes y proyectos culturales y artísticos, con el fin de garantizar el efectivo ejercicio de los derechos culturales y fortalecer el campo patrimonial.

Que la Ley 1801 de 2016 *“Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana”* otorgó a la Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte como Autoridad Especial de Policía de protección al Patrimonio Cultural, la competencia para conocer de los casos en que se encuentren involucrados Bienes de Interés Cultural, colindantes y localizados en sectores de Interés Cultural, la facultad para tomar las medidas correctivas necesarias e imponer las sanciones previstas en tratándose de comportamientos contrarios a la integridad urbanística como de comportamientos contrarios a la protección y conservación del patrimonio cultural, a que haya lugar, conforme al parágrafo 1º del artículo 198.

Que el Decreto Nacional 2358 de 2019 *“Por medio del cual se modifica y adiciona el Decreto 1080 de 2015 Decreto único Reglamentario del Sector Cultura, en lo relacionado con el Patrimonio Cultural Material e Inmaterial”*, en su artículo 11 estableció el contenido del acto administrativo mediante el cual se declara un inmueble como Bien de Interés Cultural.

Que el artículo 1º de la norma mencionada, determina como sujetos del Sistema Nacional del Patrimonio Cultural a los propietarios, poseedores, usufructuarios, tenedores y custodios de los bienes de interés cultural y colindantes de estos. De igual manera les corresponde cumplir con las siguientes obligaciones: *“(…) 1. Realizar el mantenimiento adecuado y periódico del bien con el fin de asegurar su conservación. 2. Asegurar que el bien cuente con un uso que no represente riesgo o limitación para su conservación ni vaya en detrimento de sus valores. 3. Establecer mecanismos o determinantes que permitan la recuperación y la sostenibilidad de los bienes. 4. Solicitar*

la autorización de intervención ante la autoridad competente que haya efectuado la declaratoria (...)”

Que en el artículo 11 ibídem, se determinan el contenido del acto administrativo mediante el cual se declara un inmueble como Bien de Interés Cultural.

Que mediante el radicado 20197100092732 del 9 de agosto de 2019, la señora Diana Gisela Ramírez Ladino, presentó una solicitud de exclusión del listado de Bienes de Interés Cultural del ámbito distrital del inmueble ubicado en la Calle 45 15-17/19, en el barrio Santa Teresita.

LOCALIDAD	No. UPZ	NOMBRE UPZ	CODIGO BARRIO	NOMBRE BARRIO	MODAL	MZN	LOTE	DIRECCION	CATEG
TEUSAQUILLO	101	Teusaquillo	7102	Santa Teresita	SIC	8	7	Calle 45 No. 15-17 / 19 Esquina	CT

Que mediante el radicado 20193100096071 del 22 de agosto de 2020, la Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte realizó un requerimiento a la solicitante para que completara la información y así continuar con el trámite de evaluación de la solicitud.

Que mediante el radicado 20197100108412 del 19 de septiembre de 2019, los señores María Emilia Ramírez de Heredia, Diana Gissela Ramírez Ladino, Katherine Elizabeth Ramírez Ladino y Jhonatan Eduardo Ramírez Clavijo presentaron la información complementaria a la solicitud, para así continuar con el respectivo trámite.

Que mediante el radicado 20193100123841 del 10 de octubre de 2019, la Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte reiteró el requerimiento a los peticionarios para complementar la información, ya que la aportada se encontraba incompleta.

Que mediante el radicado 20197100127312 del 8 de noviembre de 2019, la peticionaria pidió ampliarse el tiempo de respuesta para complementar la información solicitada.

Que mediante el radicado 20193100141561 del 12 de noviembre de 2019, la Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte informó a la peticionaria que se concede una ampliación en el tiempo de respuesta del requerimiento hasta el 16 de diciembre de 2019.

Que mediante el radicado 20197100143442 del 16 de diciembre de 2019, la peticionaria presentó la información complementaria para así continuar con el trámite que se adelanta.

Que mediante el radicado 20193100244853 del 18 de diciembre de 2019, se publicó el aviso informativo para que la ciudadanía en general se haga parte en el proceso, en el link <https://www.culturarecreacionydeporte.gov.co/es/scrd-transparente/otras->

Que, para tal efecto, la Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte creó el expediente 201931011000100149E, donde reposa la información relacionada con este inmueble.

Que una vez verificada la información contenida en el Anexo No. 1 del Decreto 606 de 2001, incorporado al Decreto 560 de 2018 *“Por medio del cual se define la reglamentación urbanística aplicable a los Bienes de Interés Cultural del ámbito distrital y se dictan otras disposiciones”*, se encontró la siguiente información para este inmueble:

publicaciones/aviso-informativo-tramite-exclusion-cl-45-15-1719.

Que mediante el radicado 20193100168651 del 19 de diciembre de 2019, la Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte remitió al Instituto Distrital de Patrimonio Cultural la documentación de soporte para la respectiva evaluación y presentación ante el Consejo Distrital de Patrimonio Cultural.

Que mediante el radicado 20193100168661 del 19 de diciembre de 2019, la Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte informó a la peticionaria de la continuación del trámite y solicitó complementar la información solicitada.

Que mediante el radicado 20197100150462 del 31 de diciembre de 2019, la peticionaria complementó la información indicada para continuar con el respectivo trámite.

Que mediante los radicados 20203100002261, 20203100002271 y 20203100002281 del 13 de enero de 2020, la Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte informó a los vecinos colindantes del trámite que se adelanta y los invitó a hacerse parte en el proceso.

Que mediante el radicado 2020310002291 del 13 de enero de 2020, la Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte remitió al Instituto Distrital de Patrimonio Cultural la información aportada por la peticionaria, para ser tenida en cuenta en el trámite que se adelanta.

Que la Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte expidió la Resolución 169 del 18 de marzo de 2020 *“Por medio de la cual se suspenden términos como medida transitoria en las actuaciones administrativas en materia de Bienes de Interés Cultural del ámbito distrital que adelanta la Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte, con ocasión de la situación epidemiológica por el nuevo Coronavirus (...)”*, que

fue modificada mediante la Resolución 269 de 2020, e incluye el inmueble objeto de análisis.

Que la solicitud fue presentada en la sesión No. 1 del Consejo Distrital de Patrimonio Cultural, realizado el 22 de abril de 2020, donde se indicó:

“Concepto del IDPC

El IDPC a partir de la evaluación del caso considera que:

El inmueble es contemporáneo de la urbanización Santa Teresita, con una implantación paramentada acorde al modelo adoptado para el barrio, por lo que su imagen es coherente con el perfil urbano. Este tipo de inmuebles hizo parte de la configuración urbana del sector y está asociado a las maneras de habitar propias de grupos sociales que encontraron asiento en estas áreas. En el inmueble se destaca la composición de los componentes de fachada con un trabajo geométrico sobre superficies homogéneas pañetadas y superficie de ladrillo a la vista que enfatizan especialmente la ventanería.

Las proporciones, volumetría, implantación y lenguaje arquitectónico (propio de edificaciones de este tipo realizadas durante el período de transición), hacen al edificio una pieza importante dentro de su contexto inmediato, conformado por otras edificaciones que comparten rasgos similares. En buena medida el edificio contribuye a mantener el perfil de la Calle 45 y la Carrera 15A, en su mayoría conformada por edificaciones que cuentan con dos niveles.

Si bien fue posible identificar diversas intervenciones interiores y exteriores (como adiciones volumétricas posteriores), así como algunos deterioros debido a distintos factores, es claramente legible la propuesta de implantación (antejardines y cerramientos), espacial y volumétrica original de la vivienda.

Con lo anterior, se puede señalar que el inmueble conserva las características arquitectónicas por las cuales se declaró, haciendo inviable técnicamente su exclusión del inventario de Bienes de Interés Cultural de ámbito distrital.

A partir de la información presentada se pone a consideración del CDPC la solicitud de exclusión del inmueble objeto de la solicitud.

Deliberación y votación

El consejero Rubiel Ocampo recomienda que cuando se hagan estas presentaciones se expon-

ga si hay querellas policivas previas e indicar los incentivos de los que se ha beneficiado la propiedad desde el momento de su declaratoria (predial, servicios públicos y valorización).

La consejera Mariana Patiño pregunta si se tiene la planta de la casa para conocer sus condiciones de habitabilidad. El IDPC responde que los solicitantes no adjuntaron planimetría y que tampoco se encontró en el Archivo Central de Predios de Montevideo. Sin embargo, esto no es un impedimento para que el caso sea estudiado en el Consejo.

La consejera Mariana Patiño señala que la planta es fundamental pues una cosa es la implantación volumétrica pero es importante ver la planta para saber las condiciones de habitabilidad que tiene el inmueble hoy en día. El IDPC responde que sería deseable contar con esos elementos para poder evaluar los casos, pero que no siempre se cuenta con dicha información.

El consejero Álvaro Arias pregunta si como en el caso anterior se tiene claro cuál es el objetivo de hacer esta solicitud, si demoler o vender. El IDPC responde que en la solicitud no queda claro cuál es la intención, los solicitantes no manifiestan cuál es su interés más allá de lo que se expuso. Por la experiencia de lo que se ha evaluado en el IDPC la intención casi siempre es vender, algunas veces con desconocimiento de que inclusive excluyendo el BIC no se va a poder lograr una mayor edificabilidad, como sería en este caso.

La arquitecta Liliana Ruiz anota que ante las solicitudes de inclusión, exclusión y cambio de categoría que se presentan ante la SCRD y que son evaluados por el IDPC, se pide a las personas que expliquen las razones por las que creen que el inmueble debe o no estar en el listado de BIC. En algunos casos el solicitante expone la razón, sobre todo en los casos de exclusión, pero en la gran mayoría de casos no lo hacen.

Por la zona donde están ubicados y por las condiciones del mercado inmobiliario se puede entender cuál es la razón que hay detrás. En este caso la casa está rodeada de tres BIC y frente a la normativa actual si se llegara a excluir tampoco podría desarrollarse una edificación en altura, pues máximo podrían desarrollarse dos pisos. A veces la ciudadanía no hace estas indagaciones de qué es lo que pasa alrededor y por eso en muchos de estos trámites se generan unas expectativas inmobiliarias que en la realidad no son posibles desarrollar.

La consejera María del Pilar López comenta que a partir de las fotos que se han mostrado el inmueble parece un “pequeño monstruo” y se pregunta qué es lo que tiene valor arquitectónico. No se han hecho estudios en el país y no se ha hecho un trabajo lo suficientemente consolidado y serio sobre arquitectura art decó que no sea institucional o del Estado, y este tipo de edificios y la arquitectura art decó asociada a la vivienda o a los bienes domésticos realmente no se ha estudiado, y casi siempre esas apariencias a nivel de plano de fachada es lo que realmente estaríamos valorando. Aquí no se ha hecho un estudio de materiales, ni de la luz, ni de la composición geométrica. No se tienen elementos de juicio en ese sentido y se está valorando a través de ese plano de fachada que más o menos da una unificación a nivel urbano y que conservarlo contribuye a la preservación del barrio y de su origen. Desde esa perspectiva estaría inclinada a conservarlo y a que no se modifique, pero también cree que se debe ser conscientes de que este es un “pequeño monstruo”, una arquitectura muy extraña que realmente no tiene un valor puro como art decó ni como colonial.

El IDPC señala que cuando se hicieron los inventarios de la ciudad del Decreto Distrital 215 de 1997 “Por el cual se reglamenta el Acuerdo 6 de 1990, se asigna el tratamiento de conservación arquitectónica en las áreas urbanas y suburbanas del Distrito Capital y se dictan otras disposiciones” y del Decreto Distrital 606 de 2001 se incluyeron muchas cosas con las herramientas que había en su momento tratando de salvar lo que más se podía sin entrar a hacer una valoración exhaustiva de esos bienes.

Uno de los propósitos del IDPC durante este cuatrienio es evaluar cómo las clases populares o maestros de construcción, toman elementos de las referencias académicas y las trasladan a las edificaciones, y en este sentido pesan factores como si el bien está en un sector consolidado y si hay arquitectura similar que dialoga con esos inmuebles. El Decreto Nacional 1080 de 2015 “Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Cultura” amplía el número de niveles de conservación para ser más flexible en cuanto a las intervenciones, y en la actualización que en el IDPC quiere adelantar del inventario ese es un paso que hay que dar, evaluar y valorar estos inmuebles con mejores elementos de juicio. En este caso particular, no es el mejor inmueble pero creemos que las condiciones urbanas son importantes de evaluar; sopesar estos valores va a ser siempre motivo de discusión.

Juan Tarazona del Instituto Distrital de Turismo (IDT) señala que estos casos tan especiales y específicos sirven para sentar un precedente o abrir una posibilidad de discusión más profunda y más honda sobre el valor y lo que consideramos como patrimonio.

En este caso no es posible encasillar el objeto arquitectónico en alguna corriente arquitectónica, entonces, vale la pena preguntar si se pierde real valor en el tema de patrimonio si lo excluimos como un bien de interés. El bien sufrió modificaciones posteriores a su declaratoria y eso debe pesar. Se puede tener como referencia el caso de Europa en el que por ejemplo en París se están viendo abocados a tratar el tema patrimonial como casos puntuales porque cada edificación así sea colindante presenta unas condiciones especiales y responde a algo diferente. Por supuesto el bien sí tiene características importantes y la antigüedad del mismo lo hace a uno pensar que debe conservarse, está implantado en una zona que va a tener unos procesos de renovación y que no necesariamente todo el sector está conservado como otros, entonces quisiera dejar la duda de si es simplemente basar esta discusión en sí o no se debe excluir este bien.

La arquitecta Liliana Ruiz manifiesta que, en los años 2018 y 2019, la SDP estuvo trabajando en la depuración del inventario de los BIC y este no es el primer caso en el que se ve este tipo de arquitectura que nace con una influencia, pero con el paso del tiempo se transforma. Esto nos lleva a pensar qué es lo que debemos valorar y qué es lo que debemos mantener en el inventario. Próximamente se presentará al CDPC esa depuración para entender este tipo de casos. Por otro lado, en este inmueble seguramente las modificaciones que afectaron la volumetría se hicieron sin aprobación, y en la medida en que se permita que a través de obras ilegales se hagan trámites de exclusión se abriría la puerta a que muchas acciones de violación de la norma urbanística llevaran a exclusión cuando es el mismo propietario quien está afectando los valores patrimoniales del inmueble.

La consejera Mariana Patiño señala que es un sector que tiene una homogeneidad de altura; arquitectónicamente el inmueble no tiene consideraciones estéticas para su permanencia, si esa fuera la óptica desde la cual se declaran las permanencias. Los sectores se pueden renovar, suponiendo que la casa se excluyera, se haría una nueva construcción de 2 pisos de nuestra época, que podría conformar el entorno homogéneo de arquitectura desarrollada predio a predio con

distintos estilos arquitectónicos. Estamos frente a algo incompleto en su información porque probablemente la casa no está respondiendo en su planta para ser un sitio adecuado para vivir y si le diéramos la exclusión podría venir una casa de 2 pisos de nuestra época y se seguiría consolidando el barrio dentro de un proceso de revitalización. Tener un inmueble desocupado y en estado de deterioro también trae un problema de imagen para estos Sectores de Interés Cultural.

El consejero Álvaro Arias manifiesta estar de acuerdo con lo que plantea la consejera Mariana Patiño. Revalida que no hay suficiente información y que estamos limitados a unas fotos, pero que en las fotos de 1997 el bien se ve mejor conservado. Manifiesta una preocupación frente a si cuando se declara un BIC hay unas obligaciones que hay que desarrollar respecto a lo que tiene que ver con la protección y conservación del bien.

Con la información presentada se procede a preguntar ¿Quiénes de los consejeros presentes están a favor de la exclusión del inmueble ubicado en la Avenida Calle 45 No. 15 - 17/19? **Por unanimidad el CDPC niega la exclusión del inmueble ubicado en la Avenida Calle 45 No. 15 - 17/19.** En todo caso, la SDP precisa que su voto está condicionado ya que considera la información incompleta para tener un argumento sólido para la no exclusión.

Que mediante el radicado 20203100048891 del 5 de junio de 2020, la Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte informó a la peticionaria, de la suspensión de términos de esta solicitud, de acuerdo con lo dispuesto en las Resoluciones 169 y 269 de 2020.

Que la Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte expidió la Resolución 276 del 11 de junio de 2020 “Por la cual se levanta la suspensión de términos de las actuaciones administrativas en el marco del Decreto 070 de 2015 establecidas en la Resolución 169 de 2020, modificada por la Resolución 269 de 2020”.

LOCALIDAD	No. UPZ	NOMBRE UPZ	CODIGO BARRIO	NOMBRE BARRIO	MODAL	MZN	LOTE	DIRECCION	CATEG
TEUSAQUILLO	101	Teusaquillo	7102	Santa Teresita	SIC	8	7	Calle 45 No. 15-17 / 19 Esquina	CT

ARTÍCULO SEGUNDO: Ordenar a la Dirección de Gestión Corporativa de esta entidad, notificar de conformidad con lo dispuesto en los artículos 66, 67 y 69 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo -CPACA- el contenido del presente acto administrativo a los propietarios del inmueble a la señora María Emilia Ramírez de Heredia a la Calle 45 15-17/19, Diana Gissela Ramírez Ladino, al correo electrónico digiss27@gmail.com y

Que mediante el radicado 20207100058932 del 15 de julio de 2020, el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural remitió el Acta de la Sesión No. 1 del Consejo Distrital de Patrimonio Cultural.

Que mediante el radicado 20203100156023 del 31 de agosto de 2020 se incluyó en el expediente la Certificación Catastral expedido por la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital.

Que mediante el radicado 20203100156043 del 31 de agosto de 2020, se incluyó en el expediente el Certificado de Tradición y Libertad del inmueble, expedido a través de la Ventanilla Única de la Construcción -VUC-.

Que teniendo en cuenta los considerandos anteriores y con el fin de culminar el proceso de derogatoria de la condición de Bien de Interés Cultural del ámbito distrital del inmueble ubicado en la Calle 45 15-17/19 (esquina), declarado mediante el Decreto 606 de 2001 e incorporado al Decreto 560 de 2018, en el barrio Santa Teresita, que hace parte del Sector de Interés Cultural de Teusaquillo, en la UPZ- 101 Teusaquillo, en la localidad de Teusaquillo, en Bogotá D.C., esta Secretaría procederá a acoger el concepto emitido por el Consejo Distrital de Patrimonio Cultural, y por consiguiente negar la solicitud de revocatoria

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO: Negar la solicitud de revocatoria de su condición de Bien de Interés Cultural del ámbito distrital del inmueble ubicado en la Calle 45 15-17/19 (esquina), declarado mediante el Decreto 606 de 2001 e incorporado al Decreto 560 de 2018, en el barrio Santa Teresita, que hace parte del Sector de Interés Cultural de Teusaquillo, declarado mediante el Decreto 190 de 2004, en la UPZ- 101 Teusaquillo, en la localidad de Teusaquillo, en Bogotá D.C., el cual mantendrá su declaratoria, según la información que se registra a continuación:

a la Carrera 87 17 59 interior 6 apto 703, Katherine Elizabeth Ramírez Ladino a la Calle 45 15-17/19 y a Johnatan Eduardo Ramírez a la Calle 45 15-17/19.

ARTÍCULO TERCERO: Ordenar a la Dirección de Gestión Corporativa de esta entidad, informar del contenido del presente acto administrativo a Patrick Morales, Director del Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, a correspondencia@idpc.gov.co, a la

Arquitecta Mariana Patiño, Directora de Patrimonio y Renovación Urbana de la Secretaría Distrital de Planeación a mpatino@sdp.gov.co y a la Dirección de Arte, Cultura y Patrimonio de la Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte.

ARTÍCULO CUARTO: Ordenar a la Oficina Asesora de Comunicaciones de la Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte, publicar en la página web oficial de la entidad, el contenido del presente acto administrativo.

ARTÍCULO QUINTO: Ordenar a la Subdirección de Arte, Cultura y Patrimonio de esta entidad, comunicar la presente resolución a la Oficina de Registro de Instrumentos Públicos, para registrar lo indicado en el presente acto administrativo.

ARTÍCULO SEXTO: Ordenar remitir una copia del presente acto administrativo al expediente 201931011000100149E, teniendo en cuenta que el original reposa en el expediente 202070007700100001E de la Oficina de Gestión Corporativa.

ARTÍCULO SÉPTIMO: Contra el presente acto administrativo procede el Recurso de Reposición, el cual podrá ser interpuesto ante el Despacho del Secretario Distrital de Cultura, Recreación y Deporte dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la notificación de la presente resolución.

La presente Resolución rige a partir de la fecha de su expedición.

NOTIFÍQUESE, COMUNÍQUESE, PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá, D.C., a los veintitrés (23) días del mes de septiembre de dos mil veinte (2020).

NICOLÁS FRANCISCO MONTERO DOMÍNGUEZ
Secretario de Despacho
Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte

SECRETARÍA DISTRITAL DE HACIENDA

Resolución Número SDH-000243 (Mayo 29 de 2020)

“Por la que se modifica parcialmente el artículo 1° de la Resolución SDH 000171 de 2020”

EL SECRETARIO DISTRITAL DE HACIENDA
En uso de las facultades constitucionales y legales, y en especial las conferidas por el artículo 4 del Decreto Distrital 601 de 2014, modificado por el Decreto Distrital 364 de 2015, y

CONSIDERANDO:

Que la Secretaría Distrital de Hacienda inició el proceso de implementación de la solución tecnológica SAP, para lo cual consolidó un equipo de trabajo conformado con servidores (as) públicos (as) provenientes de todas las dependencias involucradas en dicho proceso y con los responsables de las áreas funcionales.

Que la Secretaría Distrital de Hacienda está comprometida en continuar adelantando el proyecto Bog Data, teniendo en cuenta su aporte en el manejo y seguridad de la información, y en la mitigación del riesgo de corrupción en la entidad.

Que para dar cumplimiento al cronograma del proyecto Bog Data, se requiere dar lineamientos en lo que respecta a las obligaciones a cargo de la Secretaría Distrital de Hacienda y poner a disposición los recursos humanos y físicos necesarios para este fin.

Que la Secretaría Distrital de Hacienda en atención a las anteriores consideraciones expidió la Resolución SDH 000171 del 13 de marzo de 2020, **“Por la que se asignan unas funciones de carácter temporal y se establecen las instancias de gobierno del proyecto Bog Data”**.

Que el cronograma general del proyecto Bog Data ha cambiado, modificando la dedicación y composición de algunos funcionarios asignados al mismo.

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

ARTÍCULO 1º. Modificar el artículo 1° de la Resolución SDH 000171 del 13 de marzo de 2020, en cuanto a la duración de la asignación de la función de Apoyo Funcional, que será hasta el 31 de agosto de 2020, y en todo caso, para los funcionarios que están asignados por Comisión de Servicios, no será inferior a la duración de la misma. También se modifica la dedicación en el Apoyo Funcional ERP y el Apoyo Técnico para los siguientes funcionarios:

Apoyo Funcional ERP

Nombre	Cargo	Dependencia	Dedicación
Marcela Victoria Hernández Romero	Director Técnico	Dirección Distrital de Contabilidad	40%
Diana Constanza Martínez Castillo	Subdirector	Subdirección de Operación Financiera	50%
Víctor Duque	Subdirector	Subdirección de Planeación financiera e Inversiones	30%
Claudia Patricia Quiroga Rodríguez	Técnico Operativo	Subdirección Administrativa y Financiera	70%
Nicolas Mejía Luna	Profesional Universitario	Subdirección Administrativa y Financiera	80%
Gloria Janeth Giral Giraldo	Profesional Especializado	Subdirección Administrativa y Financiera	50%

Apoyo Técnico

Nombre	Cargo	Dependencia	Dedicación
Gerson Granados Villamil	Director Técnico	Dirección de Informática y Tecnología	70%
César L González Cubillos	Asesor	Dirección de Informática y Tecnología	100%
José J Galeano Barón	Asesor	Dirección de Informática y Tecnología	100%
Nelcy Yanira Franco Torres	Profesional Especializado	Subdirección de Soluciones de TIC	50%

ARTÍCULO 2º. Eliminar de los equipos de Apoyo Funcional ERP y Apoyo Técnico a los siguientes funcionarios:

Nombre	Cargo	Dependencia
Juan de Jesús Morera Barrios	Profesional Universitario	Subdirección de Gestión Contable de Hacienda
Shirley Mardonez Regalado	Subdirector Técnico	Subdirección de Banca Multilateral y Operaciones
Luis Orlando Barrera Pineda	Profesional Especializado	Subdirección de Banca Multilateral y Operaciones
Ana Emilce Alejo Arévalo	Profesional Especializado	Subdirección de Soluciones de TIC
Andrés Augusto García Pineda	Profesional Especializado	Subdirección de Soluciones de TIC
Camilo Andrés Pinto	Profesional Especializado	Subdirección de Soluciones de TIC
Deyanira Valenzuela Ramos	Profesional Especializado	Subdirección de Soluciones de TIC
Edward Bejarano Babativa	Profesional Especializado	Subdirección de Soluciones de TIC
Erlington Salcedo Benavides	Profesional Especializado	Subdirección de Soluciones de TIC
Hernán Alfonso Muriel Bejarano	Profesional Especializado	Subdirección de Soluciones de TIC
Julio Andrés Rodríguez Calvo	Profesional Especializado	Subdirección de Soluciones de TIC

Lucelly Tapia Duarte	Profesional Especializado	Subdirección de Soluciones de TIC
Paulo Cesar Gómez Arcila	Profesional Especializado	Subdirección de Soluciones de TIC
Rafael Daniel Franco	Profesional Especializado	Subdirección de Soluciones de TIC
Raúl Andrés González Melo	Profesional Especializado	Subdirección de Soluciones de TIC
Claudia Valentina Ibarra	Profesional Especializado	Dirección de Informática y Tecnología
Nicolas Rodríguez	Profesional Universitario	Subdirección de Servicios de TIC
Nubia Peña	Profesional Especializado	Subdirección de Infraestructura de TIC
Ledis Judith González León	Profesional Especializado	Subdirección de Servicios de TIC

ARTÍCULO 3°. Asignar la función de Apoyo Funcional al Proyecto Bog Data, para la implementación de la solución tecnológica SAP en el componente de Apoyo Funcional ERP hasta el 31 de agosto de 2020 a los (las) servidores (as) que se relacionan a continuación:

Apoyo Funcional ERP

Nombre	Cargo	Dependencia	Dedicación
Reinaldo Cabezas Cuellar	Subdirector Técnico	Subdirección de Gestión Contable de Hacienda	40%
Juan Camilo Santamaría	Subdirector Técnico	Subdirección de Consolidación, Gestión e Investigación	30%
Germán Leonardo González	Profesional Universitario	Oficina de Gestión de Cobro	40%
Irma Andrea Guevara Bernal	Profesional Universitario	Oficina de Cobro Especializado	30%
Luz Stella Campillo Hernández	Subdirector Técnico	Subdirección de Banca Multilateral y Operaciones	20%
Darwing Camilo Díaz Urrea	Asesor	Despacho del Director de Crédito Público	20%

ARTÍCULO 4°. La presente resolución rige a partir de su fecha de expedición.

PUBLÍQUESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá, D.C., a los veintinueve (29) días del mes de mayo de dos mil veinte (2020).

JUAN MAURICIO RAMÍREZ CORTÉS
Secretario Distrital de Hacienda

Resolución Número SDH-000397 (Octubre 01 de 2020)

“Por la cual se efectúa un nombramiento ordinario”

EL SECRETARIO DISTRITAL DE HACIENDA
En ejercicio de las facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por la Ley 909 de 2004, el Decreto 648 de 2017, el artículo 1° del Decreto Distrital 101 del 13 de abril de 2004 y el artículo 4° del Decreto Distrital 601 de 2014, y

CONSIDERANDO:

Que mediante memorando remitido por el Secretario Distrital de Hacienda se solicitó en la Subdirección del Talento Humano, el nombramiento ordinario de la

señora MANUELA JARAMILLO GÓMEZ en el cargo de libre nombramiento y remoción denominado Asesor código 105 grado 03 ubicado en el Despacho del Secretario Distrital de Hacienda.

Que la Subdirección del Talento Humano certifica que se realizó la revisión de la documentación de la señora MANUELA JARAMILLO GÓMEZ, determinando que cumple con los requisitos establecidos en el manual de funciones y competencias de la entidad para el empleo de Asesor código 105 grado 03 y así mismo que cumple con los demás requisitos establecidos en la ley para poder ser nombrada en un cargo público, sin tener ninguna inhabilidad o anotación especial.

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

ARTÍCULO 1°. Nombrar a MANUELA JARAMILLO GÓMEZ, identificada con cédula de ciudadanía No.1.094.915.045, en el cargo de libre nombramiento y remoción denominado Asesor código 105 grado 03, Despacho del Secretario Distrital de Hacienda, de la planta de personal de la Secretaría Distrital de Hacienda.

ARTÍCULO 2°. La presente resolución rige a partir de la fecha de su expedición.

PUBLÍQUESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá, D.C., al primer (1) día del mes de octubre de dos mil veinte (2020).

JUAN MAURICIO RAMÍREZ CORTÉS

Secretario Distrital de Hacienda

SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD

Resolución Número 253

(Septiembre 17 de 2020)

“Por medio de la cual se adopta el Carril Preferencial de la Avenida Calle 19 entre la Avenida Caracas y la Avenida Carrera 30, como parte de la infraestructura de transporte priorizada para el Sistema Integrado de Transporte Público de la ciudad”

EL SECRETARIO DISTRITAL DE MOVILIDAD

En ejercicio de sus facultades legales, en particular las conferidas por la Ley 105 de 1993, la Ley 336 de 1996, los artículos 6 y 119 de la Ley 769 de 2002, el artículo 7 del Decreto Distrital 309 de 2009, el parágrafo del artículo 4 del Decreto Distrital 409 de 2014, el numeral 5 del artículo 4 del Decreto Distrital 672 de 2018 y,

CONSIDERANDO:

Que el artículo 5 de la Ley 336 de 1996, Estatuto General de Transporte, dispone que el carácter de servicio público esencial bajo la regulación del estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público implica la prelación del interés general sobre el interés particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios.

Que el artículo 2 de la Ley 769 de 2002, *“Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”* define el Sistema de Transporte Terrestre Masivo de Pasajeros como *“el conjunto de infraestructura, equipos, sistemas, señales, paraderos, vehículos, estaciones e infraestructura vial destinadas y utilizadas para la eficiente y continua prestación del servicio público de transporte de pasajeros en un área específica”*.

Que el parágrafo 3 del artículo 6 ídem señala: *“(…) Los Alcaldes dentro de su respectiva jurisdicción deberán expedir las normas y tomarán las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas con sujeción a las disposiciones del presente código.”*

Que el artículo 60 ídem establece que: *“Los vehículos deben transitar, obligatoriamente, por sus respectivos carriles, dentro de las líneas de demarcación, y atravesarlos solamente para efectuar maniobras de adelantamiento o de cruce”*.

Que el artículo 64 ejusdem, establece: *“Cesión de paso en la vía a vehículos de emergencia. Todo conductor debe ceder el paso a los vehículos de ambulancias, cuerpo de bomberos, vehículos de socorro o emergencia y de la policía o ejército orillándose al costado derecho de la calzada o carril y deteniendo el movimiento del vehículo, cuando anuncien su presencia por medio de luces, sirenas, campanas o cualquier señal óptica o audible. En todo caso los vehículos de emergencia deben reducir la velocidad y constatar que les han cedido el derecho de paso al cruzar una intersección»*.

Que el artículo 67 de la Ley 769 de 2002 establece que *“Todo conductor está obligado a utilizar las señales direccionales de su vehículo para dar un giro o para cambiar de carril...”*.

Que el artículo 119 ídem consagra que *“Sólo las autoridades de tránsito, dentro del territorio de su jurisdicción, podrán ordenar el cierre temporal de vías, la demarcación de zonas, la colocación o retiro de señales, o impedir, limitar o restringir el tránsito o estacionamiento de vehículos por determinadas vías o espacios públicos.”*

Que el artículo 73 del Código Nacional de Tránsito regula las prohibiciones especiales para adelantar otro vehículo, estableciendo que serán: “...En general, cuando la maniobra ofrezca peligro”.

Que el artículo 76 ídem dispone que “*Está prohibido estacionar vehículos en los siguientes lugares: En zonas expresamente destinadas para estacionamiento o parada de cierto tipo de vehículos, incluyendo las paradas de vehículos de servicio público, o para limitados físicos...*” y “...En carriles dedicados a transporte masivo sin autorización...”.

Que el Decreto Distrital 319 de 2006, Plan Maestro de Movilidad, en cuanto a la estructuración del sistema de movilidad establece en su artículo 12 “*El Sistema de Movilidad se estructurará teniendo como eje el Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá. D.C...*”

El Decreto Distrital 409 de 2014, “*Por el cual se adoptan medidas para la optimización de la infraestructura vial del sistema integrado de transporte público*”, en el párrafo primero del artículo 4 faculta a la Secretaría Distrital de Movilidad para establecer carriles preferenciales como parte de la infraestructura de transporte priorizada para el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) de la ciudad y definir sus condiciones de operación.

Que la Secretaría Distrital de Movilidad, mediante la Resolución 258 de 2016, adoptó el carril preferencial de la Avenida Calle 19 en el tramo comprendido entre la Carrera 3 y la Avenida Caracas para la operación de los vehículos del Sistema Integrado de Transporte Público, el cual ha venido operando en condiciones normales.

Que el estudio técnico “*Alcance al estudio técnico de viabilidad para la implementación del carril preferencial del corredor de la Avenida Calle 19 entre Avenida Caracas y Avenida Carrera 30*” de diciembre de 2019, elaborado por la Subsecretaría de Política de Movilidad de esta Secretaría, recomendó implementar un carril preferencial para el transporte público considerando que en dicho tramo transitan diariamente alrededor de 50.000 pasajeros de transporte público y que para el SITP zonal, la velocidad no supera los 12,5 km/h, en el segmento y periodos más críticos evidenciados en el estudio. La implementación de este carril preferencial para el transporte público genera beneficios en reducción de los tiempos de viaje de entre 26% y 43% promedio por bus en paradero, colas promedio y tiempos de viaje.

Que el Instituto de Desarrollo Urbano priorizó la adecuación y el mantenimiento de la infraestructura vial requerida para el carril en mención, en los términos señalados en el párrafo 2 del artículo 4 del Decreto Distrital 409 de 2014.

Que en virtud del artículo 6 del Decreto Distrital 409 de 2014, la Secretaría Distrital de Movilidad inició las actividades pedagógicas para la implementación del carril en el tramo entre la Av. Caracas y la Av. Carrera 30, el 17 de enero de 2020.

Que el Decreto Distrital 672 de 2018, señala que la Secretaría Distrital de Movilidad como autoridad de tránsito y transporte de la ciudad, ejercerá funciones de formulación y orientación de las políticas sobre la regulación y control del tránsito, el transporte público urbano en todas sus modalidades, la intermodalidad y el mejoramiento de las condiciones de movilidad y el desarrollo de infraestructura vial y de transporte.

Que en cumplimiento de lo establecido en el numeral 8 del artículo 8 de la Ley 1437 de 2011, el proyecto del presente acto administrativo fue publicado en la página web de la Secretaría Distrital de Movilidad desde el 08 de septiembre de 2020 hasta el día 11 de septiembre de 2020, con el fin de recibir opiniones, sugerencias o propuestas alternativas. Durante el término de publicación no se recibieron observaciones a la misma.

Que, en mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO. OBJETO. Adoptar un carril preferencial para la operación de los vehículos del Sistema Integrado de Transporte Público al costado derecho de la calzada de la Avenida Calle 19, entre la Avenida Caracas y la Avenida Carrera 30, en sentido oriente-occidente y occidente-oriente.

ARTÍCULO SEGUNDO. CONDICIONES DE OPERACIÓN. El carril preferencial operará las veinticuatro (24) horas del día, de lunes a domingo, a partir de la entrada en vigencia de la presente Resolución, bajo las siguientes condiciones de operación:

Operación SITP y SITP Provisional

Los vehículos del SITP y del SITP Provisional deberán transitar por el carril preferencial. Sin embargo, podrán hacer maniobras de adelantamiento en el siguiente carril izquierdo en zonas de paradero o transitar por el carril izquierdo ante una situación de contingencia.

Operación Transporte Público Individual – Taxi

Los vehículos tipo taxi:

1. Podrán hacer paradas momentáneas sobre el carril preferencial para el ascenso y descenso de pasajeros, salvo en la zona demarcada de los paraderos del SITP.

2. No podrán estacionar sobre el carril preferencial.
3. Deberán circular por los carriles mixtos a la izquierda del carril preferencial incluyendo la calzada central, cuando esté disponible.
4. Deberán dar paso a los vehículos del SITP sobre el carril mixto a la izquierda del carril preferencial para permitir que los vehículos de transporte público realicen adelantamientos.
5. Podrán incorporarse al carril preferencial por la línea punteada, al momento de hacer giros derechos, ingresar a predios, así como permitir el ascenso o descenso de pasajeros.

Operación Transporte Público Especial de Estudiantes

Los vehículos que presten el servicio de Transporte Público Especial de Estudiantes deberán circular por los carriles mixtos a la izquierda del carril preferencial incluyendo la calzada central, cuando esté disponible. En el evento de que se requiera realizar una parada momentánea para el ascenso y descenso de pasajeros o un giro a la derecha, se puede ingresar al carril preferencial donde la señalización lo indique. En ningún momento se podrán estacionar sobre el carril preferencial.

Operación de vehículos de Ambulancias, Cuerpo de Bomberos, Emergencia, Policía o Ejército

Los vehículos de emergencia deberán circular por el carril central, conforme lo determina el artículo 64 de la Ley 769 de 2002. En caso de presentarse congestión en este carril y se evidencie capacidad de flujo en el carril preferencial, los vehículos de emergencia podrán hacer uso de él, siempre y cuando se encuentren prestando el servicio y anunciando su presencia por medio de luces, sirenas, campanas o cualquier señal óptica o audible.

Operación Transporte Particular

Los vehículos particulares:

1. Podrán hacer paradas momentáneas sobre el carril preferencial para el ascenso y descenso de pasajeros, excepto en la zona demarcada de los paraderos del SITP.
2. Solo podrán incorporarse al carril preferencial por la línea punteada, al momento de hacer giros derechos o ingresar a predios.
3. No podrán estacionar sobre el carril preferencial.
4. Deberán circular por los carriles mixtos a la izquierda del carril preferencial incluyendo la calzada central, cuando esté disponible.

5. Deberán dar paso a los vehículos del SITP sobre el carril mixto, a la izquierda del carril preferencial, para permitir que realicen adelantamientos seguros.

Operación Transporte de Carga

1. Los vehículos de carga tienen las mismas condiciones de operación que los vehículos de transporte particular, anteriormente expuestas.
2. Adicionalmente, deberán operar conforme a lo definido en los Decretos Distritales 840 de 2019 y 077 de 2020, o las normas que las modifiquen adicionen o sustituyan.

ARTÍCULO TERCERO. SEÑALIZACIÓN. El carril preferencial de la Avenida Calle 19 en la extensión del tramo entre la Avenida Caracas y la Avenida Carrera 30 contará con una señalización diferencial compuesta por una línea central en el carril derecho de color naranja y por un recuadro en la zona de los paraderos que en el caso del SITP será color naranja y en el caso del servicio intermunicipal será de color blanco. La información técnica relacionada al diseño se encuentra consignada como anexo del estudio técnico del carril preferencial.

ARTÍCULO CUARTO. SANCIONES. Los infractores a la restricción establecida en la presente Resolución serán sancionados con multa equivalente a quince (15) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV) y la inmovilización del vehículo, de conformidad con lo previsto para la infracción C14 del artículo 131 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, o con la multa equivalente a quince (15) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV) de conformidad con lo previsto en la infracción C19 del artículo 131 del mismo Código Nacional de Tránsito. Lo anterior sin perjuicio de incurrir en otra(s) conducta(s) sancionada(s) por el mismo Código.

PARÁGRAFO: Durante los primeros quince (15) días hábiles siguientes a la entrada en vigencia de la presente resolución, en caso de infracción a la presente norma dentro del tramo comprendido entre la Avenida Calle 19 entre la Avenida Caracas y la Avenida Carrera 30, la Policía Metropolitana de Tránsito impondrá solamente comparendos pedagógicos. En cuanto al tramo comprendido entre la calle 19 entre la Carrera 3 y la Avenida Caracas, se continuarán imponiendo los comparendos a los vehículos que infrinjan la norma.

ARTÍCULO QUINTO. CONTROL Y VIGILANCIA. Corresponderá a la Policía Metropolitana de Tránsito, la vigilancia y el control de las medidas adoptadas.

ARTÍCULO SEXTO. DIVULGACIÓN. La Administración Distrital adelantará la divulgación y socialización

de la presente Resolución, utilizando los medios más eficaces para dar a conocer su contenido y alcance.

ARTÍCULO SÉPTIMO. VIGENCIA. La presente Resolución deberá ser publicada en el Registro Distrital y tendrá vigencia a partir del 3 de octubre de 2020.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

Dada en Bogotá, D.C., a los diecisiete (17) días del mes de septiembre de dos mil veinte (2020).

NICOLÁS FRANCISCO ESTUPIÑAN ALVARADO
Secretario Distrital de Movilidad

Resolución Número 259 (Septiembre 23 de 2020)

“Por la cual se modifica la Resolución 410 de 2019, mediante la cual se modificó el Reglamento del Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio para la compra de Vehículos de Transporte Público Colectivo”

EL SECRETARIO DISTRITAL DE MOVILIDAD
En uso de sus facultades legales y en especial el numeral 1 literal c) artículo 3 de la Ley 105 de 1993, la Ley 336 de 1996, Decreto 1079 de 2015, el párrafo del artículo 26 del Decreto 115 de 2003, y los numerales 15 y 20 del artículo 4 del Decreto Distrital 672 de 2018, y

CONSIDERANDO:

Que el 16 de abril de 2003 se expidió el Decreto Distrital 115 *“Por medio del cual se establecen criterios para la reorganización del transporte público colectivo en el Distrito Capital”*, en el que se estableció, entre otras, la reducción de la capacidad transportadora de las empresas de transporte público colectivo en función de las necesidades de movilización, y como consecuencia adoptó medidas para la reorganización de los servicios de transporte público colectivo de pasajeros en la ciudad de Bogotá, y medidas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda.

Que dentro de las medidas adoptadas para la compra de vehículos se incluyó en la tarifa el Factor de Calidad del Servicio con una destinación específica y recaudado directamente por las empresas de Transporte Público Colectivo de Bogotá.

Que el párrafo del artículo 26 del Decreto Distrital 115 de 2003 establece la facultad a la Secretaría de Tránsito y Transporte, hoy Secretaría Distrital de Movi-

lidad, de adoptar las medidas que resulten pertinentes para dar cumplimiento al respectivo Decreto y facilitar su permanente y adecuada aplicación.

Que el Concejo de Bogotá D.C., mediante Acuerdo N° 257 del 30 de noviembre de 2006, adoptó las normas básicas sobre la estructura, organización y funcionamiento de los organismos y de las entidades del Distrito Capital, fundamento con el cual, el Alcalde Mayor, mediante Decreto Distrital N° 672 de 2018 *“Por medio del cual se modifica la estructura organizacional de la Secretaría Distrital de Movilidad y se dictan otras disposiciones”*, le encomendó a esta Secretaría la función de fungir como autoridad de tránsito y transporte en la ciudad.

Que, en virtud de lo anterior y acorde con las competencias propias de ser la autoridad de tránsito y transporte de la ciudad, la Secretaría Distrital de Movilidad entre otras funciones establece, ejecuta y controla las políticas sobre el tránsito y el transporte público de la ciudad y las medidas que de éste se derivan, entre ellas las disposiciones contenidas en los Decretos Distritales 115 de 2003 y 309 de 2009.

Que según lo dispuesto en el artículo 24 del Decreto Distrital 309 de 2009, a partir de la adjudicación de los contratos de operación del SITP (Licitación LP-TM-04-2009), los recursos disponibles del Factor de Calidad del Servicio, creados a través del Decreto Distrital 115 de 2003, incorporados a la tarifa del transporte público colectivo, se destinarán para la compra de vehículos del actual transporte público colectivo, de tal forma que se racionalice la oferta de vehículos, de acuerdo con los estudios técnicos, y que se impacte de la menor manera posible la tarifa del SITP, de acuerdo con la orientación que sobre el particular emita la Secretaría Distrital de Movilidad.

Que la implementación del Sistema Integrado de Transporte Público, se encuentra en sus últimas etapas, por lo que se hace necesario facilitar la compra de los vehículos del actual servicio de transporte público colectivo de la ciudad, para la implantación e implementación total del SITP.

Que el Reglamento del Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio ha sido objeto de varias modificaciones una de ellas, en el año 2012 cuyo objeto consistió en actualizar a precios del año 2012, la tabla especial de precios para la compra de vehículos con cargo a los recursos del Factor de Calidad, y su incremento anual según la variación del Índice de Precios al Consumidor IPC certificado por el DANE, para el año inmediatamente anterior.

Que en lo relativo al Procedimiento para la Compra de vehículos, el numeral 21.1 de la Resolución 410 del 11

de octubre de 2019, expedida por la Secretaría Distrital de Movilidad, “Por la cual se modifica el Reglamento del Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio para la compra de Vehículos de Transporte Público Colectivo”, establece:

“CLÁUSULA 21. PROCEDIMIENTO PARA LA COMPRA DE VEHÍCULOS: Con el objetivo de desarrollar un mecanismo que permita comprar vehículos de forma ágil y eficiente, las **FIDUCIARIAS ACREDITADAS** deberán desarrollar las siguientes actividades, de manera directa y sin intermediarios:

21.1. Recepción de Postulaciones y/o Propuestas de Venta: Las **FIDUCIARIAS ACREDITADAS** recibirán de los **PROPIETARIOS** (persona natural o jurídica) las postulaciones y/o propuestas de venta de vehículos que éstos les presenten, en el formato establecido para ello, verificando que contenga la información señalada en los numerales 21.1.1 a 21.1.2 y que se encuentre acompañado de los siguientes documentos:

- a) *Formulario de Solicitud de Trámites del Registro Nacional Automotor, debidamente diligenciado para fines de traspaso, con las respectivas firmas y huellas del PROPIETARIO.*
- b) *Improntas legibles del motor y chasis.*
- c) *Carta de venta del PROPIETARIO donde se exprese el valor de adjudicación de acuerdo a la tabla indicada en la cláusula 21.1.2. y el compromiso explícito de aportar como requisito para el perfeccionamiento del contrato de compraventa; el certificado actualizado de revisión de la DIJIN, los paz y salvos por FACTOR DE CALIDAD y para fines de traspaso, expedidos por la empresa a la cual se encuentra afiliado el vehículo, o del documento que haga sus veces, de acuerdo con la normativa vigente.*
- d) *Autorización de saneamiento del vehículo y giro de los recursos resultantes.*
- e) *Fotocopia de la Licencia de Tránsito y de la última Tarjeta de Operación.*
- f) *Dos fotocopias del documento de identificación del PROPIETARIO, o para a personas jurídicas el Certificado de Existencia y Representación Legal con una expedición no mayor a treinta (30) días calendario y fotocopia del documento de identificación del representante legal.*

- g) *Original del Certificado de Tradición con una expedición no mayor a treinta (30) días calendario.*
- h) *Fotocopia de la placa del vehículo.*
- i) *Formulario de pago de impuestos de los últimos cinco (5) años.*
- j) *Seis (6) fotos a color del vehículo tomadas desde diferentes ángulos.*

PARÁGRAFO: Una vez notificada la aprobación de la postulación, el propietario deberá hacer entrega a las **FIDUCIARIAS** de los documentos originales del vehículo para los trámites de rigor.”

Que el Decreto Nacional 1079 de 2015 en el artículo 2.2.1.1 define el paz y salvo como el documento que expide la empresa al propietario del vehículo, en el que consta la inexistencia de obligaciones derivadas exclusivamente del contrato de vinculación.

Que el artículo 2.2.1.1.10.2 del citado Decreto señala: “Vinculación. La vinculación de un vehículo a una empresa de transporte público es la incorporación de este al parque automotor de dicha empresa. Se formaliza con la celebración del respectivo contrato entre el propietario del vehículo y la empresa y se oficializa con la expedición de la tarjeta de operación por parte de la autoridad de transporte competente”.

Que el artículo 2.2.1.1.10.3 ídem, señala que el contrato de vinculación del equipo se rige por las normas del derecho privado, el cual debe contener como mínimo las obligaciones derechos y prohibiciones de cada una de las partes, incluidas las causales de terminación y preavisos requeridos para ello, así como aquellas condiciones especiales que permitan definir la existencia de prórrogas automáticas y los mecanismos alternativos de solución de conflictos. De igual manera dicho contrato debe contener las cláusulas que regulen la forma en que ha de realizarse los cobros y pagos a que se comprometen las partes y su periodicidad.

Que el Ministerio de Transporte expidió la Resolución 12379 de 2012, mediante la cual adoptó el procedimiento y estableció los requisitos para adelantar los trámites ante los diferentes organismos de tránsito.

Que el Ministerio de Transporte expidió la circular MT No. 20134000252691 el 10 de julio de 2013 dirigida a todos los organismos de tránsito, a través de la cual señala que la exigencia del paz y salvo para la realización de trámites de tránsito resulta ser innecesaria e injustificada, máxime si se tiene en cuenta, que los conflictos de orden económico propios de la relación contractual y que emergen del contrato de vinculación,

no tienen el carácter de administrativo y por ende se encuentran fuera de la órbita y competencia propia de la autoridad pertinente.

En tal virtud y en consonancia con lo anterior no resulta viable la exigencia de paz y salvo para la realización de trámites de tránsito asociados a vehículos de servicio público o la negativa de realizar dichos trámites por la no presentación de dicho documento.

Que el artículo 10 de la Resolución 646 de 2014, expedida por el Ministerio de Transporte, establece lo siguiente:

“... Artículo 10. Entrega y recepción del vehículo automotor. Expedida la certificación por parte de la DIJIN, el vehículo deberá ser presentado dentro de los siguientes quince (15) días calendario ante la entidad desintegradora.

La entrega del vehículo se podrá realizar a cualquier desintegradora habilitada sin importar el lugar del país en donde se ubique y se formalizará con un acta suscrita por quienes intervienen, en donde se indicará la autenticidad de los guarismos de identificación y que éstos corresponden a los consignados en la solicitud realizada por el propietario y a los consignados en la revisión técnica realizada por la DIJIN, de la cual se dará copia al propietario del vehículo o su representante, inmediatamente después de su suscripción...”

En este orden de ideas y con el fin de que el vehículo se entregue en la desintegradora con la certificación de la DIJIN vigente, se hace necesario que la misma sea recibida al momento de la entrega del vehículo a la desintegradora y no al momento de la postulación con el fin de evitar su vencimiento conforme al término señalado en el artículo 10 de la Resolución 646 de 2014.

Que por todo lo anteriormente señalado, se hace necesario modificar el numeral 21.1 de la Resolución 410 de 2019 “*Por la cual se modifica el Reglamento del Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio para la compra de Vehículos de Transporte Público Colectivo*”, expedida por la Secretaría Distrital de Movilidad, frente a la no exigencia del paz y salvo y al momento en el cual se debe hacer la entrega del certificado de la DIJIN dentro del procedimiento para la compra de vehículos.

Que en cumplimiento del numeral 8 del artículo 8 de la Ley 1437 de 2011, el presente acto administrativo fue publicado en la página web de la Secretaría Distrital de Movilidad, desde el día 14 de septiembre de 2020 hasta las 4:30 pm del día 17 de septiembre 2020, término en el cual no se recibió observación o sugerencia alguna.

Que, en mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

ARTÍCULO 1. Modifíquese el numeral 21.1 de la Cláusula 21 de la Resolución 410 de 2019, de conformidad con lo señalado en la parte motiva del presente acto, el cual quedará de la siguiente manera:

“21.1. Recepción de Postulaciones y/o Propuestas de Venta: Las FIDUCIARIAS ACREDITADAS recibirán de los PROPIETARIOS (persona natural o jurídica) las postulaciones y/o propuestas de venta de vehículos que éstos les presenten, en el formato establecido para ello, verificando que contenga la información señalada en los numerales 21.1.1 a 21.1.2 y que se encuentre acompañado de los siguientes documentos:

- a) Formulario de Solicitud de Trámites del Registro Nacional Automotor, debidamente diligenciado para fines de traspaso, con las respectivas firmas y huellas del **PROPIETARIO**.
- b) Improntas legibles del motor y chasis.
- c) Carta de venta del PROPIETARIO donde se exprese el valor de adjudicación de acuerdo a la tabla indicada en la cláusula 21.1.2 y el compromiso explícito de aportar como requisito para el perfeccionamiento del contrato de compraventa el certificado actualizado de revisión de la DIJIN, el cual será aportado al momento de la entrega del vehículo en la entidad desintegradora.
- d) Autorización de saneamiento del vehículo y giro de los recursos resultantes.
- e) Fotocopia de la Licencia de Tránsito, en el evento que no se cuente con ella, se debe aportar la denuncia de pérdida y certificado de tradición no mayor a treinta (30) días calendario y fotocopia de la última Tarjeta de Operación.
- f) Dos fotocopias del documento de identificación del **PROPIETARIO**, o para personas jurídicas el Certificado de Existencia y Representación Legal con una expedición no mayor a treinta (30) días calendario y fotocopia del documento de identificación del representante legal.

- g) *Original del Certificado de Tradición con una expedición no mayor a treinta (30) días calendario.*
- h) *Fotocopia de la placa del vehículo.*
- i) *Formulario de pago de impuestos de los últimos cinco (5) años.*
- j) *Seis (6) fotos a color del vehículo tomadas desde diferentes ángulos.*

PARÁGRAFO: *Una vez notificada la aprobación de la postulación, el propietario deberá hacer entrega a las FIDUCIARIAS de los documentos originales del vehículo para los trámites de rigor.”*

ARTÍCULO 2. Las demás cláusulas de la Resolución 410 de 2019, que no fueron modificadas y que no resulten contrarias a la presente resolución, continúan vigentes.

ARTÍCULO 3. La presente Resolución entrará a regir a partir de la fecha de su publicación.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

Dada en Bogotá, D.C., a los veintitrés (23) días del mes de septiembre de dos mil veinte (2020).

NICOLÁS FRANCISCO ESTUPIÑÁN ALVARADO
Secretario Distrital de Movilidad

Resolución Número 269 (Septiembre 29 de 2020)

“Por medio de la cual se modifica la Resolución 264 de 2015 y se dictan otras disposiciones”

EL SECRETARIO DISTRITAL DE MOVILIDAD
En ejercicio de sus facultades legales, en especial de las señaladas en los artículos 3º, 6º y 121 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, Acuerdo 257 de 2006, artículo 4 del Decreto Distrital 672 de 2018, artículo 7 del Decreto 309 de 2009 y

CONSIDERANDO:

Que en el artículo 1 de la Ley 769 de 2002 *“Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”* establece que (...) *“todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención*

y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público.”(...).

Que la Ley Estatutaria 1618 de 2013 *“Por medio de la cual se establecen las disposiciones para garantizar el pleno ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad”* en relación con el acceso y accesibilidad de las personas con discapacidad el , en el artículo 14, numeral 8 establece lo siguiente *“El Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio, o quien haga sus veces, deberá establecer un mecanismo de control, vigilancia y sanción para que las alcaldías y curadurías garanticen que todas las licencias y construcciones garanticen la accesibilidad de las personas con discapacidad. Así mismo, establecerá medidas de coordinación interinstitucional para que las entidades territoriales garanticen rutas y circuitos accesibles para las personas con discapacidad, articulados con los paraderos y demás sistemas de transporte local”.*

Que el Decreto Nacional 1538 de 2005 *“Por el cual se reglamenta parcialmente la Ley 361 de 1997”*, en su artículo 7, sobre Accesibilidad al Espacio Público, establece los parámetros para el diseño y la construcción del espacio público.

Que la Norma Técnica Colombiana NTC-5351 de 2005 *“Accesibilidad de las personas al medio físico. Paraderos Accesibles para el transporte público, colectivo y masivo de pasajeros”*, establece los requisitos generales de accesibilidad que deben cumplir los diferentes tipos de paraderos para transporte público, colectivo y masivo de pasajeros.

Que de acuerdo a lo establecido en el artículo 6 del Decreto 324 de 2014, *“Por el cual se adoptan medidas para garantizar la accesibilidad de las personas con discapacidad en el Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Capital y se dictan otras disposiciones”*, los paraderos del Sistema se adecuarán, con tecnología, diseño y contenido accesible a los diferentes tipos de discapacidad.

Que de conformidad con el artículo 4 ídem, la Secretaría Distrital de Movilidad y TRANSMILENIO S.A., en coordinación con el Instituto de Desarrollo Urbano y el Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público de Bogotá, priorizarán la ejecución de paraderos accesibles y bordillos de aproximación para el Sistema Integrado de Transporte Público con base en los criterios definidos en los manuales y cartillas adoptados por el Distrito para tal efecto.

Que mediante Resolución 264 de 2015 de la Secretaría Distrital de Movilidad, se fijaron las condiciones técnicas y de accesibilidad para los paraderos de transporte público en el marco del Sistema Integrado de Transporte Público - SITP, así como los criterios y procedimientos para su ubicación dentro del área urbana del Distrito Capital.

Que el anexo técnico de dicha resolución establece entre otros, las características técnicas de los módulos con información braille ubicados en los paraderos sobre la malla vial arterial, intermedia y en circuitos de movilidad local.

Que en la etapa de implementación de las placas con información braille, se adelantaron mesas de trabajo con TRANSMILENIO S.A., el Departamento Administrativo de Defensoría del Espacio Público y el Instituto Nacional de Ciegos - INCI, para revisar el estado de la señalización instalada y analizar posibles ajustes y mejoras a la misma.

Que en el año 2016 se realizó una prueba piloto en varios paraderos SITP de la ciudad, con el fin de revisar algunas características de las placas braille, como la durabilidad del material, la altura, la curvatura y la ubicación con relación al lugar de llegada del bus .

Que como resultado de la prueba piloto, se concluyó que era necesario implementar algunas modificaciones a las especificaciones técnicas establecidas para las placas braille y con ello lograr una mejor lectura y comprensión por parte de las personas con discapacidad visual y también garantizar una mayor durabilidad.

Que mediante Resolución 303 de 2016, se modificaron las especificaciones de la placa braille contenidas en el anexo técnico, parte integral de la Resolución 264 de 2015.

Que teniendo en cuenta que las condiciones de movilidad de las personas con discapacidad varían, dado que sus necesidades de viaje son dinámicas, la Secretaría Distrital de Movilidad, suscribió el contrato de consultoría 20171639 cuyo objeto fue *“Actualización caracterización socioeconómica y patrones de viaje de las personas con movilidad reducida permanente en la ciudad de Bogotá D.C.”*, cuyo alcance consistió en actualizar la caracterización de la población con discapacidad, caracterización de los viajes, las barreras para la movilidad de las personas con cada uno de los siete tipos de discapacidad: visual, auditiva, física, cognitiva, mental, sordo-ceguera y múltiple y los problemas de accesibilidad detectados por las personas con discapacidad para el desplazamiento en el SITP.

Que dentro de los resultados del estudio se conocieron los orígenes y destinos de los viajes de las Personas con Discapacidad encuestadas, la caracterización de los viajes de dicha población, las barreras a las que se enfrentan, el uso de las rutas del Sistema Integrado de Transporte Público, y se propuso una serie de indicadores para el seguimiento al Plan de Movilidad Accesible.

Que la Secretaría Distrital de Planeación mediante Decreto 308 de 2018 *“Por medio del cual se adopta la Cartilla de Andenes de Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones”* definió en el numeral 2. ITINERARIO PEATONAL ACCESIBLE, las características que debe tener el espacio público para garantizar la accesibilidad basado en los principios del diseño universal y en el aparte g. Paraderos de transporte público.

Que de acuerdo con lo establecido en el Decreto Distrital 776 de 2019 *“Por el cual se modifica el artículo 5 del Decreto Distrital 324 de 2014 y se dictan otras disposiciones”*, TRANSMILENIO S.A., priorizará la implementación de la flota vehicular accesible, una vez realice los análisis correspondientes, teniendo en cuenta, entre otras, las siguientes consideraciones:

- Barrios con mayor concentración de Personas con Discapacidad, siempre que las condiciones de pendiente y permeabilidad de la malla vial permitan el correcto funcionamiento de los dispositivos de accesibilidad de forma segura.
- Uso frecuente de paraderos, que, dependiendo de su ubicación, permitan el acceso de forma segura a las Personas con Discapacidad, especialmente en condiciones de alta pendiente.
- Tendencia de viajes de las Personas con Discapacidad (Origen -Destino).
- Cobertura de transporte.

Que a marzo del año en curso, aproximadamente el 30% de la flota vehicular del SITP es accesible, mediante el ingreso casi a nivel por la puerta delantera del bus, o por la puerta central desplegando una plataforma o un elevador para el acceso en silla de ruedas y de acuerdo a ello, se requieren unas condiciones especiales en la infraestructura de espacio público, que garantice la accesibilidad a todos los usuarios del sistema.

Que en el marco contractual de TRANSMILENIO S.A., como Ente Gestor, y Recaudo Bogotá S.A.S., como Concesionario SIRCI, con el apoyo del DADEP y con el interés de mantener la calidad del servicio y mejorar la experiencia de los usuarios del Sistema Integrado de Transporte Público, se viene realizando prueba

piloto de un servicio que consiste en una solución que integra la información de hora de llegada de los buses zonales a 5 paraderos de tipología M10 localizados sobre la carrera 11 entre la calle 100 y la calle 85, dicha información corresponde a 15 rutas, esto es todas las que operan por ese trazado. En cada uno de los paraderos establecidos, se instaló un monitor de 55 pulgadas en disposición horizontal, en el cual se proyecta la información de tiempos de llegada de los buses zonales, adicionalmente el panel emite sonido para que las personas con discapacidad visual puedan acceder a la información.

Que la Secretaría Distrital de Planeación mediante Resolución 3030 del 27 de diciembre de 2019, *“Por la cual se incorporan unos elementos a la Cartilla de Mobiliario Urbano de Bogotá D.C.”* en el anexo técnico indica que *“...en Bogotá ya se han dado avances importantes en la ubicación y modernización de sus mobiliarios...”* y a su vez informa que *“...ya inició el proceso para la renovación de 1.665 paraderos de buses, 1.297 señales bandera (las que indican las rutas del Sistema Integrado de Transporte Público –SITP– en los paraderos), 714 tótem (elementos verticales con funciones informativas) del SITP, 150 tótem informativos para biciusuarios y el mantenimiento de miles de bancas públicas. Y no es cualquier cambio, tendrán conectividad wifi gratuita, tomas tipo USB para recargar dispositivos móviles, iluminación LED, pantallas con información en tiempo real, entre otras opciones muy novedosas.”* y define la visión del mobiliario urbano como *“INCLUSIVO Y AMIGABLE: Los elementos urbanos hacen parte del espacio público y por lo tanto deben garantizar accesibilidad para todos los habitantes de la ciudad. Bajo esta premisa se ofrecen piezas con características determinadas que no solo garanticen la accesibilidad universal sino la posibilidad de ajustar componentes y medidas que propicien el uso por parte de niños, adultos mayores o personas de talla baja”*

Que, adicionalmente el DADEP el 30 de abril de 2020, adjudicó una concesión mediante contrato 186 de 2020 cuyo objeto es *“Otorgar en concesión la realización del diseño, la fabricación, el suministro, la instalación, la actualización, el mantenimiento, la operación, el traslado y la reposición del mobiliario urbano de Bogotá D.C.”*.

Que dentro de dicho mobiliario se encuentran los paraderos del SITP, en los cuales se identificaron una serie de necesidades en términos de accesibilidad, seguridad, comodidad, capacidad de acceso a información del sistema e identificación de servicios complementarios, con el fin de establecer las medidas necesarias que mejoren la experiencia del usuario y

satisfagan de manera integral las necesidades de la época actual, en cuanto a sostenibilidad, accesibilidad, calidad del servicio, tecnología y generar un concepto de mobiliario inteligente, como propuesta de cambio hacia una ciudad digital.

Que con el fin de dar cumplimiento de manera coordinada a lo establecido en el Decreto Distrital 324 de 2014 y dar cumplimiento a las especificaciones del anexo técnico, se hace necesario que la Secretaría Distrital de Movilidad propenda por la realización de mesas de trabajo con Transmilenio S.A., el Instituto de Desarrollo Urbano - IDU y el Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público de Bogotá - DADEP.

Que, por lo anterior y con el fin de poner en contexto las dinámicas de desarrollo de la ciudad, se deben implementar nuevos elementos en el espacio público que garanticen accesibilidad al medio físico para las Personas con Discapacidad y/o movilidad reducida, a los usuarios del sistema de transporte, con base en el Decreto 3030 de 2019 (Cartilla de Mobiliario Urbano), se hace necesario modificar el anexo técnico de la Resolución 264 de 2015, modificado parcialmente por la Resolución 303 de 2016.

Que en cumplimiento del numeral 8 del artículo 8 de la Ley 1437 de 2011, el presente acto administrativo fue publicado en la página web de la Secretaría Distrital de Movilidad, desde el día 23 de septiembre de 2020 hasta las 4:30 pm del día 25 de septiembre de 2020, término en el cual no se recibió observación o sugerencia alguna.

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

ARTÍCULO 1. Modificar el anexo técnico de la Resolución 264 de 2015, modificado parcialmente por la Resolución 303 de 2016, el cual hace parte integral de la presente Resolución.

ARTÍCULO 2. La Secretaría Distrital de Movilidad deberá realizar la coordinación entre las entidades con el fin de implementar de forma gradual los lineamientos del anexo técnico.

ARTÍCULO 3. La Secretaría Distrital de Movilidad propenderá por realizar mesas de trabajo con Transmilenio S.A., el Instituto de Desarrollo Urbano y el Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público de Bogotá, con el fin de gestionar las actividades correspondientes para dar cumplimiento a la implementación de los paraderos en la ciudad, establecer un plan de acción con la priorización de los paraderos y las zonas a intervenir de la ciudad para la siguiente vigencia, coordinar con las entidades perti-

nentes las intervenciones graduales que se requieran en la zona de influencia del paradero, a fin de eliminar o superar las barreras físicas y de seguridad del espacio público y discutir las diferentes temáticas para dar cumplimiento a las especificaciones del anexo técnico.

ARTÍCULO 4. La presente Resolución rige a partir de su publicación.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

Dada en Bogotá, D.C., a los veintinueve (29) días del mes de septiembre de dos mil veinte (2020).

NICOLÁS FRANCISCO ESTUPIÑÁN ALVARADO
Secretario Distrital de Movilidad

ANEXO TÉCNICO

NOTA: Los paraderos existentes que no cuenten con las condiciones del espacio público que permitan el cumplimiento de los requerimientos establecidos en este documento, el desarrollador (IDU, DADEP, Alcaldías Locales, entre otros) presentará a TRANSMILENIO S.A. el estudio técnico y los diseños para la adecuación de estos paraderos; Estos casos se considerarán especiales y requieren la revisión y aprobación de la Secretaría Distrital de Movilidad.

TRANSMILENIO S.A. Se encargará de gestionar la implementación de paraderos y gestionará ante la entidad competente las adecuaciones necesarias del espacio público; las cuales podrán ser implementadas gradualmente.

CONTENIDO

INTRODUCCIÓN

ABREVIATURAS

GLOSARIO

ÍNDICE DE IMÁGENES

ÍNDICE DE TABLAS

1. CRITERIOS UBICACIÓN DE PARADEROS

- 1.1. UBICACIÓN - VISIBILIDAD
- 1.2. ZONA DE ESPERA
- 1.3. SEÑALIZACIÓN
- 1.4. PASOS DE PEATONES
- 1.5. ILUMINACIÓN
- 1.6. AUDITORÍAS DE SEGURIDAD VIAL

2. REQUISITOS PARADEROS

- 2.1. INFORMACIÓN DE BUSES ACCESIBLES
- 2.2. DIMENSIONES Y TIPOLOGÍAS DE LOS BUSES
- 2.3. ANCHO DEL PARADERO
- 2.4. LONGITUD DEL PARADERO
- 2.5. COMPOSICIÓN DE LA ZONA DE ESPERA DEL PARADERO
 - 2.5.1. Configuración de la zona de espera del paradero
 - 2.5.2. Sardinell o bordillo
 - 2.5.3. Señalización podotáctil (NTC 5610 DE 2018)
 - 2.5.3.1. Señal de Pavimento Podotáctil Guía
 - 2.5.3.2. Señal de Pavimento Podotáctil Alerta
- 2.6. ZONA DE ESPERA
- 2.7. CONTEXTO URBANO DEL PARADERO
 - 2.7.1. Esquinas
 - 2.7.2. Pasos seguros
 - 2.7.3. Refugio peatonal
 - 2.7.4. Continuidad del espacio público
 - 2.7.5. Iluminación
 - 2.7.6. Rejillas de drenaje
 - 2.7.7. Mobiliario Urbano
 - 2.7.8. Cicloinfraestructura
 - 2.7.8.1. Generalidades de señalización en ciclorrutas
 - 2.7.8.2. Tipologías de ciclorrutas
- 2.8. SEÑALIZACIÓN / INFORMACIÓN
 - 2.8.1. Señalización Horizontal
 - 2.8.1.1. Demarcación en paradero
 - 2.8.1.2. Franja de circulación peatonal y ciclorruta
 - 2.8.1.3. Logosímbolo accesibilidad
 - 2.8.1.4. Indicador de acceso
 - 2.8.2. Señalización Vertical
 - 2.8.2.1. Información
- 2.9. CONEXIONES ENTRE PARADEROS (MÚLTIPLES Y OPUESTOS)

3. **PARADEROS TRANSITORIOS**
 - 3.1. PARADEROS TRANSITORIOS EN ZONAS CRÍTICAS
 - 3.2. PARADEROS TEMPORALES
4. **LINEAMIENTOS PARA REUBICACIÓN DE PARADEROS**
5. **PEDAGOGÍA**
 - 5.1. ORIENTADA AL USUARIO
 - 5.2. ORIENTADA A LA CIUDADANÍA
 - 5.3. ORIENTADA A OPERADORES
6. **IMPLEMENTACIÓN DE HERRAMIENTAS TECNOLÓGICAS DE INFORMACIÓN**
7. **COMPETENCIAS INSTITUCIONALES DE LAS ENTIDADES DISTRITALES EN TORNO A LA ADECUACIÓN DE PARADEROS DEL SITP.**

FUENTES Y REFERENCIAS

ÍNDICE DE IMÁGENES

- Imagen 1.** Bus con elevador
- Imagen 2.** Bus piso bajo
- Imagen 2.** Busetón con elevador
- Imagen 4.** Características de vehículos
- Imagen 5.** Perfil vial malla intermedia
- Imagen 6.** Perfil sección andén
- Imagen 7.** Zona de espera de 13.60 metros, longitud ideal
- Imagen 8.** Zona de espera de 7.6 metros Señal vertical intermedia
- Imagen 9.** Zona de espera de 9,1 metros Señal vertical intermedia
- Imagen 10.** Zona de espera de 9,4 metros Señal vertical intermedia
- Imagen 11.** Zona de espera de 10,3 metros Señal vertical intermedia
- Imagen 12.** Zona de espera de 10,9 metros Señal vertical atrás
- Imagen 13.** Zona de espera de 10,9 metros Señal vertical intermedia
- Imagen 14.** Zona de espera de 10,9 metros Señal vertical adelante
- Imagen 15.** Zona de espera de 11,8 metros Señal vertical intermedia
- Imagen 16.** Zona de espera de 12,1 metros Señal vertical intermedia
- Imagen 17.** Zona de espera de 13,6 metros Señal vertical intermedia
- Imagen 18.** Zona de espera de 13,6 metros Señal vertical adelante
- Imagen 19.** Zona de espera de 13,6 metros Señal vertical atrás
- Imagen 20.** Zona de espera del paradero
- Imagen 21.** Zona paradero con franja de mobiliario
- Imagen 22.** Zona paradero en franja de circulación peatonal (FCP)
- Imagen 23.** Bordillo A10
- Imagen 24.** Bordillo de aproximación
- Imagen 25.** Señal podotáctil guía
- Imagen 26.** Señal podotáctil alerta
- Imagen 27.** Puntos de Decisión
- Imagen 28.** Paradero CASO D Mayores a 4.50 metro
- Imagen 29.** Apoyos isquiáticos y banca apoya-brazos
- Imagen 30.** Paradero zona de espera
- Imagen 31.** Detalle intersección accesible
- Imagen 32.** Detalle paso seguro
- Imagen 33.** Paradero de Carga y Descarga
- Imagen 34.** Comparativo rejilla drenaje tradicional vs rejilla microperforada
- Imagen 35.** Espacios permitidos para la instalación de mobiliario urbano

- Imagen 35.** Espacios permitidos para la instalación de mobiliario urbano
- Imagen 36.** Demarcación de la Ciclorruta en zona de paradero con textura o pintura sobre el segmento de la ciclorruta en andén.
- Imagen 37.** Demarcación de la Ciclorruta en zona de paradero con pintura y símbolos de la ciclorruta en andén
- Imagen 38.** Señal vertical complementaria propuesta
- Imagen 39.** Paradero con ciclorruta tipo A
- Imagen 40.** Paradero con ciclorruta tipo B1 - propuesta señalización Rombo
- Imagen 41.** Paradero con ciclorruta tipo B1 - propuesta señalización Tapete
- Imagen 42.** Paradero con ciclorruta tipo B2 - propuesta señalización Rombo
- Imagen 43.** Paradero con ciclorruta Tipo B2 - propuesta señalización Tapete
- Imagen 44.** Paraderos en andenes de 1.80 metros
- Imagen 45.** Paraderos en andenes de 4.50 metros
- Imagen 46.** Paraderos en andenes de 6.80 metros
- Imagen 47.** NTC 4139 Accesibilidad de las personas al medio físico. Símbolo Gráfico
- Imagen 48.** NTC 4139 Accesibilidad de las personas al medio físico y su ubicación en la zona de espera
- Imagen 49.** Ubicación Indicador de acceso
- Imagen 50.** Modelo operativo de un paradero
- Imagen 51.** Demarcación de paradero
- Imagen 52.** Características de la Señalización vertical
- Imagen 53.** Conexión entre paraderos
- Imagen 54.** Demarcación paraderos transitorios en zonas críticas
- Imagen 55.** Implementación paraderos temporales en zonas PMT
- Imagen 56.** Propuesta de demarcación paraderos transitorios por desvíos por obras
- Imagen 57.** Interacción entre los usuarios el mobiliario de paradero, la flota del Sistema y una base de datos en tiempo real, que permita el acceso a la información de forma oportuna

ÍNDICE DE TABLAS

- Tabla 1.** Características de vehículos que requieren zonas de espera adecuadas en espacio público
- Tabla 2.** Clasificación paraderos según ancho andén

INTRODUCCIÓN

En esta guía se presentan los criterios mínimos a tener en cuenta para la ubicación de los paraderos y adecuación de las zonas de espera de las diferentes modalidades de paraderos existentes y proyectados del componente zonal, de Alimentación y Dual Troncal del Sistema Integrado de Transporte Público -SITP-, así mismo se plantean los lineamientos respecto al mobiliario y señalización que se deben implementar en estos sitios con el fin de generar accesibilidad, seguridad y protección a los usuarios de transporte público por parte de las diferentes entidades que participan en el proceso, lideradas por la Secretaría Distrital de Movilidad, de manera que se mitiguen los problemas de seguridad vial asociados con los paraderos del sistema.

La flota vehicular asociada a estos componentes, ha venido incluyendo buses de piso bajo equipados con rampas y piso alto con plataforma, para el acceso de las personas en silla de ruedas, con coches de bebé, mayores o personas con movilidad reducida; es decir que, para garantizar el acceso de estas personas, mediante estos elementos es necesario adecuar los espacios donde se realizan las maniobras de ascenso y descenso en los casos en los que el espacio público no cuente con las condiciones de accesibilidad en las zonas de espera, zonas de influencia de paraderos.

Además, es importante tener en cuenta la necesidad que diferentes entidades distritales y empresas de servicios públicos deben realizar acciones para eliminar o mitigar los obstáculos que se encuentran alrededor de las zonas de paradero según sus competencias. Entre las entidades que usualmente inciden en el espacio público y los paraderos, tenemos:

- Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos, Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público, Instituto Distrital de Recreación y Deporte, Secretaría Distrital de Planeación, Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial, Secretaría Distrital de Ambiente, Secretaría Distrital de Gobierno, Instituto Para la Economía Social, TRANSMILENIO S.A, Secretaría Distrital de Movilidad, Instituto de Desarrollo Urbano, las Alcaldías Locales, empresas prestadoras de servicios públicos; Empresa de Acueducto, Alcantarillado y Aseo de Bogotá, Empresa de Teléfonos de Bogotá, ENEL-CODENSA, GRUPO VANTI - GAS NATURAL, empresas de Telecomunicaciones, entre otras.
- La autoridad de tránsito y transporte, SDM, debe implementar acciones de control al estacionamiento en los paraderos y sus inmediaciones, a fin de garantizar la no permanencia de vehículos que no formen parte del Sistema de Transporte Público en sus componentes dual, zonal (servicios urbanos, complementarios y especiales) y alimentador.
- Mitigar los conflictos en términos de seguridad vial entre el Transporte Público y los actores vulnerables.

ABREVIATURAS

CNTT:	Código Nacional de Tránsito Terrestre
DADEP:	Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público
EAB:	Empresa de Acueducto, Alcantarillado y Aseo de Bogotá
ETB:	Empresa de Teléfonos de Bogotá
ICONTEC:	Instituto Colombiano de Normas Técnicas y Certificación
IDRD:	Instituto Distrital de Recreación y Deporte
IDU:	Instituto de Desarrollo Urbano
IPES:	Instituto para la Economía Social
LSC:	Lengua de Señas Colombiana
NTC:	Norma Técnica Colombiana
PcD:	Personas con Discapacidad
PDSV:	Plan Distrital de Seguridad Vial
PMT:	Plan de Manejo de Tránsito
PMR:	Persona con Movilidad Reducida
POT:	Plan de Ordenamiento Territorial
SDA:	Secretaría Distrital de Ambiente
SDG:	Secretaría Distrital de Gobierno
SDM:	Secretaría Distrital de Movilidad
SDP:	Secretaría Distrital de Planeación
SITP:	Sistema Integrado de Transporte Público
TM S.A.:	Empresa de Transporte del Tercer Milenio - TRANSMILENIO S.A.
UAESP:	Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos
UMV:	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial

GLOSARIO

Accesibilidad: Condición que permite en cualquier espacio o ambiente exterior o interior, el fácil y seguro desplazamiento, y la comunicación de la población en general y en particular, de **las personas**¹ con discapacidad y movilidad y/o comunicación reducida... (Decreto 1660 de 2003, Por el cual se reglamenta la accesibilidad a los modos de transporte de la población en general y en especial de las personas con discapacidad, art. 4).

Ajustes razonables: Se entenderán las modificaciones y adaptaciones necesarias y adecuadas que no impongan una carga desproporcionada o indebida, cuando se requieran en un caso particular, para garantizar a las personas con discapacidad el goce o ejercicio, en igualdad de condiciones con las demás, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales. (Ley 1346 de 2009 Por medio de la cual se aprueba la *"Convención sobre los Derechos de las personas con Discapacidad"*, adoptada por la Asamblea General de las Naciones Unidas el 13 de diciembre de 2006).

Apoyo isquiático: Soporte ubicado en forma horizontal para apoyar la cadera cuando una persona se encuentre en posición pie-sedente. (Decreto 1660 de 2003, Por el cual se reglamenta la accesibilidad a los modos de transporte de la población en general y en especial de las personas con discapacidad, art. 4).

Ayudas técnicas: Aquellos elementos que, actuando como intermediarios entre la persona con alguna discapacidad y el entorno, a través de medios mecánicos o estáticos, facilitan su relación y permiten una mayor movilidad y autonomía mejorando su calidad de vida. (Decreto 1660 de 2003, "Por el cual se reglamenta la accesibilidad a los modos de transporte de la población en general y en especial de las personas con discapacidad", art. 4).

Barreras: Cualquier tipo de obstáculo que impida el ejercicio efectivo de los derechos de las personas con algún tipo de discapacidad. Estas pueden ser:

- a) **Actitudinales:** Aquellas conductas, palabras, frases, sentimientos, preconcepciones, estigmas, que impiden u obstaculizan el acceso en condiciones de igualdad de las personas **con discapacidad**² a los espacios, objetos, servicios y en general a las posibilidades que ofrece la sociedad;
- b) **Comunicativas:** Aquellos obstáculos que impiden o dificultan el acceso a la información, a la consulta, al conocimiento y en general, el desarrollo en condiciones de igualdad del proceso comunicativo de las personas con discapacidad a través de cualquier medio o modo de comunicación, incluidas las dificultades en la interacción comunicativa de las personas.
- c) **Físicas:** Aquellos obstáculos materiales, tangibles o contruidos que impiden o dificultan el acceso y el uso de espacios, objetos y servicios de carácter público y privado, en condiciones de igualdad por parte de las personas con discapacidad.

(Ley Estatutaria 1618 de 2013, *"Por medio de la cual se establecen las disposiciones para garantizar el pleno ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad"*).

Bocacalle: Embocadura de una calle en una intersección. (Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, República de Colombia, 2002).

Bordillo o Sardinell: Elemento de concreto u otros materiales ubicado a nivel superior de calzada y que sirve para delimitarla. (Manual de Señalización Vial 2015. Adoptado mediante la Resolución 1885 del 17 de junio de 2015)

¹ el texto en negrilla se modifica de su fuente original por lenguaje incluyente (original: "individuo")

² el texto en negrilla se modifica de su fuente original por lenguaje incluyente (original: "y/o en situación de")

Calzada: Zona de la vía destinada a la circulación de vehículos (Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, República de Colombia, 2002).

Carril: Parte de la calzada destinada al tránsito de una sola fila de vehículos (Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, República de Colombia, 2002).

Carril Ciclopreferente: En este caso, el concepto de uso compartido se aplica a un carril de la calzada, habitualmente en calles de múltiples carriles. En el carril ciclopreferente el ciclista tiene derecho de circular en paralelo o en el centro del carril y los vehículos motorizados tienen que adaptar su velocidad a la de la bicicleta. (Guía de ciclo-infraestructura para ciudades colombianas - Ministerio de Transporte, 2016. Adoptada por la Resolución 3258 del 3 de agosto de 2018).

Ciclobanda: (...) Las ciclobandas son vías reservadas exclusivamente para circulación en bicicleta segregadas visualmente, es decir, a través de marcas viales, color y otros dispositivos (...). (Guía de ciclo-infraestructura para ciudades colombianas - Ministerio de Transporte, 2016. Adoptada por la Resolución 3258 del 3 de agosto de 2018).

Ciclo-infraestructura: Conjunto formado por la infraestructura pensada para la bicicleta y los componentes que la hacen funcional para este vehículo. (Guía de ciclo-infraestructura para ciudades colombianas - Ministerio de Transporte, 2016. Adoptada por la Resolución 3258 del 3 de agosto de 2018).

Ciclored: Conjunto de tramos e intersecciones viales ciclo-inclusivas. (Guía de ciclo-infraestructura para ciudades colombianas - Ministerio de Transporte, 2016. Adoptada por la Resolución 3258 del 3 de agosto de 2018).

Ciclorruta: Vía o sección de la calzada destinada al tránsito de bicicletas en forma exclusiva³. (Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, República de Colombia, 2002).

Cruce e Intersección: Punto en el cual dos (2) o más vías se encuentran. (Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, República de Colombia, 2002).

Cruce Peatonal: Indicación del lugar y la trayectoria que deben seguir los peatones al atravesar una calzada y definir el área donde un conductor podría anticipar la presencia de un peatón, ciclista, persona en silla de ruedas, o similar, mediante demarcaciones transversales. (Manual de Señalización Vial 2015. Adoptado mediante la Resolución 1885 del 17 de junio de 2015)

Diseño Universal: Se entenderá el diseño de productos, entornos, programas y servicios que puedan utilizar todas las personas, en la mayor medida posible, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado. El “*diseño universal*” no excluirá las ayudas técnicas para grupos particulares de personas con discapacidad, cuando se necesiten. (Ley 1346 de 2009 Por medio de la cual se aprueba la “*Convención sobre los Derechos de las personas con Discapacidad*”, adoptada por la Asamblea General de las Naciones Unidas el 13 de diciembre de 2006).

Lengua de Señas Colombiana: La lengua de señas es la lengua natural de las personas sordas. Se basa en movimientos y expresiones a través de las manos, los ojos, el rostro, la boca y el cuerpo. Muchos sordos se comunican con esta lengua y requieren de un intérprete o persona que la maneje para relacionarse con oyentes que no la conocen. (Portal web - Instituto Nacional para Sordos, 2020).

³ Ley 769 de 2002. Código Nacional de Tránsito y Transporte. Artículo 2. Definiciones.

Paradero: El paradero contará con una zona dura destinada para el ascenso y descenso de pasajeros, debidamente demarcada a lo largo con una franja de color contrastante (amarillo) sobre las dos caras del bordillo, tableta podotáctil alerta y guía, cuenta con información visual y táctil y podrá contar con la instalación de mobiliario urbano de acuerdo con espacio público disponible. (SDM)

Los paraderos del SITP deben cumplir con los 7 principios del diseño universal para facilitar la usabilidad de todos los usuarios del sistema.

NOTA: En el caso de los paraderos transitorios, se implementarán siempre en función de la operación; y se adecuarán de forma gradual a las condiciones técnicas expuestas en la presente resolución.

Parqueadero: Lugar público o privado destinado al estacionamiento de vehículos. (Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, República de Colombia, 2002).

Paso peatonal a desnivel: Puente o túnel diseñado especialmente para que los peatones atraviesen una vía. (Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, República de Colombia, 2002).

Paso peatonal a nivel: Zona de la calzada delimitada por dispositivos y marcas especiales con destino al cruce de peatones (Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, República de Colombia, 2002).

Pendiente longitudinal (%): Porcentaje de la inclinación del terreno del componente de espacio público que se está analizando, en el sentido de la marcha. (Glosario portal web, Instituto de Desarrollo Urbano - IDU, 2019)

Pendiente transversal (%): Porcentaje de la inclinación del terreno del componente de espacio público que se está analizando, en la dirección perpendicular al sentido de la marcha. (Glosario portal web, Instituto de Desarrollo Urbano - IDU, 2019)

Pompeyano: Dispositivo que además de cumplir la función de reducir la velocidad de los vehículos, sirve como paso peatonal o de bicicletas. Su rasante se debe situar a un nivel hasta 0,1 metros sobre la rasante normal de la vía vehicular. El efecto en los vehículos automotores y las motocicletas es similar, obligando a todo el tránsito a reducir su velocidad de manera pareja. (Manual de Señalización Vial 2015. Adoptado mediante la Resolución 1885 del 17 de junio de 2015)

Referencia de Acceso en Piso: Sirve para ubicar por diferencia de textura, la zona de ascenso al bus por parte de los usuarios con discapacidad visual dentro del paradero. Puede emplearse como referencia la técnica de concreto estriado u otra similar para conseguir una superficie rugosa, estampando líneas transversales en relieve que puedan ser fácilmente identificadas. (SDM).

Refugio peatonal: Diseño geométrico sobre la calzada que permite otorgar en esta una zona protegida a los peatones que hacen uso de un Paso Cebra o de un Paso Peadonal Regulado por Semáforo. (Manual de Señalización Vial 2015. Adoptado mediante la Resolución 1885 del 17 de junio de 2015)

Semáforo peatonal sonoro: Son dispositivos de tránsito instalados con el propósito exclusivo de dirigir el tránsito de peatones con discapacidad sensorial en intersecciones vehiculares, pueden tener involucrada señal sonora (botón de demanda más bocina) que emite 2 tipos de sonido uno para la calle y otro para la carrera. (SDM).

Señal podotáctil. Superficie normalizada con elementos instalados en itinerarios peatonales, que en determinados puntos ofrece información y orientación a las personas con limitación visual. (Norma Técnica Colombiana 5610 - Accesibilidad al medio físico. Señalización podotáctil, ICONTEC, Colombia, 2018).

Señal podotáctil alerta. Elemento utilizado para advertir sobre la presencia de riesgos, peligros y/o puntos de decisión con los que se encuentra el peatón. (Norma Técnica Colombiana 5610 - Accesibilidad al medio físico. Señalización podotáctil, ICONTEC, Colombia, 2018)

Señal podotáctil guía. Elemento utilizado para indicar la dirección de desplazamiento o punto de referencia. (Norma Técnica Colombiana 5610 - Accesibilidad al medio físico. Señalización podotáctil, ICONTEC, Colombia, 2018)

Señalización horizontal: corresponde a la aplicación de marcas viales, conformadas por líneas, flechas, símbolos y letras que se pintan sobre el pavimento, bordillos o sardineles y estructuras de las vías de circulación o adyacentes a ellas, así como los objetos que se colocan sobre la superficie de rodadura, con el fin de regular, canalizar el tránsito o indicar la presencia de obstáculos. (Manual de Señalización Vial 2015. Adoptado mediante la Resolución 1885 del 17 de junio de 2015)

Señalización sonora: Es la que mediante sonidos efectúa la comunicación con el usuario, para que pueda actuar. (Decreto 1660 de 2013. Por el cual se reglamenta la accesibilidad a los modos de transporte de la población en general y en especial de las personas con discapacidad, art. 4)

Señalización táctil: Se denomina así a aquella que mediante el sentido del tacto es percibida por el usuario. Se puede utilizar el Sistema Braille o mensajes en alto o bajorrelieve, para establecer la comunicación con el usuario a efecto de lograr su actuación. (Decreto 1660 de 2013. Por el cual se reglamenta la accesibilidad a los modos de transporte de la población en general y en especial de las personas con discapacidad, Art. 4)

Señalización vertical: son placas fijadas en postes o estructuras instaladas sobre la vía o adyacentes a ella, que mediante símbolos o leyendas determinadas cumplen la función de prevenir a los usuarios sobre la existencia de peligros y su naturaleza, reglamentar las prohibiciones o restricciones respecto del uso de las vías, así como brindar la información necesaria para guiar a los usuarios de las mismas. (Manual de Señalización Vial 2015. Adoptado mediante la Resolución 1885 del 17 de junio de 2015)

Señalización visual: Es la que, mediante figuras, pictogramas o texto, efectúa la comunicación en forma visual con el usuario para que pueda actuar. (Decreto 1660 de 2013, Por el cual se reglamenta la accesibilidad a los modos de transporte de la población en general y en especial de las personas con discapacidad, Art. 4)

Símbolo gráfico de accesibilidad: Corresponde al símbolo usado para informar al público que lo señalado es accesible, franqueable y utilizable por todas las personas. (Norma Técnica Colombiana 4139 - Accesibilidad de las personas al medio físico. Símbolo Gráfico. Características generales, ICONTEC, Colombia, 2012).

Sistema Braille: Es un alfabeto especialmente ideado para las Personas con Discapacidad visual, consta de un sistema de lectura y escritura por medio de puntos. La forma de leer el alfabeto Braille es mover la mano de izquierda a derecha pasando por cada línea. El tamaño y distribución de los 6 puntos que forman el signo generador es un proceso investigado por Louis Braille, ya que las terminaciones nerviosas de la yema de los dedos están capacitadas para captar ese tamaño. (Portal web Discapnet.es “Lenguaje Braille”. <https://www.discapnet.es/areas-tematicas/disenio-para-todos/accesibilidad-de-comunicacion/lenguaje-braille>).

Vado: Modificación de la acera mediante planos inclinados que permita salvar la diferencia de nivel entre calzada y acera, facilitando la continuidad en el desplazamiento y el cruce de las vías públicas a todas las personas, en especial a los usuarios de sillas de ruedas, a quienes transportan cochecitos de bebé, carros para traslado de mercaderías entre otros. (Norma Técnica Colombiana 4143 - Accesibilidad de las personas al medio físico. Edificios y espacios urbanos. Rampas fijas adecuadas y básicas, ICONTEC, Colombia, 2009).

Zona de circulación peatonal: Franja peatonal sobre la calzada que sirve para indicar la trayectoria del peatón para acceder al andén. (Norma Técnica Colombiana 4904 - Accesibilidad de las personas al medio físico. Estacionamientos accesibles, ICONTEC, Colombia, 2000)

Zona de espera: Zona dura accesible que permite la movilidad de los PMR y PcD's para el ascenso y descenso al servicio de transporte público. (SDM-TM S.A 2020).

1. CRITERIOS UBICACIÓN DE PARADEROS

TRANSMILENIO S.A., como Ente Gestor del Sistema Integrado de Transporte Público de pasajeros en el Distrito Capital, es el encargado de gestionar la operación del sistema en sus distintos componentes, dentro de sus funciones se encuentran determinar los sitios de ubicación y asignar la cantidad de rutas a cada paradero a lo largo de la malla vial existente, establecer su división en diferentes módulos con el fin de minimizar el impacto al tráfico mixto y brindar un mejor nivel de servicio en los paraderos con alta demanda.

Para la selección de las alternativas de ubicación de paraderos se establecen como criterios principales:

- La tipología de la vía establecida en el Decreto Distrital 190 de 2004 POT o la norma que la modifique o sustituya.
- La tipología de la ciclo-infraestructura existente o proyectada (ej. ciclorruta en andén o calzada), para lo cual se debe realizar la consulta ante la SDM e IDU.
- El número de rutas y la frecuencia de las mismas.
- Las condiciones de movilidad en la zona de peatones y vehículos motorizados.

También se podrán tener en cuenta los siguientes criterios

- Contar previamente con el trazado de por lo menos una ruta
- Propender que la cobertura entre paradas sea equilibrada; cuando las condiciones urbanísticas no lo permitan, los paraderos deben ser lo más equidistantes posible. La interdistancia entre paraderos consecutivos debe estar en lo posible entre 300 y 400 metros.
- Asegurar el acceso y la cobertura al sistema de transporte público.

Con el fin de garantizar la seguridad en la vía de todos los actores del sistema que podrían interactuar en los paraderos, se debe considerar el cumplimiento del documento técnico vigente *“Lineamientos Técnicos en Materia de Seguridad Vial; Paraderos Componente Zonal del Sistema Integrado de Transporte Público”*.

1.1 UBICACIÓN – VISIBILIDAD

Si bien todos los aspectos analizados son importantes de cara a la seguridad vial, este junto con la señalización son los más importantes al momento de evitar conflictos entre vehículos y peatones. Una buena visibilidad permite reducir los siniestros viales, facilita la ubicación de los paraderos para los operadores (conductores) y permite a los usuarios visibilizar el bus oportunamente, entre otros aspectos.

Aspectos a considerar para la ubicación y visibilidad de paraderos:

- Ubicarse preferiblemente en tramos de la vía que presenten una adecuada distancia de visibilidad de parada (preferiblemente en tramos rectos), estimada a partir de las características operacionales de la vía, y a la existencia de otros elementos de la sección transversal como sobreanchos y zonas para ascenso y descenso. Teniendo en cuenta el Manual de Señalización del Ministerio de Transporte 2015.
- En zonas de cargue y descargue y / o zonas de estacionamiento, se deben tener en cuenta aspectos como: sentidos viales, longitudes de transición, estacionamiento en uno o ambos costados de la vía, número y frecuencia de rutas, tipología de buses, etc.
- No implementar paraderos sobre la salida de una curva, sobre orejas de puentes, sobre conectantes vehiculares, agujas de aceleración o desaceleración; de tal forma que la parada de los buses no se convierta en un obstáculo que impida la adecuada visibilidad de los usuarios de la vía y por tanto en un problema de seguridad vial.
- Garantizar, en lo posible, la visibilidad continua de los elementos de señalización, estableciendo un programa de revisión y mantenimiento rutinario.
- En calzadas con pendientes superiores al 15%, no se implementarán paraderos. Con el fin de generar un punto de ascenso y descenso de pasajeros, se buscará en el trazado de la ruta los sectores con pendientes inferiores que permitan la ubicación del paradero.
- Con el fin de evitar maniobras peligrosas por sobrepaso y congestión, no se deben enfrentar paraderos en vías de una calzada con dos carriles y doble sentido de circulación.
- No implementar paraderos al interior de tramos de entrecruzamiento, ni intersecciones en T.
- No ubicar paraderos en los que necesariamente se genere un paso a riesgo para los usuarios - peatones. En caso de ser necesario ubicar paraderos en los que se genere un paso a riesgo para los usuarios – peatones, la Secretaría Distrital de Movilidad deberá implementar pasos peatonales seguros, reductores de velocidad, y demás acciones que se requieran para apaciguar el tráfico vehicular.
- Los paraderos deben ubicarse preferiblemente después de pasos peatonales seguros como intersecciones semaforizadas o pasos peatonales a nivel, preferiblemente en la misma cuadra, con el fin de facilitar un acceso seguro y brindar visibilidad entre el peatón y el conductor. La Secretaría Distrital de Movilidad, realizará los ajustes necesarios en la demarcación en los casos en los que por Seguridad Vial sea pertinente.
- En lo posible, no ubicar el paradero en sectores donde existan sumideros o rejillas de drenaje; teniendo en cuenta que el paso constante de los buses puede causar daños a estos elementos afectando la operación y eventualmente constituirse en un riesgo para los usuarios que circulan y esperan en esta zona.
- Se podrán implementar paraderos sobre bahías existentes, habilitadas por la Secretaría Distrital de Movilidad.
- La localización de las bahías de estacionamiento para paraderos del SITP debe ser únicamente al costado derecho de la calzada.
- En la zona de parada se deberá garantizar un ancho mínimo de 3.25 metros del carril de tal manera que los vehículos del SITP no entren en conflicto con los carriles de flujo vehicular continuo.
- La capacidad de la bahía estará determinada por su longitud efectiva de parada y la longitud del bus de mayor tamaño que haga uso potencial del paradero.
- Las longitudes de transición, de acceso y salida del paradero facilitarán maniobras seguras para los vehículos del SITP.
- En el caso de tener que ubicar un paradero en un sitio que colinda con una salida de parqueadero, el lugar debe escogerse después de la salida, logrando así, no obstruir la visual respecto a otro u otros vehículos que puedan estar circulando en la vía y no obstaculice el acceso a este.

1.2 ZONA DE ESPERA

La zona de espera es el espacio destinado para que los usuarios de transporte público permanezcan mientras llega su servicio, por lo cual se deben tener en cuenta las siguientes indicaciones:

- La zona de espera debe estar libre de obstáculos como: bolardos, postes de servicios públicos, contenedores o canecas de basura, individuos arbóreos, señalización vertical, elementos de mobiliario urbano que no sean destinados para tal fin, entre otros; ya que dificultan el ascenso, el descenso y restringe la visibilidad de los usuarios y operadores en el paradero.
- En caso específico que no se pueda reubicar un obstáculo como un poste o un árbol, se tendrá en cuenta lo establecido en el numeral 2.2.
- Facilitar la autonomía, seguridad y confort al transporte público en términos de accesibilidad. Esto significa que no solo la zona directa del paradero debe adecuarse para estos propósitos, sino que debe garantizarse en sus inmediaciones de tal manera que esa accesibilidad sea realmente una condición del diseño y la operación de este equipamiento.
- Facilitar la proximidad con centros de alta afluencia de público como: hospitales, centros educativos, de servicios, etc; y la conexión con otros modos de transporte. En lo posible la Secretaría Distrital de Movilidad y TRANSMILENIO S.A., identificarán problemas de seguridad vial entre los paraderos y los lugares de destino principales, de tal manera que puedan ser gestionados y mitigados.

1.3 SEÑALIZACIÓN

Una correcta señalización (vertical y horizontal) es fundamental para garantizar la seguridad vial en el entorno de los paraderos. La ubicación de la señalética del paradero será la que garantice su visibilidad y la demarcación del paradero reforzará la identificación de la parada.

Aspectos a considerar para que la señalización cumpla su función:

- Su correcta ubicación y visibilidad en los sentidos de circulación peatonal.
- La señalización vertical diferente a la del paradero, no debe afectar la visibilidad de los elementos de la zona de espera.
- La señalética debe cumplir con las especificaciones dispuestas por el Ente gestor.
- La señalización de la cicloinfraestructura debe armonizarse de acuerdo con la del paradero.

1.4 PASOS DE PEATONES

Con el fin de facilitar el cruce de los peatones en las proximidades de los paraderos, es necesario realizar la gestión para la adecuación de pasos peatonales con las entidades competentes, en los casos en que se requiera. La integración de estos espacios con los modos de transporte público incentiva el uso de estos, al proveer una red de accesos peatonales cómodos y adecuados a los puntos de parada de transporte público; con esto se logra que más usuarios utilicen este modo.

Los pasos peatonales deben:

- En lo posible estar ubicados en tramos con buena visibilidad. No ubicarlos en proximidades de una curva.
- Estar señalizados vertical y horizontalmente, procurando que la señalización sea visible tanto de día como en horas nocturnas.

- Se recomienda que la distancia entre cruces peatonales seguros esté en un rango de 80 metros a 200 metros. Sin embargo, esta distancia dependerá de las condiciones del entorno (usos del suelo, volúmenes peatonales, vehiculares, clasificación vial, entre otros).
- Debe procurarse que los paraderos de las mismas rutas en ambos sentidos, estén conectados lo más cerca posible de pasos peatonales bien señalizados.
- Deben tener condiciones de infraestructura que garantice su uso por parte de PMR.
- El paso peatonal debe ubicarse antes del punto de parada, por condiciones de seguridad vial, como se mencionó en el numeral 1.1.

1.5 ILUMINACIÓN

La iluminación debe responder a ciertas exigencias básicas, una buena iluminación aumenta la seguridad en diferentes situaciones y reduce el riesgo de siniestros, además de facilitar unas condiciones para promover el uso del transporte público en horarios nocturnos. La gestión pertinente se realizará con las entidades de acuerdo con sus competencias.

Algunas consideraciones a tener en cuenta:

- El espacio público aledaño a los paraderos debe contar con una iluminación adecuada de forma tal que el usuario se sienta seguro en la zona de espera y además permita la visual de aproximación del vehículo de transporte público. Los paraderos que cuenten con mobiliario en la zona de espera de los usuarios, contarán con iluminación propia. En el caso que el paradero solo tenga señal vertical se recomienda ubicarla cerca a la iluminación del espacio público. En el caso en que el espacio público no cuente con una fuente de iluminación adecuada, se deberá realizar la gestión ante las entidades competentes.
- En sectores donde se encuentre iluminación proveniente de postes de alumbrado público se puede aprovechar su localización como iluminación indirecta del paradero siempre y cuando cumpla con los requisitos de iluminación.
- La iluminación no debe estar bloqueada o limitada por vegetación, señales u otros elementos.

1.6 AUDITORÍAS E INSPECCIONES DE SEGURIDAD VIAL

De acuerdo con el Plan Distrital de Seguridad Vial-PDSV 2017-2026, adoptado mediante el Decreto Distrital 813 de 2017, en su eje 4 infraestructura segura numeral 3 *“Programa de Auditorías de Seguridad Vial - ASV”* el cual tiene como fin: Garantizar las condiciones de seguridad vial en los proyectos de infraestructura vial y de transporte para generar condiciones seguras de movilidad a todos los usuarios, se consideran las siguientes acciones concretas de este programa que aplican en la adopción del presente anexo:

- Realizar inspecciones de seguridad vial a paraderos de manera coordinada entre TM S.A y SDM, de acuerdo con las necesidades evidenciadas por las entidades.
- Aportar en la definición de la localización de paraderos de transporte público, con criterios de seguridad vial y los demás documentos y manuales asociados al espacio público que adopten TM S.A, la SDM y las demás entidades competentes en el tema.
- Para dar cumplimiento al PDSV en materia de ASV, seguir los procedimientos indicados en la Guía de Auditorías de Seguridad Vial en Vías Urbanas, adoptada mediante Resolución 122 de 2019.
- Las áreas de cada entidad encargadas de las Auditorías de Seguridad Vial, participaran en la Mesa Técnica de Paraderos, expuesta en el numeral 4 del presente documento.

2. REQUISITOS PARADEROS

2.1. INFORMACIÓN DE BUSES ACCESIBLES

La flota de vehículos que actualmente opera en los componentes Zonal, Dual y de Alimentación Troncal del SITP, requiere de infraestructura adecuada o zonas de espera en el espacio público de la ciudad para facilitar el acceso seguro de las personas con discapacidad y movilidad reducida.

La flota cuenta con dos tipos de vehículos. Los buses de piso alto cuentan con una plataforma o elevador, de acuerdo con la capacidad de pasajeros se ubica en la puerta central (80 pasajeros) o en la puerta posterior (50 pasajeros); los buses de piso bajo cuentan con una rampa manual ubicada en la puerta central (80 pasajeros).

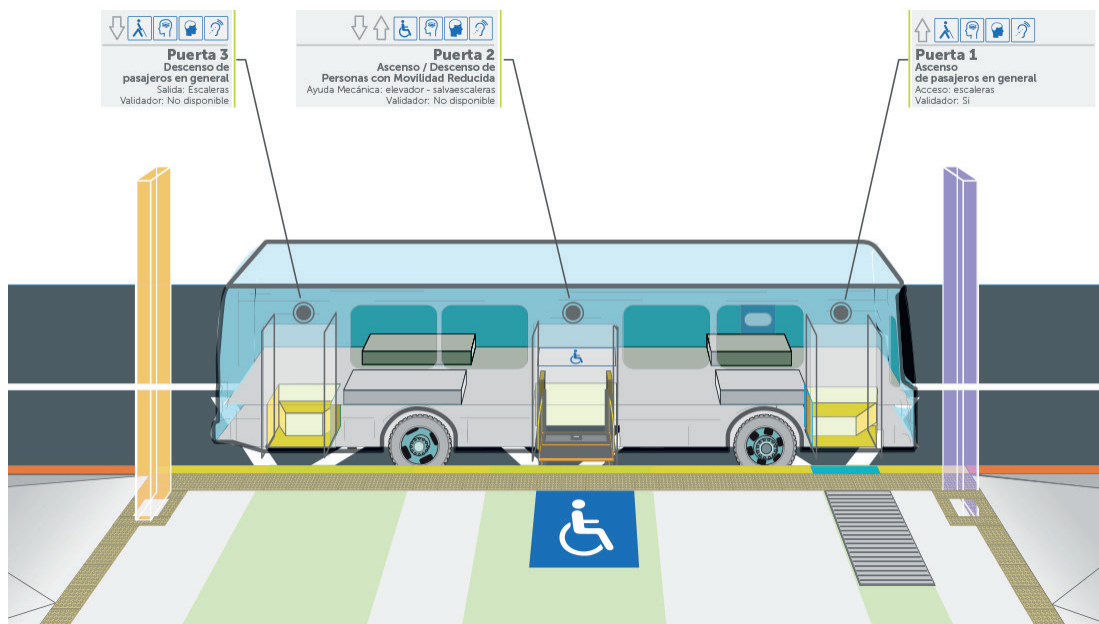


Imagen 1. Bus con elevador

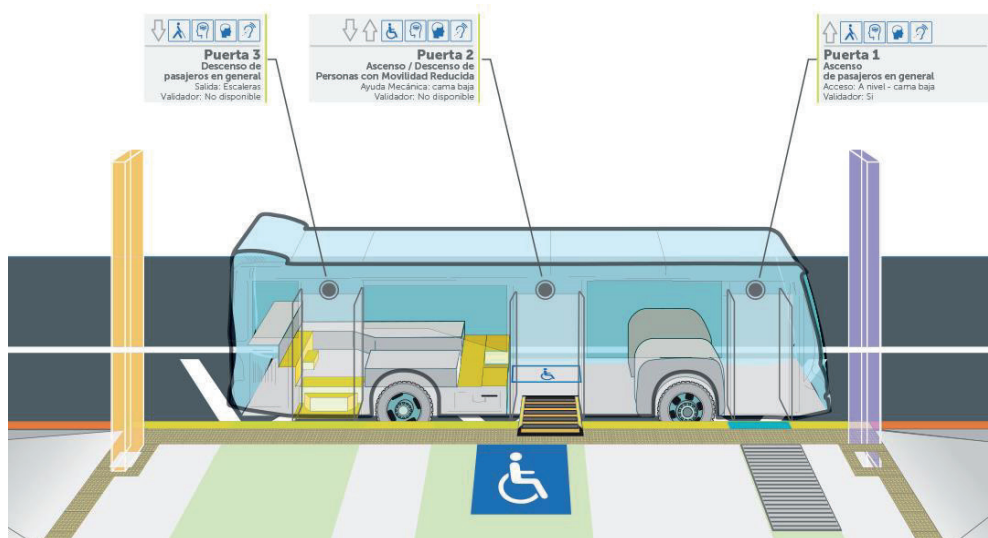


Imagen 2. Bus piso bajo

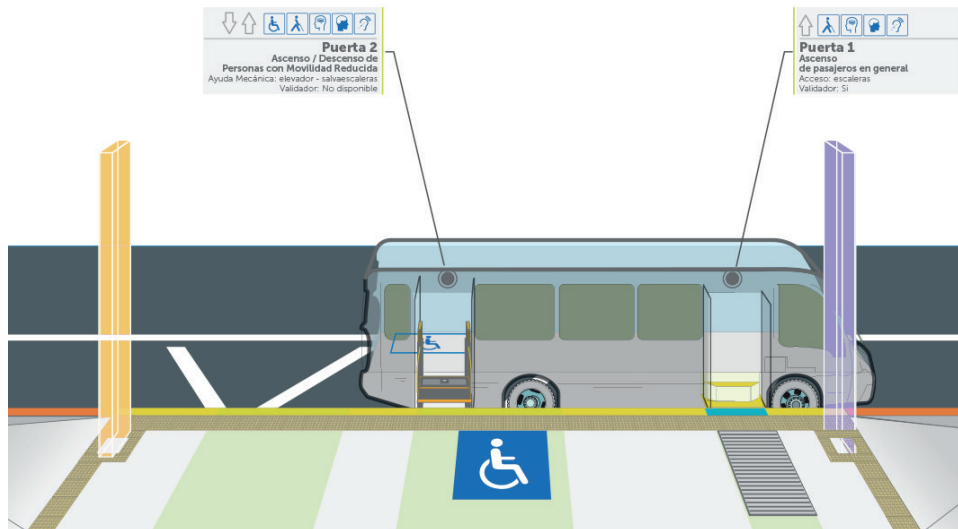


Imagen 3. Busetón con elevador

2.2. DIMENSIONES Y TIPOLOGÍAS DE LOS BUSES

Para determinar la longitud de la zona de espera, se analizaron las variables: longitud, capacidad y posición de puertas de todos los vehículos, a partir de la cual se elaboró una envolvente tomando como referencia en común el acceso delantero, determinando así el área que requieren todas las puertas en la zona de espera para que se encuentre libre de obstáculos para el ascenso y descenso de los usuarios. La puerta delantera servirá de referencia para todos y se señalizará la infraestructura con el fin de facilitar la alineación cuando el bus se detenga a recoger o dejar pasajeros.

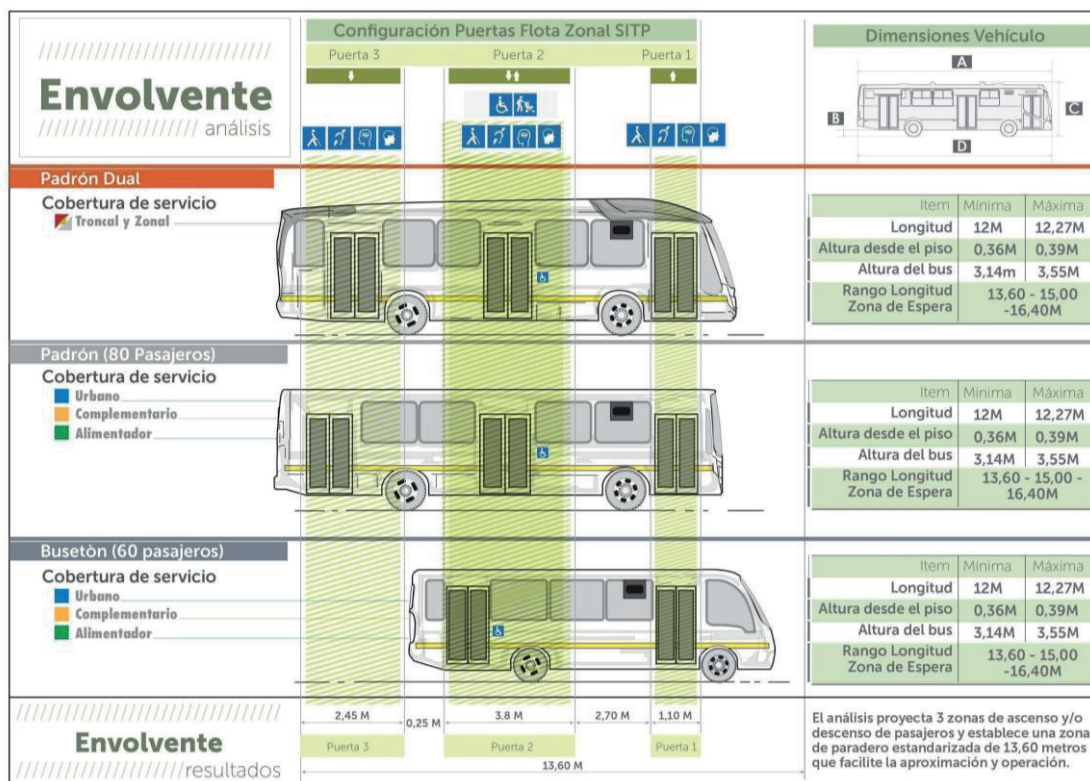


Imagen 4. Características de vehículos.

La longitud de la zona de espera puede variar de acuerdo con el espacio público disponible y su relación con el entorno. Las zonas de espera para vehículos del servicio complementario, alimentador y Troncal Dual tendrán la opción de ser exclusivas, por tanto su longitud dependerá del número de rutas que alimenta (entre una y tres rutas máximo).

A continuación, se describen las características de los vehículos y la longitud de la zona de espera requerida por tipología:

REFERENCIA	TIPO DE BUS	LONGITUD DEL BUS (Metros)		ALTURA DEL BUS PISO/TECHO (Metros)		LONGITUD (ML) ZONA DE ESPERA REQUERIDA (Metros)
		Mínima	Máxima	Mínima	Máxima	
1	DUAL	12	12,27	3,14	3,55	13,60 - 15,00 -16,40m
2	PADRÓN	10,97	12,12	3,14	3,51	13.60
3	BUSETON	9,28	9,59	2,94	3	9.33-10.73-12.13-13.60

Tabla 1. Características de vehículos que requieren zonas de espera adecuadas en espacio público.

En tabla 1. se enuncia la longitud y altura externa respecto al nivel de la vía con el techo y el primer escalón o piso bajo del bus, estos valores son referencias y lo que se busca es que el diseño considere estas dimensiones o las que se incorporen a medida que ingresen a la flota otras tipologías de vehículos.

El diseño e implementación de paraderos debe tener en cuenta los diferentes tipos de perfiles viales de la ciudad, toda vez que el diseño de las zonas de espera debe ser coherente con el espacio público disponible, la demanda del servicio y los buses que la alimentan.

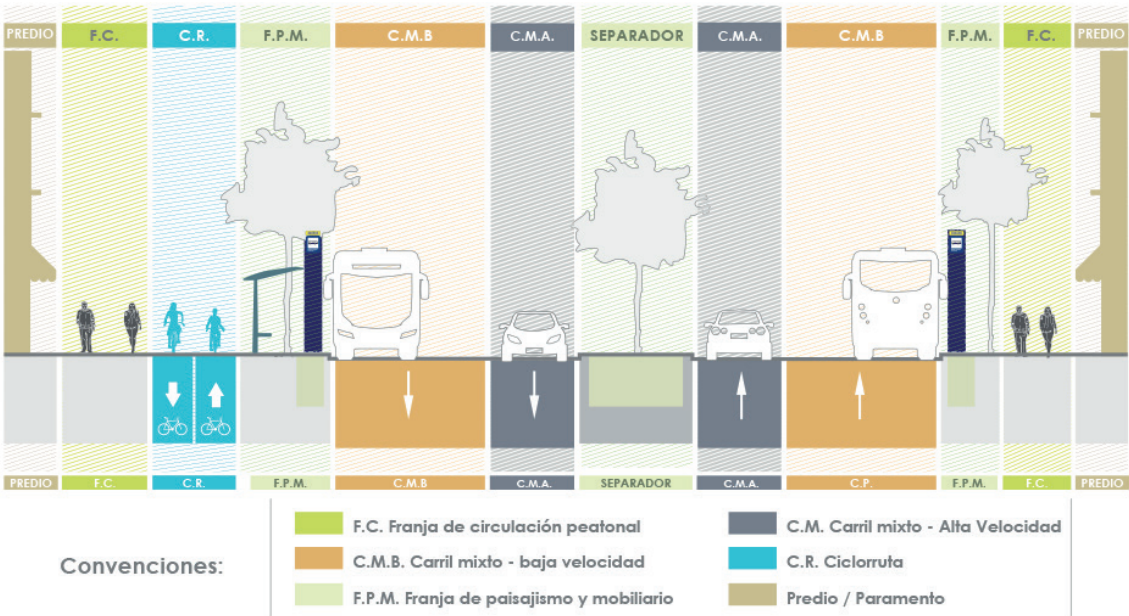


Imagen 5. Perfil vial malla intermedia.

En su mayoría, las vías no comparten el mismo perfil vial, ni cuentan con el espacio necesario para implementar un paradero, en cualquier caso es importante que se encuentre libre de barreras arquitectónicas, que el descenso y ascenso se dé sobre una superficie plana y dura, que tenga señales podotáctiles de acuerdo a los elementos de mobiliario y que incluya conectividad con su entorno, que cuente con infraestructura peatonal accesible en las inmediaciones del paradero que permita la conectividad con su entorno.

2.3 ANCHO DEL PARADERO

Todo paradero debe contar con un ancho igual a la sección del andén donde se ubique, es decir, su ancho está determinado desde el bordillo del andén hasta el paramento del predio, incluyendo entre otros aspectos la franja de circulación peatonal, la información del paradero y en algunos casos, el mobiliario y la ciclorruta si existe.

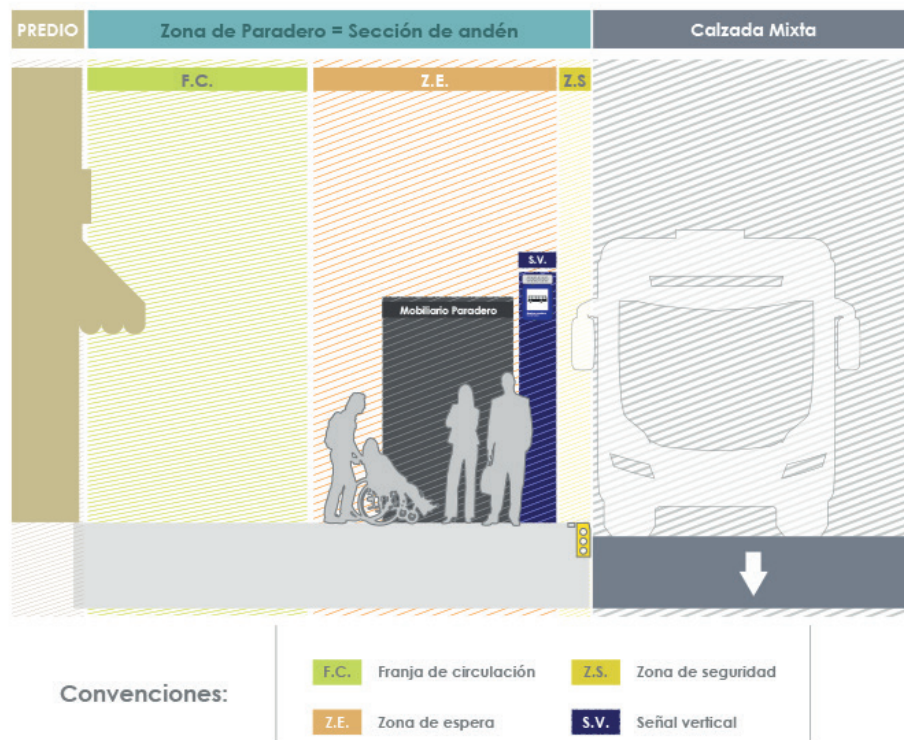


Imagen 6. Perfil sección andén

Paraderos implementados en andenes con anchos menores a 1.80 metros no garantizaran el acceso autónomo de personas usuarias de sillas de ruedas.

2.4 LONGITUD DEL PARADERO

Teniendo en cuenta lo anterior, a continuación, se plantea la longitud recomendada para la implementación de zonas de espera en los componentes zonal, dual, troncal y alimentador:

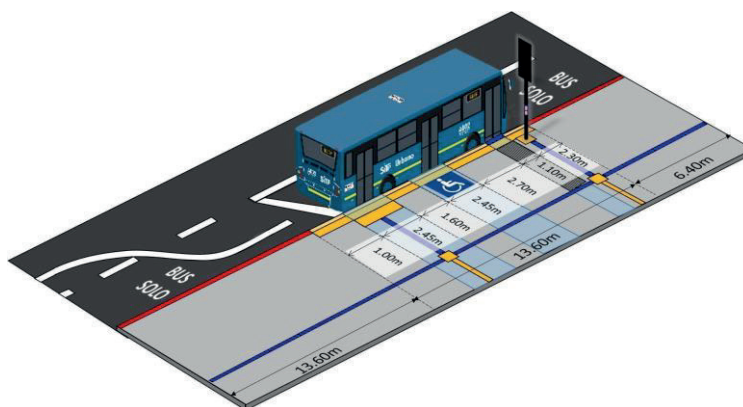


Imagen 7. Zona de espera de 13.60 metros, longitud ideal

Considerando que se pueden presentar casos en los que el espacio público no permita la implementación de paraderos con la longitud recomendada, se plantean opciones, a manera de ejemplo los ajustes que podrían tener los diseños que sean estudiados, sin embargo se debe propender por ubicar paraderos en el espacio público que permitan una longitud de 13.60 metros.

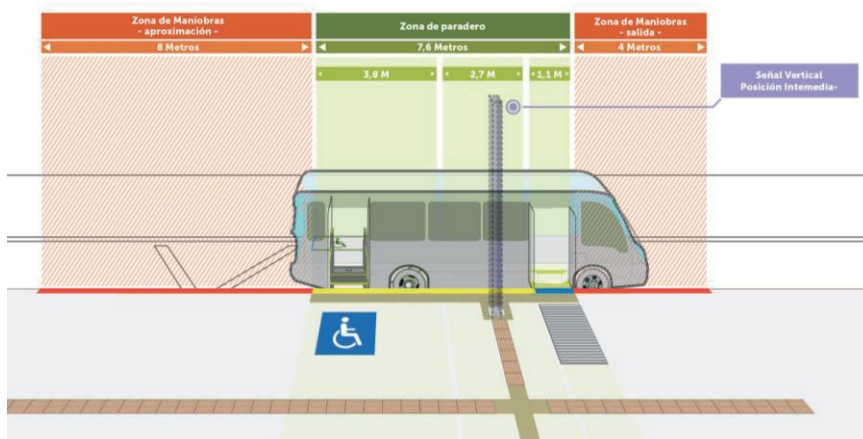


Imagen 8. Zona de espera opcional de 7.6 metros
Señal vertical intermedia

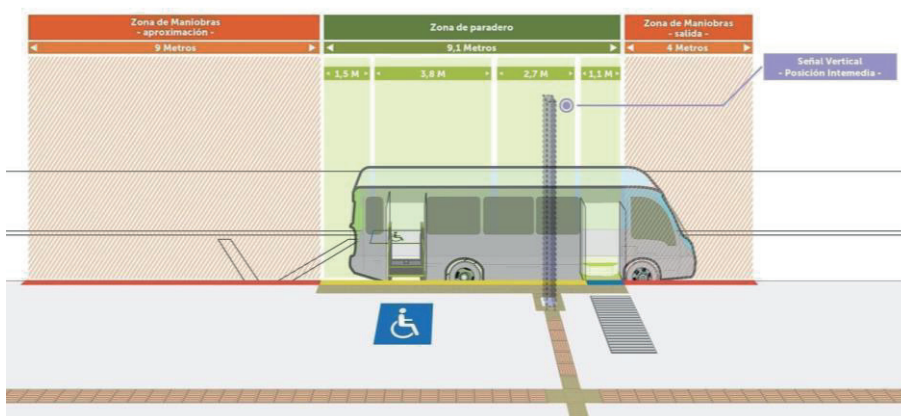


Imagen 9. Zona de espera opcional de 9.1 metros
Señal vertical intermedia

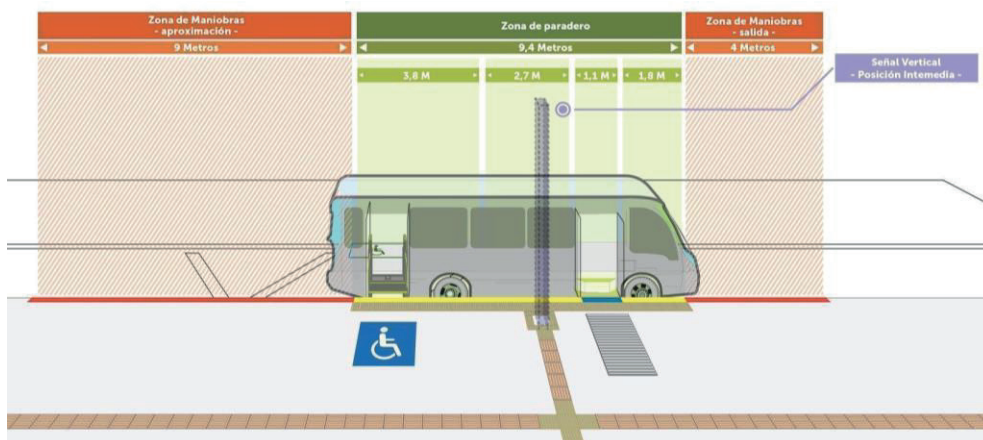


Imagen 10. Zona de espera opcional de 9.4 metros
Señal vertical intermedia

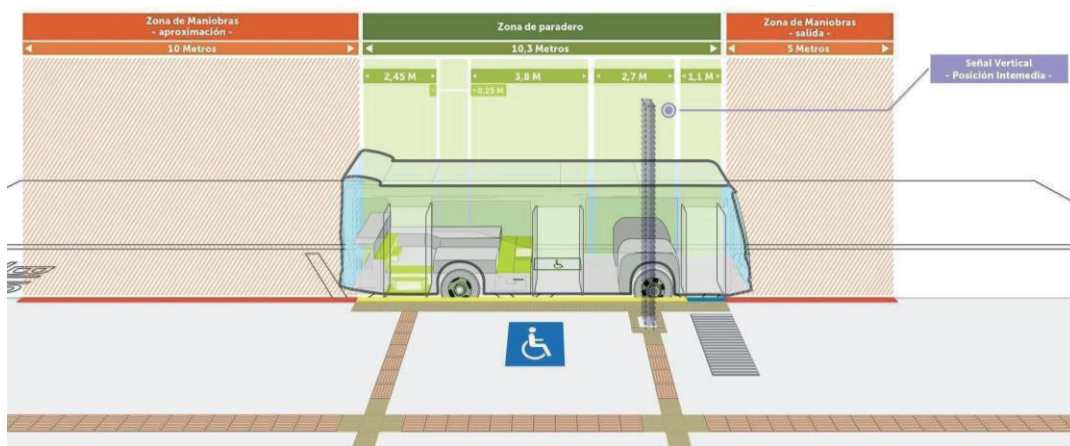


Imagen 11. Zona de espera opcional de 10,3 metros
Señal vertical intermedia

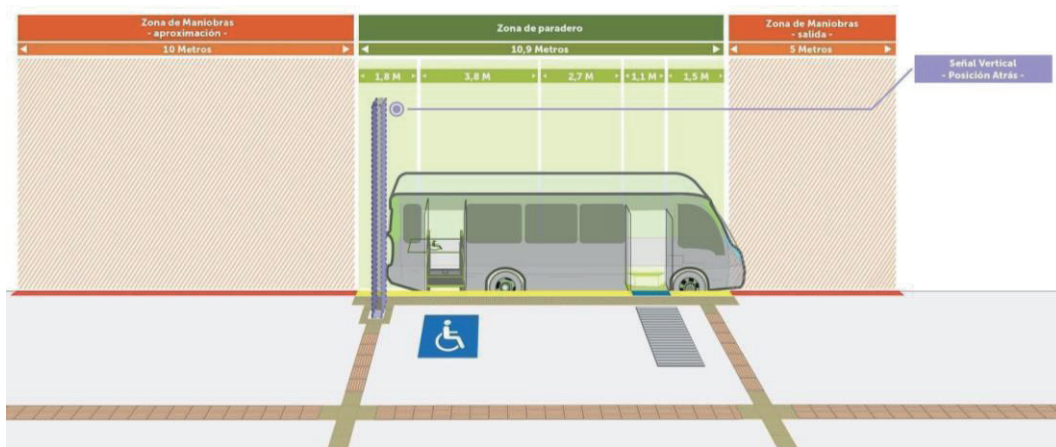


Imagen 12. Zona de espera opcional de 10,9 metros
Señal vertical atrás

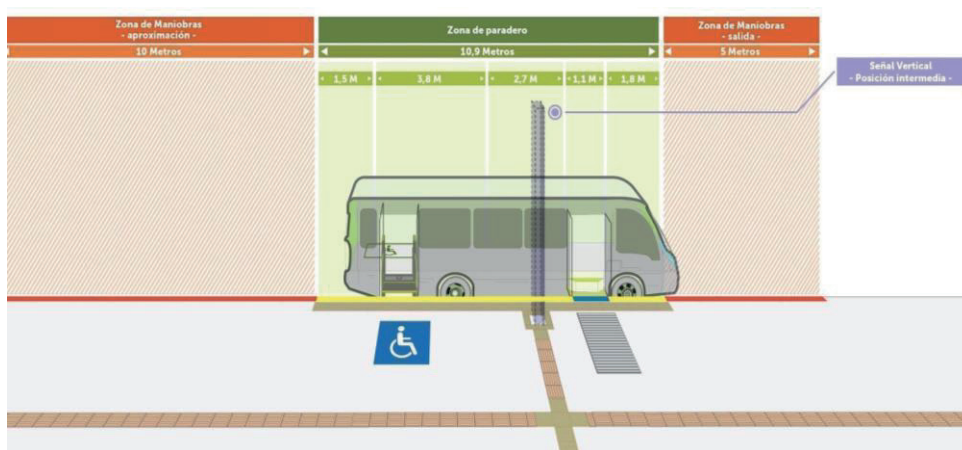


Imagen 13. Zona de espera opcional de 10,9 metros
Señal vertical intermedia

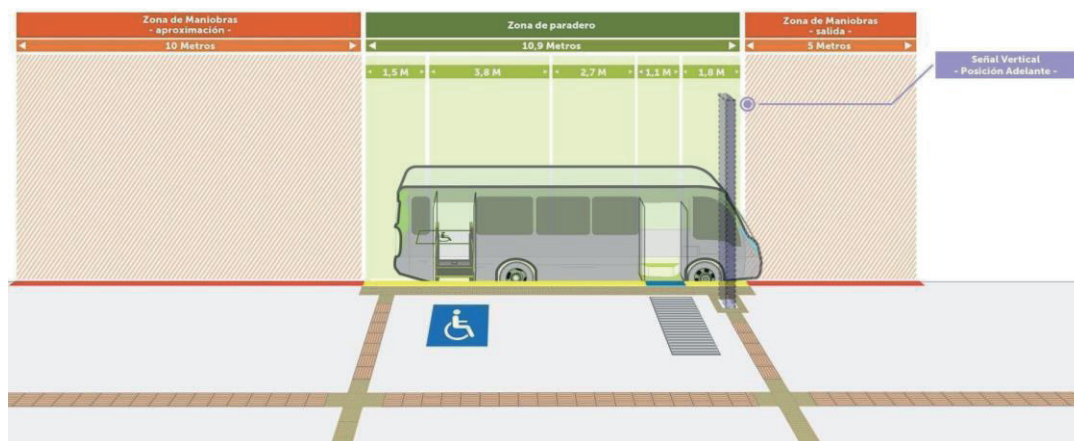


Imagen 14. Zona de espera opcional de 10,9 metros
Señal vertical adelante

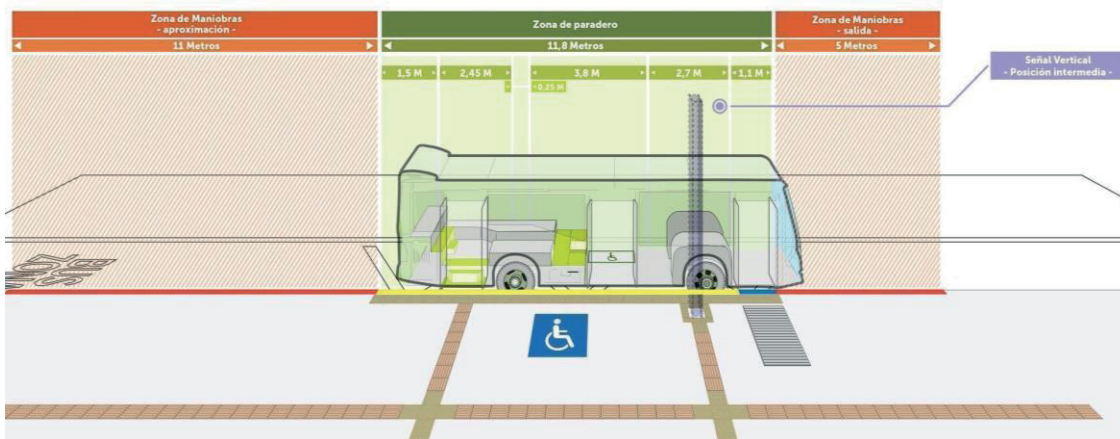


Imagen 15. Zona de espera opcional de 11,8 metros
Señal vertical intermedia

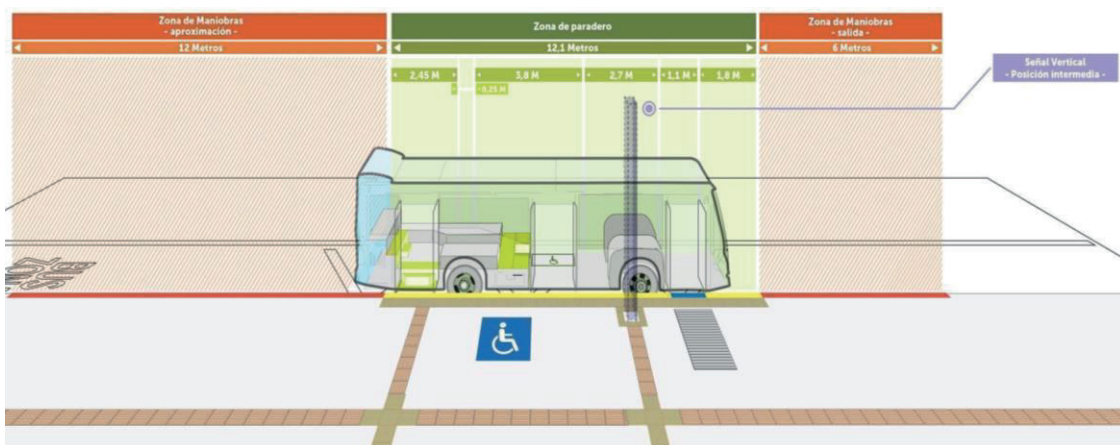


Imagen 16. Zona de espera opcional de 12,1 metros
Señal vertical intermedia

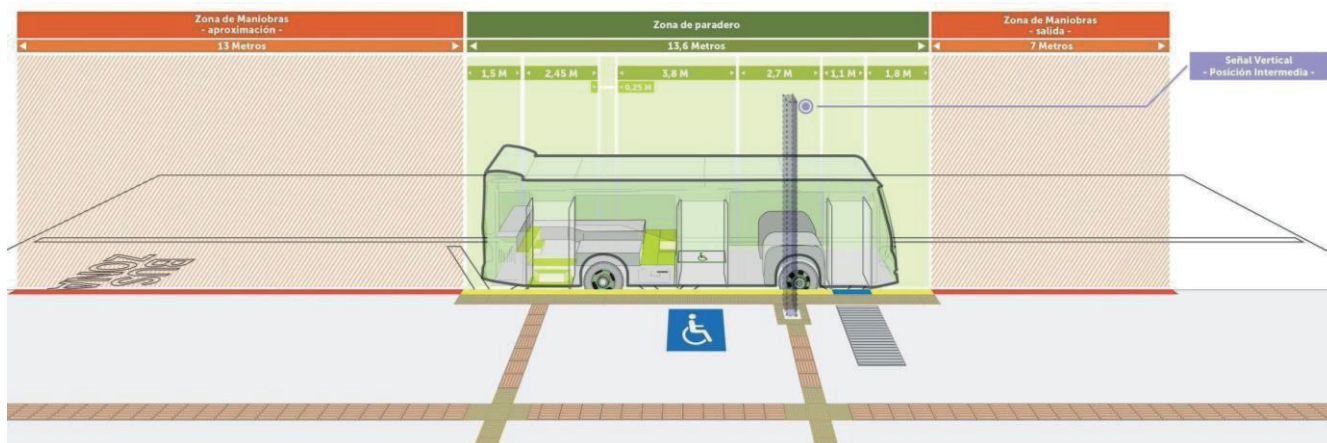


Imagen 17. Zona de espera opcional de 13,6 metros
Señal vertical intermedia

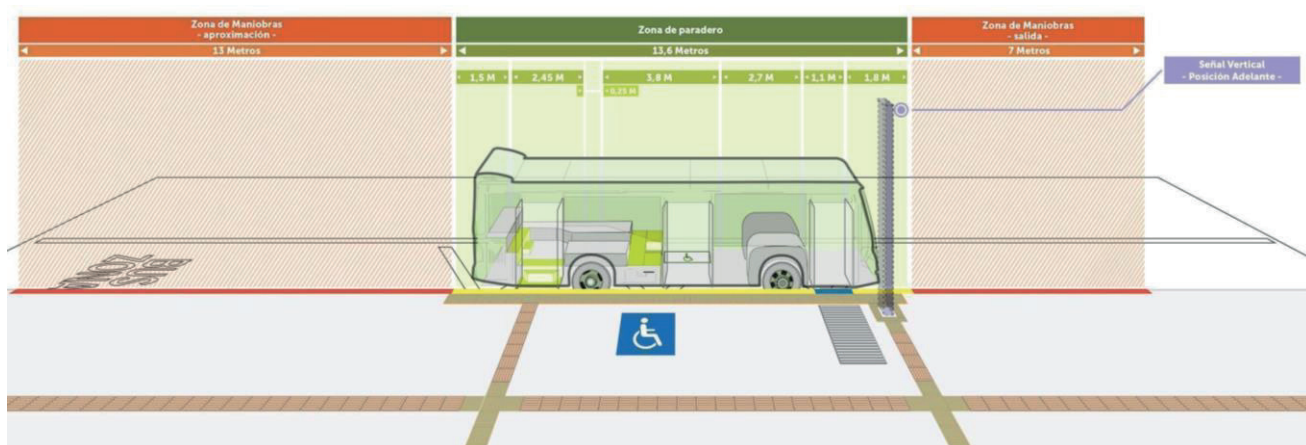


Imagen 18. Zona de espera opcional de 13,6 metros
Señal vertical adelante

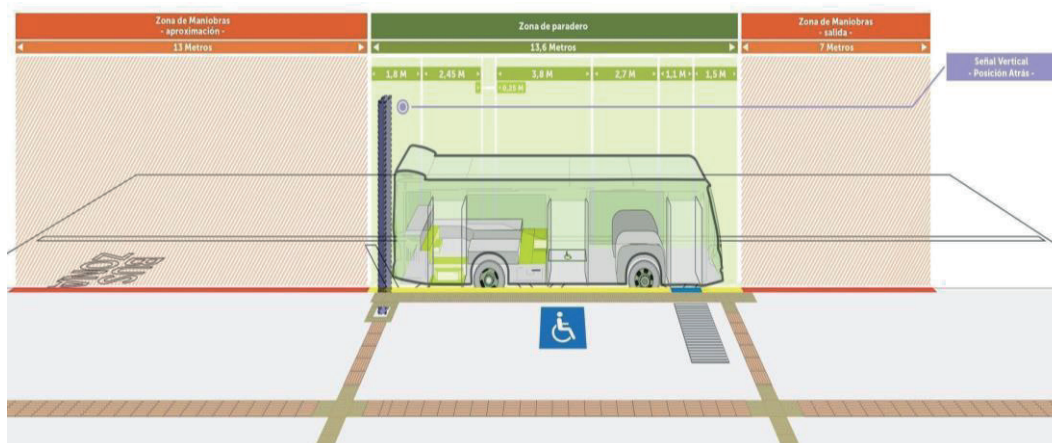


Imagen 19. Zona de espera opcional de 13,6 metros
Señal vertical atrás

No obstante, debe pretenderse lograr la ubicación de longitud mínima para la operación de la tipología padrón, las longitudes menores a esta, deben implementarse estrictamente en los casos en que las características de la infraestructura no permitan desarrollar la longitud mínima para padrón.

2.5 COMPOSICIÓN DE LA ZONA DE ESPERA DEL PARADERO

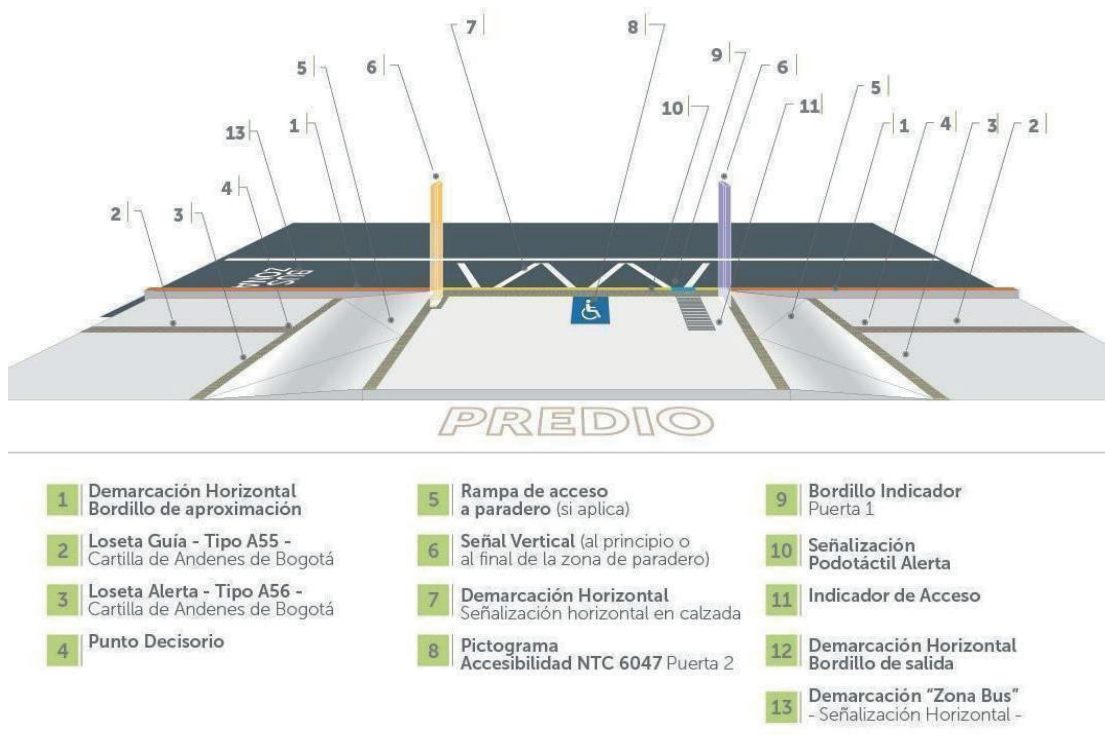


Imagen 20. Zona de espera del paradero

2.5.1 Configuración de la zona de espera del paradero.

Se tendrán en consideración los siguientes lineamientos para el diseño y construcción de la zona de espera, aunque el resultado final corresponderá al análisis en sitio de las características específicas del entorno:

- Se dispondrá sobre una superficie firme y estable, preferiblemente en concreto, la longitud varía de acuerdo a las opciones indicadas y el ancho al tipo de andén; sin embargo, en lo posible el espacio mínimo para la maniobra que requiere una persona usuaria de silla de ruedas los andenes deben tener un ancho mínimo de 1,80 metros. Los paraderos que se ubiquen en andenes con anchos inferiores a 1,80 metros no cumplirían con todos los criterios de accesibilidad.
- La SDM podrá coordinar pruebas piloto, para evaluar la funcionalidad de un bordillo de aproximación (ver imagen 18), que busque facilitar el acercamiento adecuado y seguro en la zona de espera del paradero; reduciendo la distancia del paso entre el sardinel y el primer escalón de acceso al bus. Una vez definido el prototipo la Mesa Técnica de Paraderos, gestionará la incorporación de este elemento en la Cartilla de Andenes.
- Paralelo al sardinel se deberá incorporar una franja con señalización de pavimento táctil (Alerta Tipo A55) en color contrastante, de acuerdo con lo establecido en la NTC 5610 de 2018 o la norma que la modifique o sustituya.
- En los extremos de la zona de espera del paradero y perpendicular al bordillo del sardinel pintado con color amarillo se implementará una franja de losetas de pavimento táctil (Alerta Tipo A55) desde el bordillo del andén hasta el paramento del predio correspondiente.
- Una pendiente transversal máxima del 2 %, para otros casos donde la pendiente del terreno y la configuración del espacio público es variable, se considerarán otras opciones que permitan acceder al paradero.

- En el caso en que la zona de espera del paradero presente un nivel diferente al andén, se deberán incorporar rampas para generar conectividad entre estos, las cuales deben contar con una pendiente longitudinal máxima del 6 %.



Imagen 21. Zona paradero con franja de mobiliario



Imagen 22. Zona paradero en franja de circulación peatonal (FCP)

La adecuación de infraestructura en el espacio público destinada a paraderos de los componentes Zonal, Dual y Alimentación Troncal del SITP solo se dará sobre superficies planas antideslizantes de fácil acceso y llevarán los siguientes elementos:

2.5.2 Sardinell o Bordillo



Imagen 23. Bordillo A10

El sardinel es un elemento de confinamiento que separa el andén de la calzada, su altura debe corresponder al tipo de vía y al entorno donde se implementa la zona de espera del paradero, con una altura libre de máximo 0,30 metros con el fin de reducir el esfuerzo que tienen que hacer las personas para ingresar al bus. El sardinel deberá estar biselado en su borde superior para evitar que los pernos de las llantas golpeen contra este.

El bordillo o sardinel de transición y aproximación resultante de las pruebas coordinadas por SDM, podrá ser implementado una vez se incluya en la Cartilla de Andenes del Distrito Capital.



Imagen 24. Bordillo de aproximación

Los paraderos que interactúan con los accesos a garajes, podrán tener una menor longitud en la zona de espera, así como una menor altura respecto al nivel de la calzada y el uso de sardineles tipo rampa baja para permitir el ingreso de los vehículos a los garajes. La ubicación debe ser preferiblemente después de la salida de los garajes evitando obstruir la visual respecto a los otros vehículos que circulan por la vía.

Todos los sardineles asociados a la longitud de la zona de espera deben ser de color amarillo intenso. Los sardineles de transición serán de color rojo, considerando que están asociados a la zona de aproximación como se establece en el numeral 2.8 de este documento.

2.5.3 Señalización Podotáctil (NTC 5610 de 2018)

La disposición de las franjas de losetas podotáctiles obedece a dos razones. La primera es seguridad, ya que al implementar la franja de alerta en las zonas de espera del paradero se genera una distancia de seguridad entre el peatón y el borde de la vía, y la segunda, es que ayuda a las personas con discapacidad visual a ubicarse fácilmente y tener acceso de manera autónoma.

Se utilizarán 2 tipos de señales, guía y alerta.

2.5.3.1 Señal de pavimento podotáctil Guía

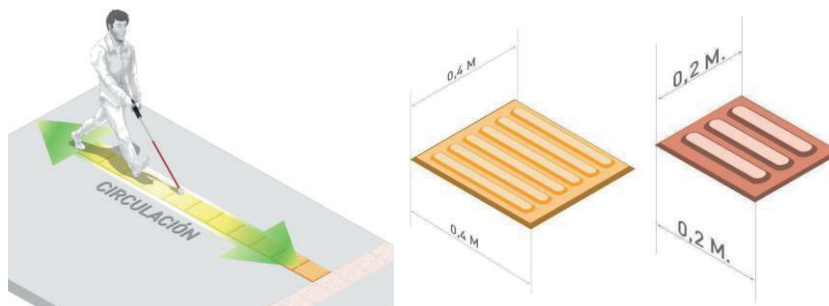


Imagen 25. Señal podotáctil guía

Con el fin de guiar al peatón a la zona de espera del paradero se contará con una franja de pavimento podotáctil guía, ubicada en la dirección principal del sendero peatonal de acceso al paradero, con ancho de 0.20 y/o 0.40 metros, en color contrastante con los demás elementos de la zona dura del paradero.

2.5.3.2 Señal de pavimento podotáctil alerta

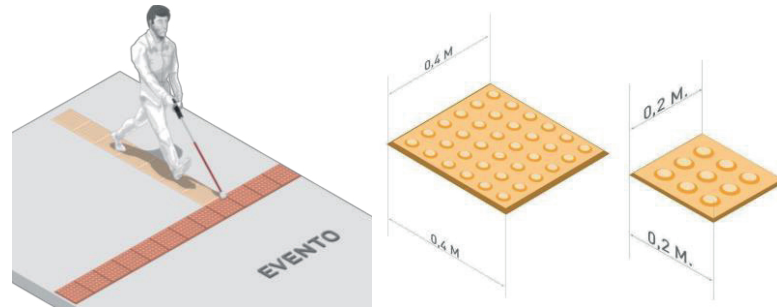


Imagen 26. Señal podotáctil alerta

El paradero contará con franjas de pavimento podotáctil alerta, con ancho de 0.20 y/o 0.40 metros, en color contrastante con los demás elementos de la zona dura del paradero, de acuerdo a los siguientes criterios:

- Dispuesta en una franja de 0.40 metros, paralela y contigua a lo largo del sardinel que conforma la zona del paradero, de longitud igual a la línea amarilla.
- Dependiendo del espacio de la franja de circulación peatonal se determina el ancho de la señalización podotáctil a utilizar; se ubicará en ambos extremos (perpendicular a la dirección principal de circulación) con el fin de alertar al peatón que va llegando o va saliendo de la zona del paradero.
- Alrededor de elementos propios de la zona de espera como señales informativas, el mobiliario, etc, y, alrededor de cualquier elemento que no pueda ser reubicado.
- Para garantizar que las personas con discapacidad tengan acceso a la información de forma autónoma, la franja guía contará con un punto de decisión en señal alerta, con el fin de orientar a las personas hacia los puntos donde se encuentre la información del paradero, ya sea en braille o sistemas de audio.

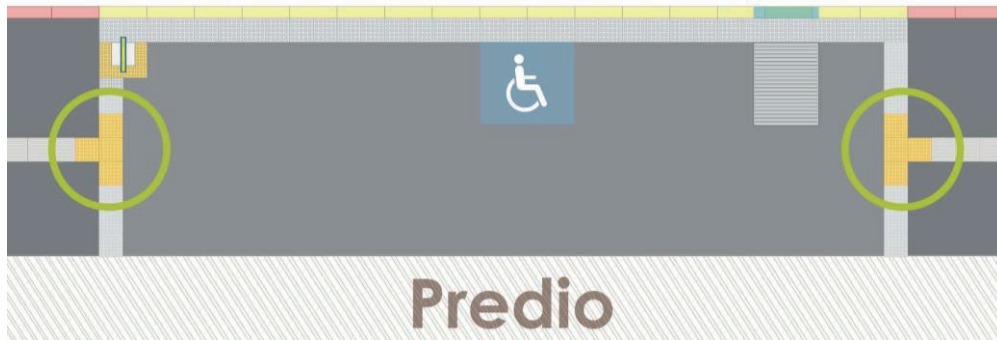


Imagen 27. Puntos de decisión

2.6 ZONA DE ESPERA

La zona de espera se debe constituir en una superficie homogénea y antideslizante, preferiblemente en concreto, la cual debe brindar seguridad a los usuarios en la operación de ascenso y descenso al bus.

Pueden contar con elementos que brinden comodidad a los usuarios como:

Mobiliario de Paradero

Las condiciones mínimas para la implementación de mobiliario en un paradero, son:

Se debe garantizar la continuidad sin obstáculos de la franja de circulación peatonal contigua a la zona espera, para esto se tienen en cuenta las recomendaciones dadas en la NTC 5351 del 2005:

Casos	Dimensión del andén en metros	Mobiliario
A	< 1,7	No aplica
B	1,70 - 2,89	No aplica
C	2,90 - 4,49	No aplica
D	≥ 4,50	Si aplica

Tabla 2. Clasificación paraderos según ancho andén.

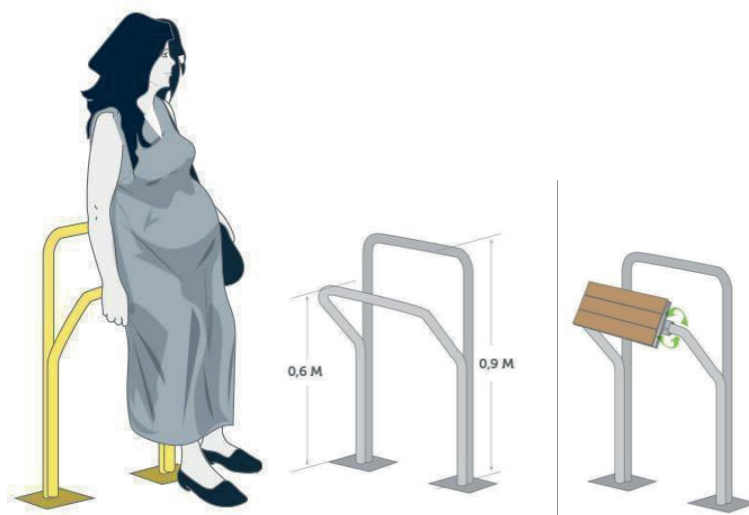


Item	Nombre	Ancho
F.C.	Franja de circulación	$\geq 2 \text{ M}$
Z.E.	Zona de espera	$\geq 1,9 \text{ M}$
Z.S.	Zona de seguridad	0,6 M

Imagen 28. Paradero CASO D Mayores a 4,50 metros.

Estos elementos de mobiliario, deben ubicarse en el espacio público de tal forma que no interfieran con la libre circulación de los peatones ni la entrada y salida de usuarios a los buses.

- **Ejemplo de Apoyos isquiáticos**



- **Ejemplo Bancas con apoya-brazos**



Imagen 29. Apoyos isquiáticos y banca apoya-brazos

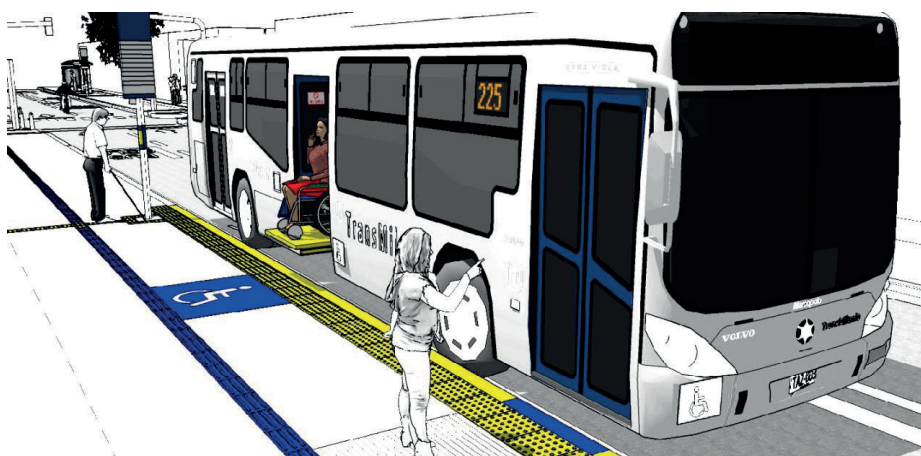


Imagen 30. Paradero zona de espera.

2.7 CONTEXTO URBANO DEL PARADERO

2.7.1 Esquinas

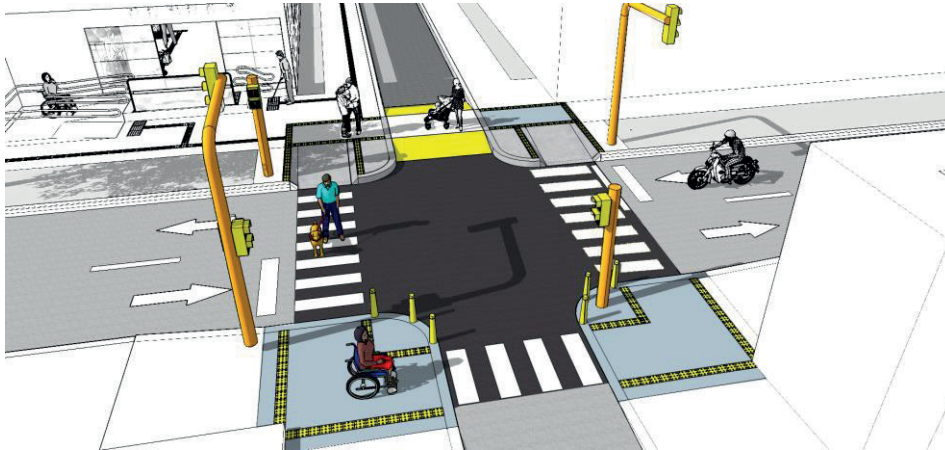


Imagen 31. Detalle intersección accesible.

- Se debe facilitar la conectividad en todas las esquinas asociadas a las intersecciones viales más próximas al paradero o cruces peatonales del espacio público, garantizando pasos seguros a través de sistemas como: vados peatonales, pompeyanos, esquinas a nivel de calzada y/o esquinas alabeadas, entre otros. Estos elementos deben estar alineados y en lo posible facilitar conexiones cortas.
- Los vados peatonales deben estar en lo posible alineados perpendicularmente al eje de la vía de tal manera que se reduzca la exposición de los usuarios en calzada y se favorezca una conectividad más directa y clara.
- La pendiente de los vados peatonales debe tener una inclinación máxima del 12%, dependiendo de la altura del andén con respecto al nivel de la calzada.

2.7.2 Pasos Seguros

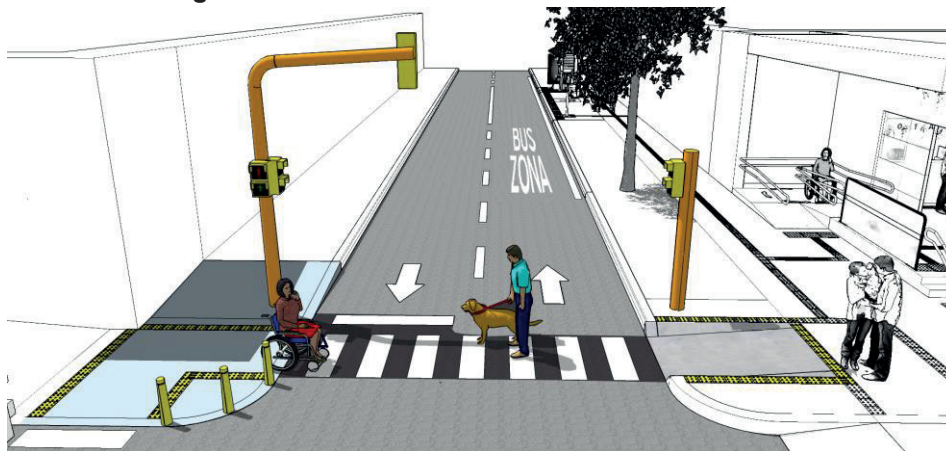


Imagen 32. Detalle paso seguro.

- Los pasos seguros de peatones en las intersecciones viales asociadas a paraderos se conformarán preferiblemente en circuitos peatonales en forma de O⁴, de tal manera que conecte todas las esquinas. Para esto se podrán implementar cualquiera de los sistemas de pasos peatonales seguros.
- Estos pasos seguros deben estar contextualizados con los separadores en el evento de que existan, implementando refugios que garanticen la continuidad en los recorridos⁵.
- Se debe contemplar la construcción de pompeyanos donde se presente circulación de un alto flujo de peatones y ciclistas.

Nota 1: En caso de requerirse la instalación de un paradero por motivos operacionales y no cuente con las condiciones de accesibilidad indicadas en el documento, se deberán adelantar las gestiones para su adecuación con el fin de que sean implementadas gradualmente incluyendo a las entidades de acuerdo con su competencia.

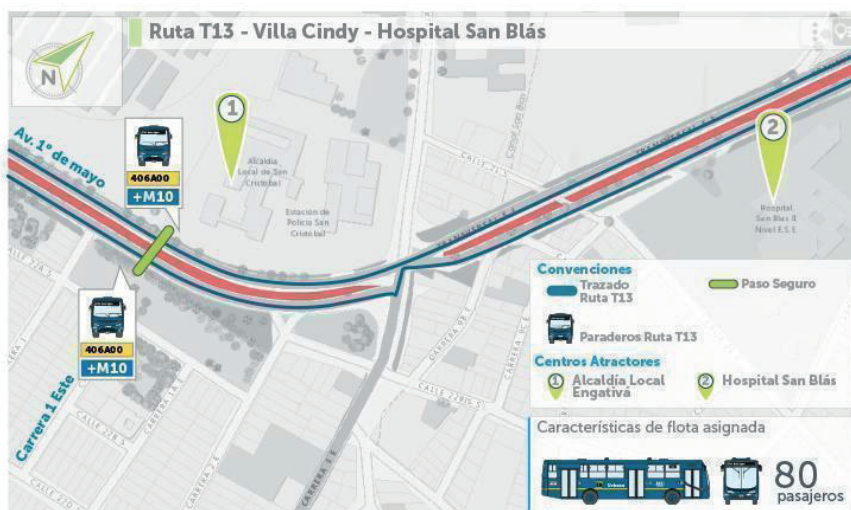


Imagen 33. Paradero de carga y descarga

Nota 2: Las adecuaciones que se realicen en las esquinas están asociadas con la conexión al retorno al viaje de los usuarios, en cuanto a las demás esquinas deberán estar vinculadas a programas para mejorar la accesibilidad del espacio público quedando a cargo de los Fondos Locales de Desarrollo en cada localidad.

2.7.3 Refugio Peatonal

En la sección vial donde exista separador la conectividad se resolverá mediante un paso a nivel de calzada de entre 1.50 y 2.00 metros de ancho. Estos refugios deben estar alineados con los sistemas implementados en las esquinas y/o pasos peatonales seguros.

2.7.4 Continuidad del espacio público

A manera de buenas prácticas se recomienda ejecutar el espacio público del segmento vial que contiene el paradero y las esquinas adyacentes (ver imagen 24), de forma tal que se pueda acceder al paradero desde cualquier esquina, logrando así un circuito peatonal seguro que garantice la accesibilidad a todos los usuarios.

⁴ Cartilla de Andenes, Secretaría Distrital de Planeación año 2018 pág. 61, numeral a. “Pasos peatonales y pasos pompeyanos”

⁵ Cartilla de Andenes, Secretaría Distrital de Planeación año 2018 pág. 33, numeral f. “Isletas”

2.7.5 Iluminación

Con el fin de mejorar la percepción de seguridad de los usuarios en los paraderos durante la operación nocturna del Sistema, se debe propender que la zona de espera se encuentre iluminada adecuadamente. De acuerdo con lo establecido en el numeral 1.5.

2.7.6 Rejillas de drenaje

En las zonas aledañas al paradero donde se requiera la instalación de rejillas de drenaje de aguas lluvias, se deben implementar elementos tipo microperforado de tal forma que facilite el paso de usuarios en sillas de ruedas, personas con coches de bebe, adultos mayores, entre otros.

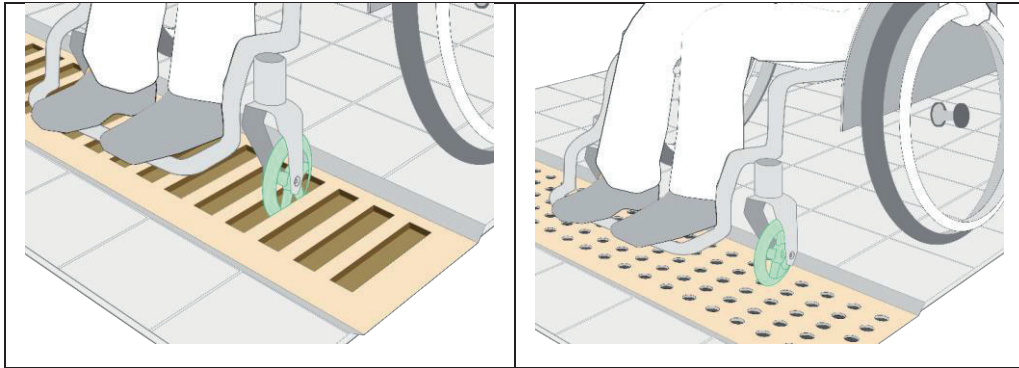


Imagen 34. Comparativo rejilla drenaje tradicional vs rejilla microperforada.

2.7.7 Mobiliario urbano

Dentro de las zonas de espera del paradero, no se deben ubicar elementos como contenedores y/o canecas, ya que obstruyen la circulación peatonal y estimulan la acumulación de basuras invadiendo el espacio público. Las canecas podrán ubicarse a lo largo de la franja roja después del paradero. En caso de ser necesario, los contenedores de basura y reciclables deberán estar ubicados después del paradero y de la franja roja con el fin de evitar la obstrucción de los camiones en la operación del sistema.



Imagen 35. Espacios permitidos para la instalación de mobiliario urbano.

2.7.8 Cicloinfraestructura

Para implementar paraderos donde exista o se proyecte la implementación de cicloinfraestructura, es necesario garantizar las obras y adecuaciones que se requieran para conservar las condiciones de movilidad y seguridad vial para el transporte no motorizado e incorporar mejoras a las mismas de manera concertada con la SDM.

Para viabilizar la implementación de una cicloinfraestructura, en los casos donde existan paraderos, la SDM analizará las condiciones de tránsito, transporte y seguridad vial. Si técnicamente se considera viable, se deben realizar simultáneamente el diseño, obras y adecuaciones de señalización que se requieran, garantizando las condiciones de movilidad y seguridad vial para todos los actores viales en las inmediaciones del paradero, así como incorporar mejoras necesarias.

La infraestructura para ciclistas a nivel de andén mantendrá el paso continuo con una demarcación y/o cambio de textura, que indique las prelación entre el peatón y el ciclista. La franja de ciclorruta debe considerar las dimensiones establecidas en los documentos técnicos del orden nacional y distrital vigentes. Llevará señalización horizontal y vertical alertando el cruce de peatones y su prelación.

2.7.8.1. Generalidades de señalización en ciclorrutas:

Con el fin de brindar condiciones de seguridad vial en las zonas de detención para el ascenso y descenso de pasajeros, la señalización requerida debe corresponder con lo establecido en el manual de señalización vial vigente al momento de su implementación, además se debe incorporar los siguientes dispositivos:

- **Bandas alertadoras para ciclorrutas:** Las bandas alertadoras son elementos de pacificación utilizados en ciclorrutas en andén o calzada, para la mitigación de los conflictos entre peatones, ciclistas y vehículos.

Estarán conformadas por tres grupos de bandas de diez elementos, con un ancho de 0,05 metros y una separación entre estos de 0,25 metros. Como mínimo se debe contar con un grupo y máximo tres.

- **Línea de encarrilamiento:** Esta marca vial, se utiliza para que los vehículos de transporte público realicen de forma adecuada la maniobra de transición para ingresar al paradero.

Complemento a la señalización horizontal de las ciclorrutas:

- Leyenda con texto “*DESPACIO*” acorde a lo dispuesto en el Manual de Señalización Vial.
- Pictogramas de peatón
- Paso peatonal cebrado en ciclorrutas en andén
- Señalización vertical preventiva de proximidad de cruce peatonal SP-46A
- Señalización vertical SR-02 “*CEDA EL PASO*”, con señalización horizontal con texto y línea de ceda el paso.

A continuación, se incluyen los tipos de demarcación en las zonas de conflictos peatón-ciclistas, en función de la disposición del paradero y la ciclorruta:

Demarcación zona de conflicto paradero (“*tapete*”): Con el fin de mejorar considerablemente la visibilidad de los usuarios más vulnerables, se plantea generar la demarcación del segmento de la franja de ciclorruta andén, a fin que el ciclista

adopte un comportamiento preventivo en estos sitios, mediante la utilización de elementos de contraste, es decir cambio de textura y / o colores.

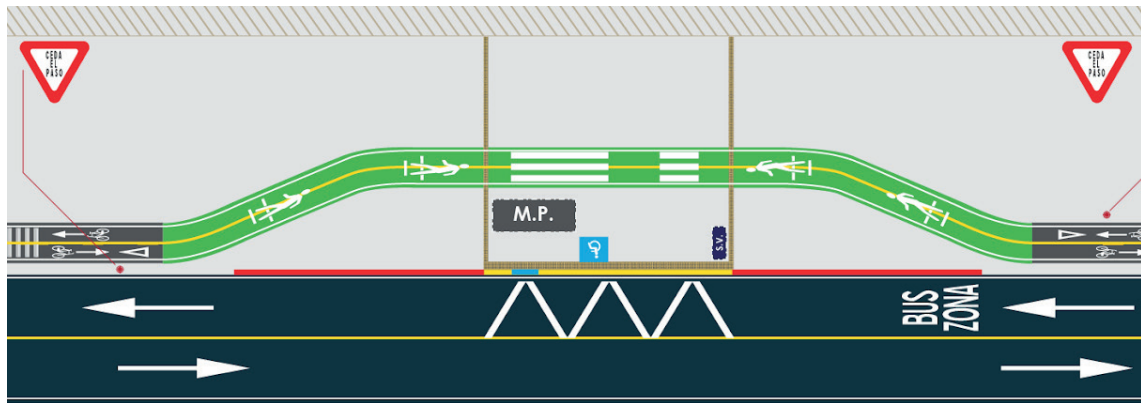


Imagen 36. Demarcación de la Ciclorruta en zona de paradero con textura o pintura sobre el segmento de la ciclorruta en andén

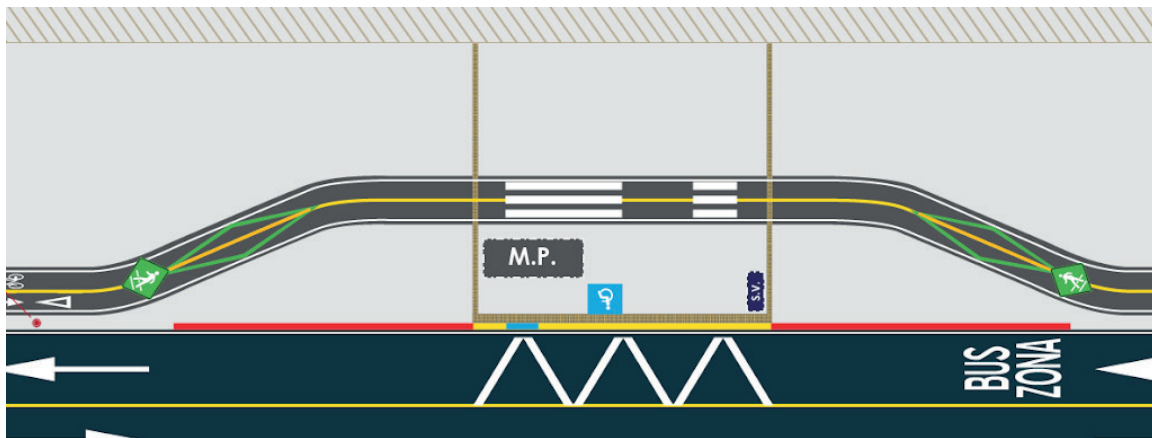


Imagen 37. Demarcación de la Ciclorruta en zona de paradero con pintura y símbolos de la ciclorruta en andén

Señalización vertical

- Se debe incluir señalización vertical preventiva y reglamentaria para informar sobre el cruce de peatones en la zona del paradero.
- Cuando se presente ciclorruta en calzada, se implementará señal vertical con el fin de garantizar la seguridad del ciclista en el momento cuando el bus se aproxime al paradero

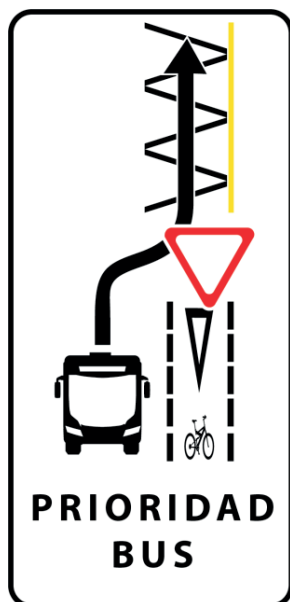


Imagen 38. Señal vertical complementaria propuesta.

Nota: La señal propuesta deberá ser desarrollada por el área encargada en la SDM.

2.7.8.2. Tipologías de ciclorrutas

A continuación, se presentan las tipologías de ciclorrutas que podrían considerarse en conjunto con paraderos:

Tipo A: Ciclorruta a nivel de Calzada

Para esta tipología de paradero, el vehículo de transporte público disminuye la velocidad en la zona de aproximación del paradero y se detiene en la franja amarilla para realizar el ascenso y descenso de pasajeros.

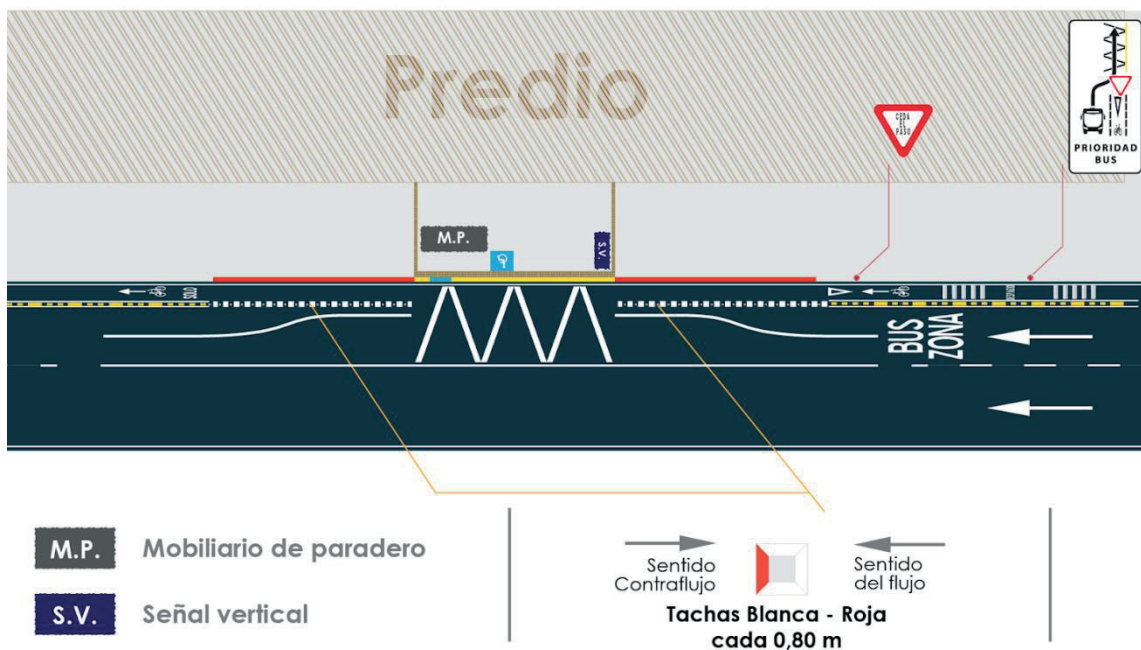


Imagen 39. Paradero con ciclorruta tipo A

Esta tipología, es recomendada en paraderos con baja frecuencia de rutas y un número de buses en la hora pico inferior a treinta (30). De lo contrario se debe realizar un análisis técnico de seguridad vial que cuente con la aprobación de la SDM.

Su uso, se recomienda para secciones viales existentes en la ciudad donde las dimensiones del andén sean inferiores a la franja de circulación peatonal o donde el ancho remanente no sea suficiente para la ciclorruta.

La ciclorruta en calzada debe ser demarcada con pictogramas cuadrados y tachas reflectivas separadas cada 0,80 metros paralelo a la zona de aproximación indicada en el bordillo con color rojo.

Tipo B1 Isla: Ciclorruta en andén

En esta tipología, la franja de circulación de los ciclistas rodea la zona de espera del paradero y continúa sobre andén. El siguiente esquema ilustra la señalización a utilizar.

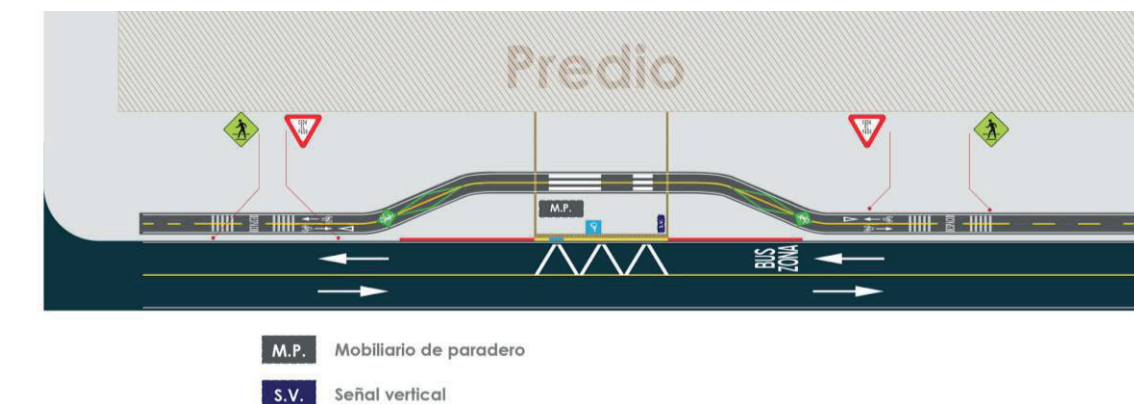


Imagen 40. Paradero con ciclorruta tipo B1 - propuesta señalización Rombo



Imagen 41. Paradero con ciclorruta tipo B1 - propuesta señalización Tapete

NOTA: La señalización utilizada para la demarcación de las ciclorrutas y paraderos debe corresponder con las especificaciones técnicas del Manual de Señalización Vial de 2015 o el que lo modifique o sustituya.

Tipo B2 Isla: Ciclorruta en calzada

En esta tipología, la franja de circulación de los ciclistas rodea la zona de espera del paradero y continua sobre calzada. El siguiente esquema ilustra la señalización a utilizar.

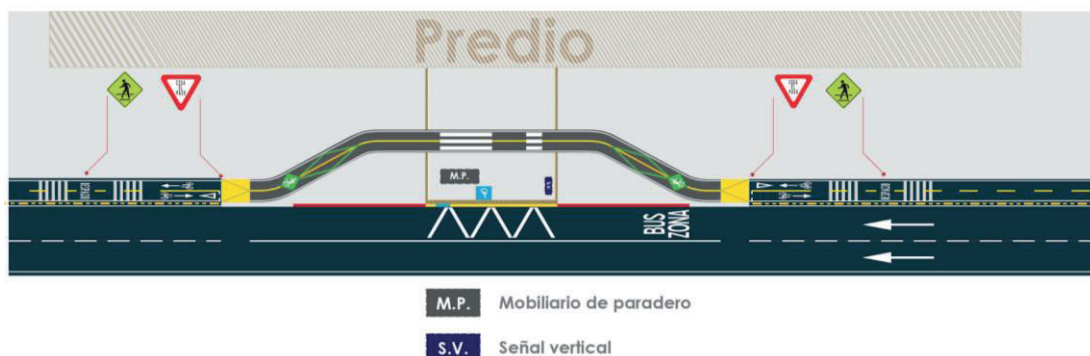


Imagen 42. Paradero con ciclorruta tipo B2 - propuesta señalización Rombo

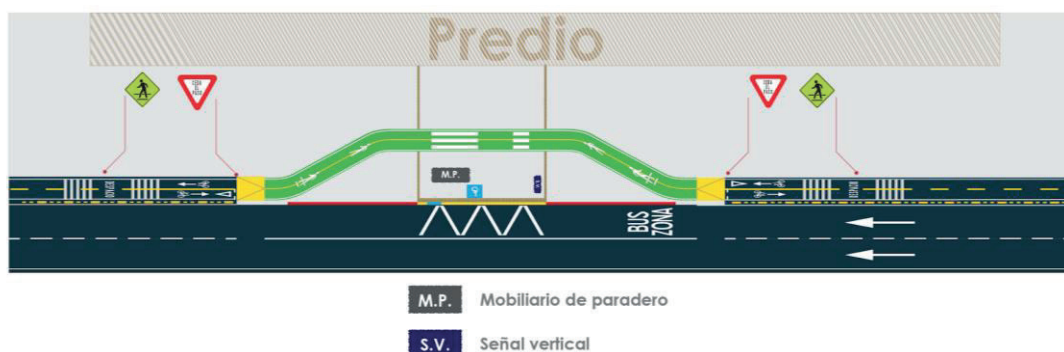


Imagen 43. Paradero con ciclorruta Tipo B2 - propuesta señalización Tapete

En general estas tipologías se recomiendan para secciones viales nuevas o donde el espacio público lo permita en la ciudad, y podrá ajustarse a la configuración de paraderos múltiples.

Para la selección de alguna de estas tipologías, se establece como criterios principales:

- La tipología de la vía establecida en el Decreto Distrital 190 de 2004 POT o el que lo modifique o sustituya.
- La tipología de la ciclo-infraestructura existente o proyectada (ej. ciclorruta en calzada o en andén).
- El número de rutas y la frecuencia de las mismas.
- Las condiciones de movilidad en la zona de peatones y vehículos motorizados.
- Dar continuidad en las esquinas segregando los flujos peatón/ciclista para garantizar el paso seguro y minimizar conflictos entre estos.
- Los paraderos que se implementen, deben contar con toda la señalización definida en este anexo técnico, a fin de brindar seguridad y toda la información necesaria para todos los usuarios.

2.8 SEÑALIZACIÓN/ INFORMACIÓN

2.8.1 Señalización Horizontal

La señalización es fundamental para que todos los actores viales identifiquen la ubicación de los paraderos y actúen conforme a las restricciones o alertas que deben considerar:

2.8.1.1 Demarcación en Paradero: Los vehículos ajenos a los componentes Zonal, Dual y Alimentación Troncal deben abstenerse de ocupar las zonas de aproximación, parada y avance del paradero; se pintará el sardinel del andén en color rojo para señalar la prohibición al estacionamiento en la zona de aproximación o maniobra de acuerdo a lo indicado en el numeral 3.26 del Manual de Señalización Vial - Dispositivos para regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorrutas de Colombia, de esta forma el bus contará con suficiente espacio para hacer una aproximación segura, recoger pasajeros y continuar la marcha, de acuerdo con las imágenes 44 a 46, también se podrá implementar la línea de encarrilamiento (tipo S) en casos específicos como vías con dos o más carriles por sentido de circulación.

La franja de la zona de espera estará identificada en color amarillo y el operador del bus se detendrá y abrirá la puerta delantera frente al segmento azul del bordillo, el cual permitirá que todas las puertas estén alineadas con el espacio público libre de obstáculos para el ascenso y descenso de usuarios. Este segmento azul es un elemento considerado como requisito mínimo pero el ente gestor podrá proponer otros que cumplan la misma función.

La calzada llevará demarcada una línea continua con la señalización de carril paralela a la longitud de la zona de espera y la demarcación de paradero de buses (tipo W), de acuerdo con el Manual de Señalización Vial - Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorrutas de Colombia.

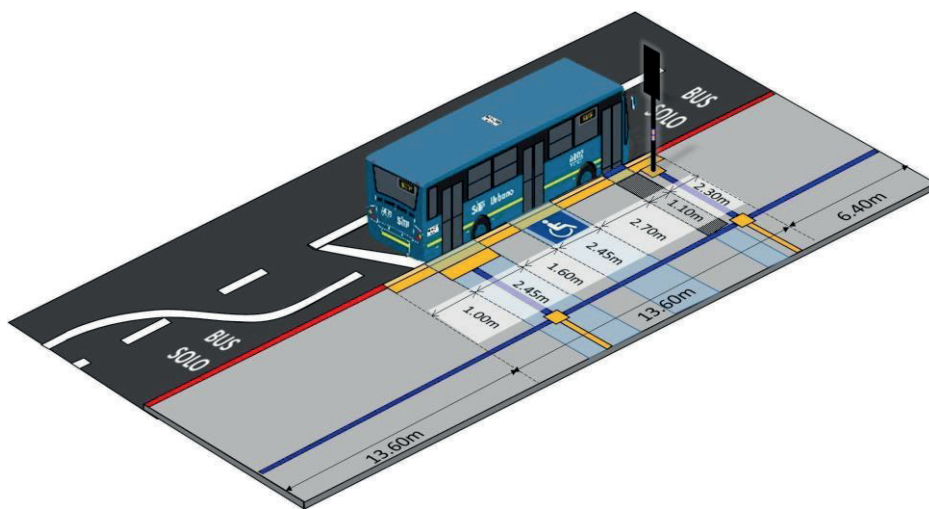
La línea de encarrilamiento (tipo S) se usará como guía para la maniobra de aproximación y se demarcará en la zona de aproximación paralela al bordillo pintado en color rojo.

La demarcación debe realizarse con materiales que garanticen la visibilidad y durabilidad en el tiempo, así como la rugosidad de acuerdo a lo establecido en la NTC 1360 de 2011.

2.8.1.2 Franja de Circulación Peatonal: La diversa configuración del espacio público de la ciudad, en particular los andenes, hace que la ubicación de los paraderos cumpla una serie parámetros con el fin brindar condiciones de uso adecuadas, estos se presentan a continuación:

- Según el ancho de andén, este podría contener: paradero, zona de espera, refugio de usuarios, señalización vertical, franja de mobiliario, franja ambiental o paisajística, franja de circulación peatonal, ciclorruta, entre otros.
- Se considera que andenes con anchos superiores a 1.8 metros, cumplen las condiciones mínimas para que una persona usuario de silla de ruedas pueda hacer maniobras a 90° grados para ingresar a la zona de espera del paradero, sin embargo, este ancho restringiría la posibilidad de incluir otros elementos en el espacio público, involucrando una interacción entre la zona de espera con la franja de circulación peatonal, para estos casos se recomienda ubicar paraderos que tengan baja demanda de usuarios y una oferta mínima de rutas.

- A continuación, se ilustran estos elementos dentro de los anchos promedios de andén más repetitivos con paraderos en la ciudad:



55

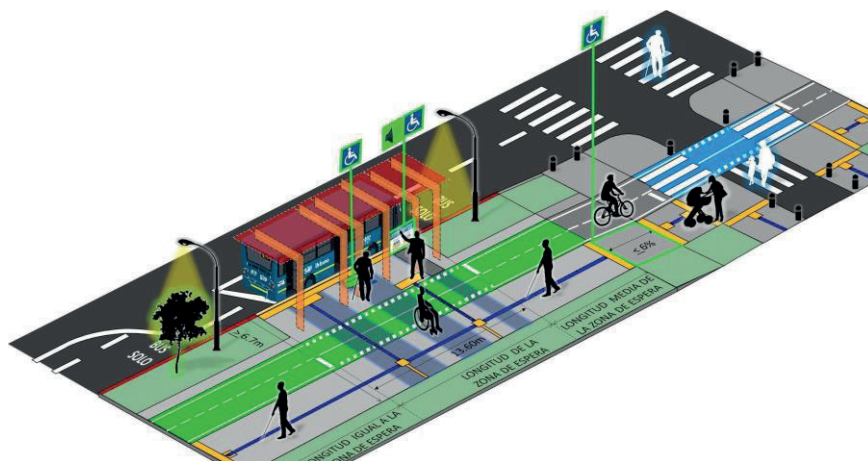


Imagen 46. Paraderos en andenes de 6.80 metros

2.8.1.3 Logosímbolo accesibilidad: Se debe señalizar la zona de espera con el símbolo de accesibilidad universal de acuerdo con la **NTC 4139** del 2012, en el área que corresponde a la segunda puerta del bus, de esta manera las personas con movilidad reducida (personas usuarias de sillas de ruedas, con bebés en coche, con ayudas técnicas, etc.) serán visibles para los conductores quienes operarán las plataformas de puerta central o accesible.



Imagen 47. NTC 4139 Accesibilidad de las personas al medio físico. Símbolo Gráfico.

La demarcación tendrá una dimensión de 1,5 metros X 1,5 metros, considerando que es el área mínima que requiere una persona usuaria de silla de ruedas para realizar un giro de 360° grados. En los casos donde la dimensión del espacio público no permita su implementación, se demarcará una zona azul en el espacio disponible, teniendo en cuenta que el ancho indicado para la segunda puerta es 2,42 metros.

Se debe aplicar una pintura en material que garantice la visibilidad y durabilidad en el tiempo.



Imagen 48. NTC 4139 Accesibilidad de las personas al medio físico y su ubicación en la zona de espera

2.8.1.4 Indicador de Acceso

El indicador de acceso podrá ser implementado in situ y consistirá en unas franjas o estrías que se realizarán sobre el concreto y estarán alineadas con la demarcación que sobre el bordillo indica el acceso de la puerta delantera del bus, su ancho será de 1,10 metros y 1,10 metros de longitud. Este indicador ayudará a las personas con discapacidad visual a ubicar fácilmente el punto de acceso al bus en el paradero.

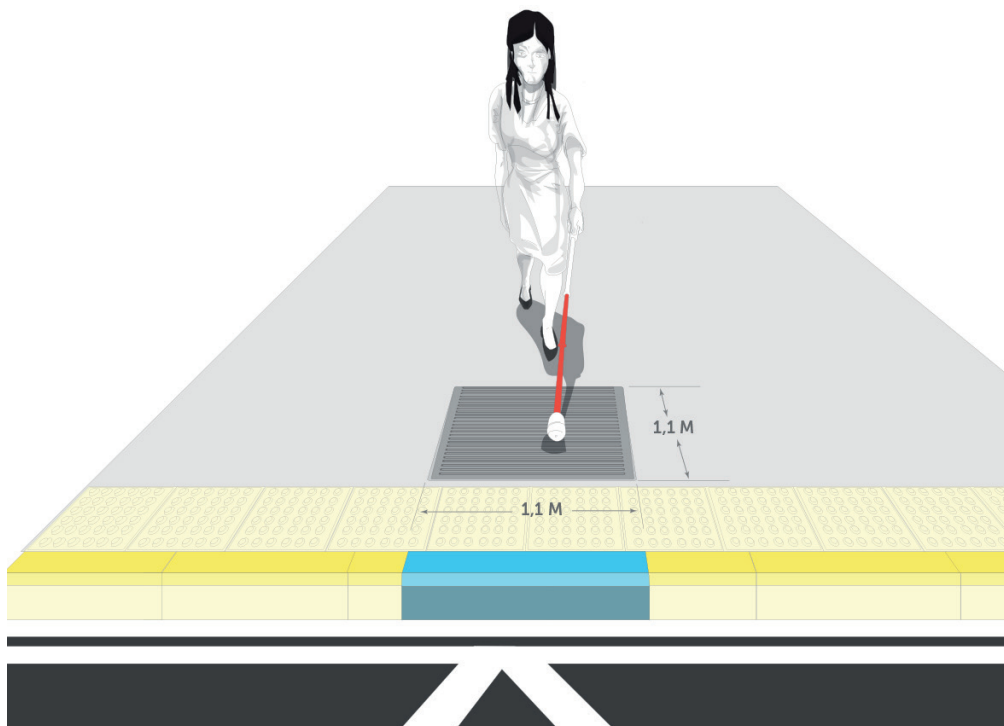


Imagen 49. Ubicación Indicador de acceso

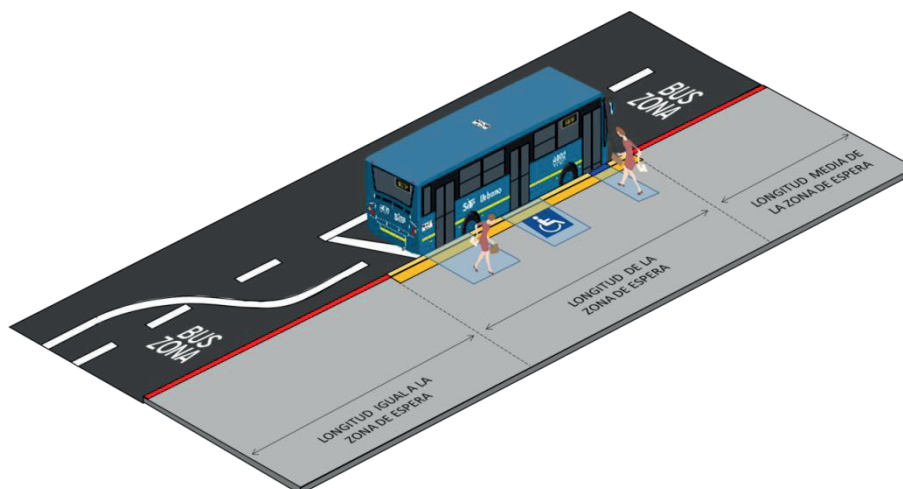


Imagen 50. Modelo operativo de un paradero

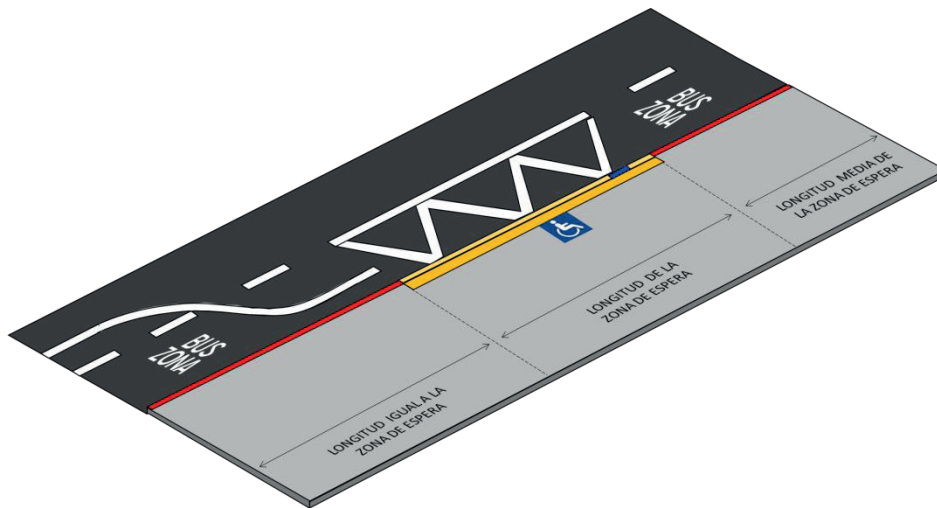


Imagen 51. Demarcación de paradero

2.8.2 Señalización vertical

La señalización vertical hace parte fundamental del paradero y con el fin de garantizar que este sea accesible, debe cumplir con las siguientes características:

- En el contorno de la señal vertical se debe Implementar una franja con loseta podotáctil tipo alerta.
- La ubicación de la señal vertical se indicará con una franja de loseta podotáctil tipo guía.
- Localizar la señal vertical de tal forma que no sea obstruida por elementos que limiten su visibilidad.
- El borde de la señal vertical debe contar con una distancia libre de 0,6 metros medidos desde el bordillo del andén.
- En andenes con anchos inferiores a 1,8 metros, se deben buscar alternativas que minimicen el impacto de circulación entre los usuarios y la señalización.
- Debe tener una altura libre entre 2 metros y 2,20 metros.

2.8.2.1 Información: La señalización vertical debe garantizar el acceso a la información por parte de las personas con discapacidad, por lo tanto, se debe considerar lo siguiente:

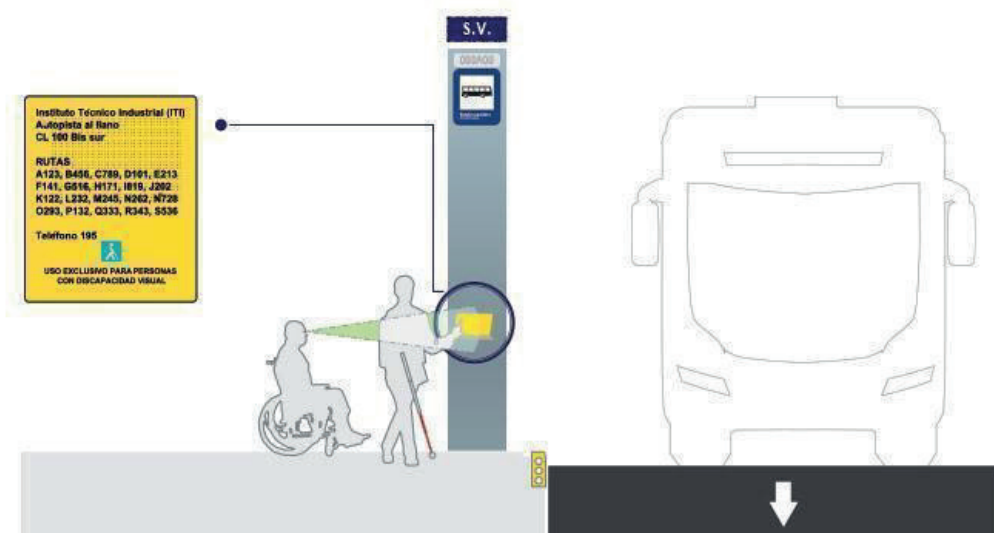


Imagen 52. Características de la señalización vertical.

- Incluir y utilizar nombres cortos y fáciles de memorizar en la descripción de los paraderos.
- Incluir direcciones claras / Hitos urbanos o lugares representativos.
- Evitar duplicar información entre los paraderos.
- Descripción de la oferta de rutas del paradero correspondiente y recorrido general de las rutas
- Identificar en la señalización vertical los paraderos múltiples bien sea con color o con otros códigos de comunicación como pictogramas.
- Brindar soluciones en lenguajes accesibles (Lengua de Señas Colombiana, pictogramas, braille, subtítulos, alto contraste, audios, etc) teniendo en cuenta el mobiliario de cada paradero y de acuerdo con los análisis desarrollados en las mesas técnicas.

Nota: Si se realiza algún cambio en la información de las señales que se utilizan en los paraderos, se deberá contemplar un periodo de transición para que los usuarios cuenten con la información y la apropiación de la modificación.

2.9 CONEXIONES ENTRE PARADEROS (MÚLTIPLES Y OPUESTOS)

Las vías que tienen una oferta amplia de servicios podrán contar con paraderos múltiples ubicados a menor distancia entre sí. La conexión entre paraderos deberá garantizar el tránsito accesible incluso en las esquinas, separadores, refugios y pasos peatonales.

La distribución de las rutas estará a cargo de TRANSMILENIO S.A.; sin embargo, se recomienda agrupar las rutas de acuerdo con sus destinos y trazados similares, de manera que pueda facilitar el uso del sistema por parte de los usuarios.

Para que los usuarios identifiquen fácilmente estos paraderos es necesario implementar los siguientes elementos:

- Señalización podotáctil alerta y guía que conecte los paraderos entre sí.
- Pasos peatonales accesibles.
- Colores y pictogramas diferentes para cada módulo que permitan al usuario identificar fácilmente el paradero en el cual debe tomar su servicio, estos serán definidos en mesas concertadas con la SDM, TRANSMILENIO y el DADEP.
- Cada paradero contará con las condiciones de señalización y accesibilidad descritas en este documento.



Imagen 53. Conexión entre paraderos.

3. PARADEROS TRANSITORIOS

En caso de requerirse la instalación de un paradero por motivos operacionales y no cuente con las condiciones de accesibilidad indicadas en el documento, se deberán adelantar las gestiones para su adecuación con el fin de que sean implementadas gradualmente incluyendo a las entidades de acuerdo con su competencia:

- La Secretaría Distrital de Movilidad, para la demarcación tipo W en color blanco sobre calzada y el Cajón delimitado en línea naranja.
- El Instituto de Desarrollo Urbano o la Entidad competente para la adecuación de una zona dura provisional y
- TRANSMILENIO S.A para la instalación de la señal vertical SI-08

3.1 PARADEROS TRANSITORIOS EN ZONAS CRÍTICAS

Cuando por razones operativas y de seguridad vial o cuando se necesite ampliar la cobertura de transporte y se requiera ubicar paraderos en zonas donde las condiciones del espacio público no sean las adecuadas para garantizar la accesibilidad de los usuarios, será necesario eliminar la mayor cantidad de barreras posibles como señales, postes, arbustos etc y solicitar a la entidad competente iniciar el proceso de adecuar una zona dura provisionalmente de manera que permita el acceso de las personas con discapacidad y movilidad reducida. Además se deberá gestionar con la SDM los siguientes elementos:

- Demarcación tipo W en color blanco sobre calzada
- Cajón delimitado en línea naranja
- Señal vertical SI-08

La viabilidad de estos paraderos contará con la evaluación de seguridad que implemente el Ente Gestor.



Imagen 54. Demarcación paraderos transitorios en zonas críticas

En todo caso y cuando el Ente Gestor por las razones anteriormente expuestas lo requiera, se podrá instalar un paradero transitorio en una zona crítica con el cumplimiento de los siguientes requisitos:

- Instalación de Señal vertical SI-08
- Demarcación del sardinel correspondiente a la zona de paradero con línea amarilla, en una longitud mínima de 13.60 metros, en caso de no existir sardinel se demarcará un cajón en la calzada correspondiente a la longitud señalada.
- Iniciar la Gestión con la SDM o con la entidad competente para la Demarcación tipo W en color blanco sobre calzada y el Cajón delimitado en línea naranja
- Solicitar al IDU o a la entidad competente iniciar el proceso para adecuar la zona dura provisionalmente de manera que permita el acceso de las personas con discapacidad y movilidad reducida

El Ente Gestor adelantará una matriz de priorización de paraderos transitorios en zonas críticas, y será el responsable de solicitar al IDU, o a otras Entidades competentes la adecuación de zonas duras, y a la Secretaría Distrital de Movilidad la demarcación de calzada requerida.

El Ente gestor será el responsable de coordinar lo relacionado con la instalación de la señal vertical SI-08 y la demarcación del sardinel correspondiente.

Esta demarcación se realizará de manera provisional, mientras se adelantan las adecuaciones necesarias para que el paradero cumpla con todas las condiciones de accesibilidad descritas en el presente documento. Para ello el Ente Gestor incluirá dentro de su matriz de priorización, estos paraderos con el fin de ser intervenidos en el menor tiempo posible.

3.2 PARADEROS TEMPORALES

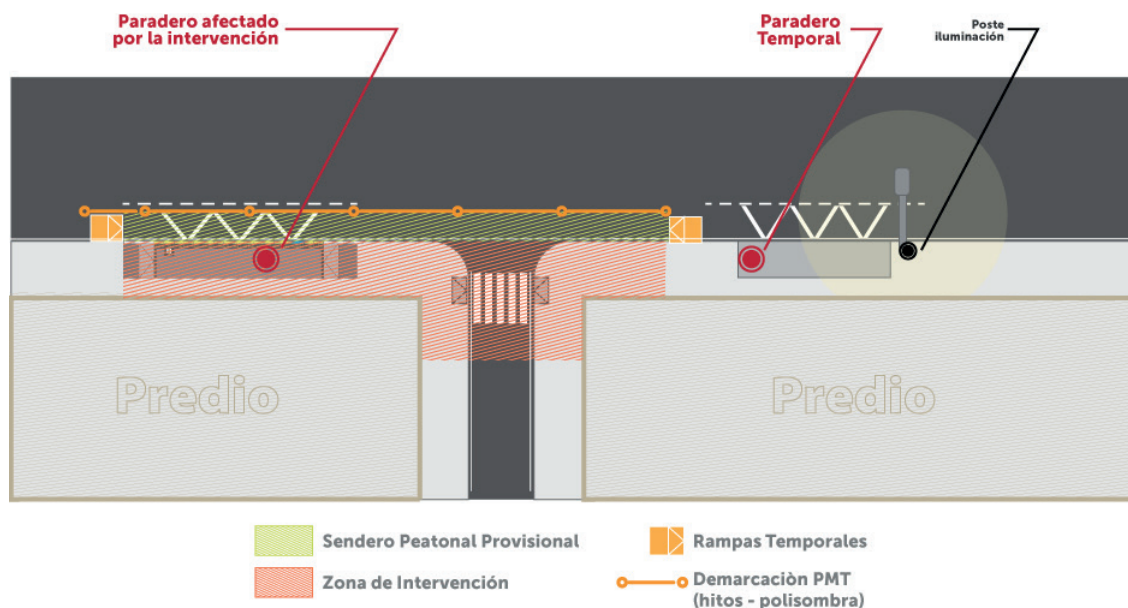


Imagen 55. Implementación paraderos temporales en zonas PMT

- Las zonas de paradero que se dispongan transitoriamente en el área de influencia del corredor a intervenir por terceros o entidades distritales, tendrán que contar con plataforma en concreto, asfalto, adoquín o cualquier otro material que garantice la circulación peatonal en condiciones seguras (materiales no deslizantes) de fácil acceso (incluye acceso para personas con movilidad reducida), de tal forma que salvaguarden a los usuarios del transporte público de los flujos vehiculares motorizados. No se permitirán

plataformas conformadas en recebo o afirmado. En todo caso, la ubicación de los paraderos no debe afectar el ancho de los pasos peatonales y debe contar con la respectiva señalización vertical, horizontal e iluminación en horas nocturnas.

- La conectividad peatonal se debe garantizar entre la zona peatonal, el paradero temporal y los senderos a nivel de calzada, mediante la adecuación a través de vados temporales, garantizando la seguridad peatonal y la accesibilidad al medio físico, orientada a permitir su uso para todos los pasajeros y peatones.
- Garantizar la localización de paraderos transitorios bajo condiciones seguras de operación donde la demanda de usuarios así lo requiera ; en el caso que no se cuente con la información necesaria para localizar los paraderos de acuerdo con la demanda de usuarios, estos se ubican a distancias máximas de 300 metros, debidamente señalizados, tanto para la operación vehicular como para la accesibilidad de los usuarios. Es importante que el acceso a estos paraderos tenga conexión con el espacio público circundante mediante vados o rampas desde las esquinas.

En el caso en que las obras a ejecutar llegasen a afectar paraderos con mobiliario urbano, estos deberán reubicarse en forma coordinada con el DADEP y TRANSMILENIO S.A. El tiempo de operación de estos paraderos depende de la aprobación del Plan de Manejo de Tránsito establecido para el desarrollo de la obra.



Imagen 56. Propuesta de demarcación paraderos transitorios por desvíos por obras

4. LINEAMIENTOS PARA REUBICACIÓN DE PARADEROS

Mesa Técnica

En coordinación entre TM S.A, DADEP y la SDM, se implementará una mesa técnica, integrando diferentes entidades como el IDU, UMV, UAESP, las Alcaldías locales, entre otros; para evaluar y resolver temas asociados a los paraderos de la ciudad. La mesa técnica establecerá su manual operativo para dar alcance a los requerimientos, teniendo en cuenta los siguientes temas:

- Congestión vehicular
- Accesibilidad
- Seguridad operacional (seguridad vial – seguridad humana)
- Interferencias entre diferentes modos de transporte (ciclorrutas)
- Seguridad pública
- Siniestralidad

En la mesa técnica, se definirán las acciones que se deben tomar tendientes a mitigar la problemática presentada, dentro de las cuales se deben contemplar posibles mejoras a la señalización vial, la reconstrucción, rehabilitación o mantenimiento de la infraestructura vial (calzada o andén), mejoras en el alumbrado público, tratamientos silviculturales, eliminación de barreras arquitectónicas etc., o finalmente la reubicación del paradero en caso de poderse definir un sitio con mejores condiciones.

Para definir las acciones requeridas, podrán participar funcionarios de diferentes entidades, de ser necesario se efectuarán modelaciones y/o pruebas piloto.

5. PEDAGOGÍA

5.1 ORIENTADA AL USUARIO

Teniendo en cuenta la demanda que se presenta en algunos paraderos será necesario implementar estrategias como la organización de filas y demarcación de piso, contando con acompañamiento a los usuarios y campañas de cultura ciudadana para garantizar el acceso de forma ágil y segura de las personas con discapacidad y movilidad reducida.

Es necesario articular acciones con las oficinas de gestión social de las entidades involucradas en el proceso, colectivos ciudadanos y/o comerciantes con el fin de realizar acciones encaminadas a evitar la invasión de espacio público, especialmente la zona de paraderos.

5.2 ORIENTADA A LA CIUDADANÍA

Las oficinas de gestión social de la SDM, TM SA, DADEP, y oficinas de participación de las Alcaldías Locales, entre otras, deberán realizar campañas periódicas para mitigar el impacto frente a la operación del sistema para fomentar el uso adecuado del espacio público y evitar las malas prácticas asociadas a las zonas de paraderos como:

- Estacionamiento en vía pública (SDM)
- Ventas informales en el espacio público (Alcaldías Locales, DADEP, IPES, entre otras)
- Invasión del espacio público por parte de comerciantes.(Alcaldías Locales, DADEP, IPES, entre otras)
- Desacato a la señalización vial y demás normas de tránsito (SDM)
- Entre otros.

5.3 ORIENTADA A OPERADORES

La SDM realizará el seguimiento y acompañamiento al Ente Gestor en lo relacionado con medidas de sensibilización, capacitación y formación para los actores del Sistema.

Dado que la operación de los paraderos del SITP se da en función de la demanda de pasajeros, se deberá capacitar a los operadores en el trato y atención prioritaria a personas con discapacidad y movilidad reducida, dicha capacitación deberá ser coordinada entre TM y los operadores del sistema para verificar que se encuentre incluido dentro del plan de capacitación.

Igualmente, es importante la formación en materia de seguridad vial de los operadores para que la conducción sea más segura y eficiente y sensibilizar sobre el respeto y protección de los demás usuarios de la vía, así como del conocimiento y respeto de las normas de tránsito.

Teniendo en cuenta los nuevos elementos con que contarán los paraderos de la ciudad, es necesario realizar procesos de capacitación y sensibilización para que los operadores realicen las maniobras de aproximación y aperturas de puertas en los puntos señalizados.

Nota: Los ajustes realizados en torno a la infraestructura y operación de los paraderos contarán con campañas de comunicación y socialización orientadas a los usuarios.

6. IMPLEMENTACIÓN DE HERRAMIENTAS TECNOLÓGICAS DE INFORMACIÓN

La Administración Distrital en cabeza de la SDM y TM S.A velarán por generar un concepto de mobiliario inteligente, como propuesta de cambio hacia una ciudad digital, que le brinde de funcionalidades que garanticen la calidad del servicio al ciudadano, de la seguridad y de la prevención y de todas las herramientas tecnológicas de información y comunicación que permitan a las personas con discapacidad y movilidad reducida, informar sobre su presencia en el paradero para solicitar el servicio. El sistema de transporte debe brindar información real de tiempos de llegada del bus al paradero y oferta de servicios del mismo.

Considerando lo anterior, es importante que los elementos que componen estos sistemas cumplan con las siguientes características:

- Propender por que los paraderos cuenten con un punto de energía, en lo posible dotarlos de energías alternativas.
- Las pantallas digitales que se implementen deben ubicarse a una altura y ángulo adecuados evitando el reflejo de luz que dificulten la lectura o en su defecto utilizar vidrio antirreflejo, teniendo en cuenta que puedan ser consultados por niños, personas de talla baja, personas usuarias de sillas de ruedas, entre otras.
- Se debe tener en cuenta que estos elementos requieren un área mínima de 1,20 metros cuadrados para su consulta.



Imagen 57. Interacción entre los usuarios el mobiliario de paradero, la flota del Sistema y una base de datos en tiempo real, que permita el acceso a la información de forma oportuna.

Esta tecnología debe permitir la incorporación de información accesible mediante el uso de: Lengua de Señas Colombiana, Audio, Pictogramas, Informadores electrónicos e incluir, Lenguaje claro, trazado de las rutas, mapas, ubicación de los servicios en tiempo real, tiempo de espera estimado, puntos de recarga, información bilingüe entre otros. Podrá incorporar dispositivos como; teléfonos móviles (utilización de mensajes de texto y de voz), botón de llamada, citófonos y sistemas de validación, etc; que permitan identificar y atender a las personas con discapacidad y movilidad reducida ubicadas en el paradero.

7. COMPETENCIAS INSTITUCIONALES DE LAS ENTIDADES DISTRITALES EN TORNO A LA ADECUACIÓN DE PARADEROS DEL SITP.

Secretaría Distrital de Ambiente-SDA: Coordinar la reubicación de individuos arbóreos en cercanías a la zonas de paradero en el Distrito Capital, en coordinación con el Jardín Botánico José Celestino Mutis.

Secretaría Distrital de Gobierno: Formular los planes, políticas, programas y proyectos en conjunto con las alcaldías locales y las entidades pertinentes, que permitan la planeación implementación y operación adecuada de los paraderos del SITP.

Secretaría Distrital de Movilidad -SDM-: Define las políticas de movilidad en el Distrito Capital; acompaña todos los procesos concernientes a la implementación y operación del SITP, adicionalmente realiza mantenimiento de la señalización horizontal.

Secretaría Distrital de Planeación-SDP: Proyectar las modificaciones de las normas urbanísticas a que haya lugar.

Instituto de Desarrollo Urbano-IDU: Construcción, mantenimiento y rehabilitación de la malla vial Arterial y su espacio público.

TRANSMILENIO S.A: Operación del Sistema Integrado de Transporte SITP. En el componente de paraderos TM SA planea y coordina la implementación, adecuación y reubicación de paraderos del SITP.

Instituto Para la Economía Social-IPES: Proyectar acciones que permitan zonas de paradero sin ventas ambulantes, en conjunto con la Secretaría de Gobierno y las Alcaldías Locales.

Instituto Distrital de Recreación y Deporte-IDRD: Mantenimiento parques y zonas verdes aledañas a paraderos.

Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público DADEP: Realizar la instalación del mobiliario urbano, en las zonas determinadas por TM SA, de acuerdo con lo contratado mediante los contratos de Concesión suscritos para tal fin.

Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial-UMV:. Programar y ejecutar los planes y proyectos de rehabilitación y mantenimiento de la malla vial local.

Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos - UAESP: Garantizar la prestación, coordinación, supervisión y control de los servicios de recolección, transporte, disposición final, reciclaje y aprovechamiento de residuos sólidos, la limpieza de vías y áreas públicas y el servicio de alumbrado público entre otros.

Alcaldías Locales - Fondos de Desarrollo Local: Planear, proyectar, ejecutar e implementar obras de intervención del espacio público y la malla vial local; asociada a zonas de paraderos y zonas de circulación del SITP.

Empresas prestadoras de servicios públicos: Adecuar redes y mantenimiento del mobiliario a su cargo.

- **Empresa de Acueducto, Alcantarillado y Aseo de Bogotá EAB:** Mantenimiento de rejillas y drenajes de aguas lluvias en tramos viales y espacio público asociados a paraderos.
- **Empresa de Teléfonos de Bogotá-ETB:** Proporcionar la cobertura de servicios de telecomunicaciones alámbricas e inalámbricas para la red de paraderos del Distrito Capital.
- **ENEL-CODENSA:** Mantener el suministro constante de los puntos eléctricos de los paraderos o sus zonas aledañas de espacio público. Adicionalmente realizar el mantenimiento de los elementos que facilitan el alumbrado público aledaño a las zonas de paradero del Distrito Capital.
- **GRUPO VANTI - GAS NATURAL:** Atención de solicitudes de movimiento de redes por motivo de implementación de paraderos.

FUENTES Y REFERENCIAS

Accesibilidad al medio físico. Espacios de servicio al ciudadano en la administración pública, requisitos. Norma Técnica Colombiana 6047, ICONTEC. 2013.

Accesibilidad de las personas al medio físico. Paraderos accesibles para transporte público, colectivo y masivo, pasajeros. Norma Técnica Colombiana 5351, ICONTEC. 2005.

Cartilla Andenes de Bogotá D.C. Instituto de Desarrollo Urbano IDU. 2000.

Cartilla de Mobiliario Urbano. Secretaria Distrital de Planeación, Bogotá Colombia. 2007.

Decreto 324 de 2014. *“Por el cual se adoptan medidas para garantizar la accesibilidad de las Personas con Discapacidad en el Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Capital y se dictan otras disposiciones”.* Alcaldía de Bogotá, Colombia.

Decreto Distrital 776 de 2019. *“Por el cual se modifica el artículo 5 del Decreto Distrital 324 de 2014 y se dictan otras disposiciones”.*

Guía de ciclo-infraestructura para ciudades colombianas - Adoptada por Ministerio de Transporte mediante la Resolución 3258 de 03 de agosto de 2018.

Guía de Auditorías de Seguridad Vial en Vía Urbanas para la ciudad de Bogotá D.C - Adoptada mediante Resolución 122 de 2019. SDM.

La inclusión para las Personas con Discapacidad: entre la igualdad y la diferencia. Alix Solángel García Ruiz, Aleida Fernández Moreno, Revista Ciencias de la Salud, Universidad Nacional de Colombia. Bogotá 2005.

Lineamientos Técnicos en Materia de Seguridad Vial, Paraderos componente zonal del sistema integrado de Transporte Público. OSV - SDM.

Manual integral de movilidad ciclista para ciudades mexicanas. Ciclo Ciudades. Tomo IV. Infraestructura. Capítulo 5. Tratamientos Específicos.

Norma Técnica NTC Colombiana 4774 2006-03-22 Accesibilidad de las personas al medio físico. Espacios urbanos y rurales. Cruces peatonales a nivel, elevados o puentes peatonales y pasos subterráneos. ICONTEC

Norma Técnica Colombiana NTC 4695 1999-11-24 Accesibilidad de las personas al medio físico. Señalización para tránsito peatonal en el espacio público urbano. ICONTEC.

Norma Técnica Colombiana NTC 1570 2003, Disposiciones uniformes respecto a cinturones de seguridad y sistemas de retención para ocupantes de vehículos automotores. ICONTEC.

Norma Técnica Colombiana NTC 5701 2014-11-19 Vehículos accesibles con características para el transporte urbano de personas, incluidas aquellas con movilidad y/o comunicación reducida. Capacidad mínima de diez pasajeros más conductor. ICONTEC.

Norma Técnica Colombiana NTC 5351 - 2005-06-29, Accesibilidad de las personas al medio físico. Paraderos Accesibles para el transporte público, colectivo y masivo pasajeros. ICONTEC.

Políticas y concepciones en discapacidad. Un binomio por explorar. Marisol Moreno Angarita. Universidad Nacional de Colombia Bogotá 2007.

Proyecto de Acuerdo N° 132 de 2009 *“Por medio del cual se adecuan los semáforos de la ciudad con aditamentos sonoros que orienten a la población invidente y de tercera edad”.*

Resolución 1885 - 2015-06-17, Manual de señalización vial - Dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en calles, carreteras y ciclorrutas de Colombia. MINISTERIO DE TRANSPORTE. 2015.

Resolución Número 1889 (Septiembre 30 de 2020)

Por medio de la cual se autorizan las Instituciones Prestadoras de Servicios de Salud que realizarán el procedimiento de Certificación de Discapacidad y se establece el mecanismo de reconocimiento del servicio.

EI SECRETARIO DEL DESPACHO DE LA SECRETARÍA DISTRITAL DE SALUD DE BOGOTÁ D.C. En uso de sus facultades legales y en especial las conferidas en los artículos 7 y 20 de la Resolución 113 de enero 31 de 2020 y las otorgadas en el Decreto Distrital 507 de 2013,

CONSIDERANDO

Que mediante resolución 0000113 del 31 de enero de 2020, se dictan las disposiciones en relación con la certificación de discapacidad y el Registro de Localización y Caracterización de las Personas con Discapacidad (RLCPD).

Que el artículo 7 de la citada resolución, señala que las secretarías de orden Distrital y Municipal o las entidades que hagan sus veces autorizarán a las Instituciones Prestadoras de Servicios de Salud -IPS que realicen el procedimiento de certificación de discapacidad de acuerdo con los criterios que para el efecto expida el Ministerio.

Que mediante resolución No. 1043 de 24 de junio 2020, se determinaron los criterios de asignación y distribución de los recursos destinados a la implementación de la Certificación de discapacidad y el Registro de Localización y Caracterización de Personas con Discapacidad y se estableció que dichos recursos serían transferidos a las entidades territoriales Departamentales y Distritales previa verificación y certificación de la Oficina de Promoción Social de dicho Ministerio.

Que el artículo 2 ibidem, estableció que para la asignación de recursos destinados a la realización de valoraciones para certificación de discapacidad, las entidades territoriales del orden departamental y distrital deberán certificar mediante documento suscrito por el respectivo Secretario o Director de Salud que cuentan con IPS que aseguren el cumplimiento de:

1. *Al menos un (1) equipo multidisciplinario para la realización del procedimiento de certificación de discapacidad, conformado por tres (3) profesionales de disciplinas diferentes, incluido el profesional de medicina, registrados en el Directorio Nacional de Certificadores de Discapacidad de este Ministerio.*

2. *Servicios habilitados de medicina, enfermería, fisioterapia, terapia ocupacional, fonoaudiología, optometría o psicología, de acuerdo con las disciplinas que compongan el (los) equipo (s) multidisciplinario (s) establecido en el numeral 1.*
3. *Ajustes y apoyos razonables acordes con las necesidades de los solicitantes de acuerdo con las siete (7) categorías de discapacidad contempladas en el procedimiento para certificación de discapacidad.*
4. *Infraestructura técnica, tecnológica y administrativa para el reporte de la información resultante de la valoración para certificación de discapacidad en el RLCPD, referidas al conocimiento y apropiación del procedimiento de certificación de discapacidad y las disposiciones de la Resolución 113 de 2020 por parte del talento humano, la disposición de computadores y conectividad óptima para el cargue de la información, así como del personal, insumos y procesos administrativos que permitan llevar a cabo el procedimiento.*
5. *Capacidad para la realización de mínimo diez (10) valoraciones para certificación de discapacidad a la semana, previendo que el promedio de tiempo para cada una es de cuarenta (40) minutos.*

Que en desarrollo de lo anterior, la Secretaría Distrital de Salud realizó un proceso previo de convocatoria dirigido a Instituciones Prestadoras de Servicios de Salud públicas y privadas, obteniendo que seis (6) de ellas, manifestaron su interés en participar en el proceso, ante lo cual esta Secretaría emitió la respectiva Certificación de Cumplimiento de Criterios que trata la Resolución 1043 de 2020, posteriormente dos (2) de las mencionadas IPS no continuaron en el proceso, razón por la cual sólo se autorizarán cuatro (4) Instituciones Prestadoras de Servicios de Salud, en cinco (5) puntos de atención.

Que continuando con lo dispuesto en la citada Resolución 1043 de 2020, el Ministerio de Salud y Protección Social a través de la Oficina de Promoción Social, mediante oficio de agosto 8 de 2020, emitió concepto de viabilidad técnica para la asignación de recursos vigencia 2020, destinados a la realización de valoraciones para certificación de discapacidad, precisando que las Instituciones autorizadas para realizar dicho procedimiento son las relacionadas en la mencionada certificación de cumplimiento de criterios expedida por la Secretaría Distrital de Salud.

Que mediante Resolución No. 1516 del 1º de septiembre de 2020, se asignaron recursos del Presupuesto de Gastos de inversión del Ministerio de Salud y

Protección Social para la vigencia fiscal 2020, del rubro “Apoyo al proceso de Certificación de Discapacidad Nacional”, para garantizar la implementación de la Certificación de discapacidad y el Registro de Localización y Caracterización de Personas con Discapacidad, los cuales fueron distribuidos a diferentes entidades territoriales, entre otras Bogotá Distrito Capital- Secretaría Distrital de Salud de Bogotá por un monto de DOSCIENTOS CINCUENTA Y TRES MILLONES SEISCIENTOS DIECISÉIS MIL PESOS M/CTE (\$253.616.000)

Que acorde con lo dispuesto en el artículo 13 de la Resolución 0000113 de enero de 2020, el giro de los mencionados recursos estará condicionado a la prestación efectiva del servicio.

Que conforme lo señalado en el documento guía ABECÉ sobre el procedimiento de Certificación de Discapacidad y el Registro para la Localización y Caracterización de las Personas con Discapacidad (RLCPD) de acuerdo con el análisis de costeo realizado por el Ministerio de Salud y de la Protección Social, la valoración clínica multidisciplinaria para Certificación de Discapacidad institucional (intramural) tendrá un costo de CIENTO VEINTIUN MIL PESOS M/CTE (\$121.000),

mientras que para la valoración domiciliaria el costo será de CIENTO SESENTA Y TRES MIL QUINIENTOS PESOS M/CTE (\$163.500) para la vigencia 2020 y su valor se incrementará en cada vigencia.

Que al ser responsables las Secretarías Distritales de Salud de garantizar la disponibilidad de IPS para la realización del procedimiento de certificación de disponibilidad, y de velar porque se asegure el cumplimiento de las responsabilidades asignadas en la normatividad vigente a las IPS y EPS, se hace necesario dictaminar disposiciones orientadas para el correcto funcionamiento de la certificación de discapacidad y del registro de localización y caracterización de personas con discapacidad.

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO: Autorizar a las siguientes Instituciones Prestadoras de Servicios de Salud para la realización del procedimiento de Certificación de Discapacidad con cargo a los recursos asignados para la vigencia 2020 a la Secretaría Distrital de Salud, mediante la Resolución 1516 de 2020:

NOMBRE DE LA IPS	NIT DE LA IPS	DIRECCIÓN	TELÉFONO	LOCALIDAD
SUBRED INTEGRADA DE SERVICIOS DE SALUD NORTE E.S.E. - USS USAQUÉN	9009711006-4	KR 6 A 119B14	4431790	USAQUÉN
CENTRO DE ATENCIÓN EN SALUD CAFAM KENNEDY	860013570-3	KR 78k 37A53	3105111 EXT 4759	KENNEDY
SUBRED INTEGRADA DE SERVICIOS DE SALUD SUR OCCIDENTE E.S.E. - USS CENTRO DIA	900959048-4	KR 97 19-34	4860033	FONTIBÓN
SUBRED INTEGRADA DE SERVICIOS DE SALUD SUR E.S.E. - USS SAN BENITO y USS BETANIA	900958564-9	Cl 58 Sur 9B 25 CL 76B SUR 7 64	7141463 7660666 EXT 1068	TUNJUELITO USME

ARTÍCULO SEGUNDO: La tarifa a reconocer por valoración clínica multidisciplinaria para Certificación de Discapacidad será la determinada por el Ministerio de Salud y Protección Social, que para la vigencia 2020, la valoración institucional (intramural) tendrá un costo de CIENTO VEINTIUN MIL PESOS M/CTE (\$121.000) y para la valoración domiciliaria el costo será de CIENTO SESENTA Y TRES MIL QUINIENTOS PESOS M/CTE (\$163.500) Para el efecto las IPS autorizadas deberán presentar factura o cuenta de cobro con la evidencia del Registro de Localización y Caracterización de Personas con Discapacidad - RLCPD, copia del Registro Único Tributario – (R.U.T.) y certificación bancaria con fecha de expedición no superior a treinta

(30) días calendario, emitida por la entidad financiera, con la identificación de la cuenta a la cual se efectuará el giro, que incluya nombre completo e identificación del titular, tipo, número y estado de cuenta.

PARÁGRAFO. El reconocimiento y pago se realizará mediante acto administrativo condicionado a la prestación efectiva del servicio hasta el día 24 de diciembre de 2020; en un único pago, con los soportes que radique la IPS ante la Dirección de Provisión de Servicios de Salud de la Secretaría Distrital de Salud, a más tardar el 28 de diciembre de 2020.

ARTÍCULO TERCERO: Las IPS autorizadas deberán acatar las responsabilidades y obligaciones contenidas

en la Resolución 113 de 2020 y demás disposiciones concordantes relacionadas con la atención dada a los usuarios.

ARTÍCULO CUARTO: La presente Resolución rige a partir de su expedición.

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá, D.C., a los treinta (30) días del mes de septiembre de dos mil veinte (2020).

ALEJANDRO GÓMEZ LÓPEZ

Secretario de Despacho
Ordenador del Gasto
Fondo Financiero Distrital de Salud

**EMPRESA DE ACUEDUCTO Y ALCANTARILLADO DE
BOGOTÁ - ESP**

Resolución Número 0886 (Octubre 1 de 2020)

POR LA CUAL SE DELEGAN UNAS FUNCIONES Y SE ADOPTAN OTRAS DISPOSICIONES

**LA GERENTE GENERAL DE LA EMPRESA DE
ACUEDUCTO Y ALCANTARILLADO DE BOGOTÁ ESP**
En ejercicio de sus funciones y, en especial, de las conferidas en el numeral 13 del literal A del artículo Décimo Octavo del Acuerdo 05 de 2019 de la Junta Directiva de la EAAB-ESP, y

CONSIDERANDO:

Que la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá ESP es una Empresa Industrial y Comercial del Distrito Capital, prestadora de los servicios de acueducto y alcantarillado, dotada de personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio independiente.

Que el artículo 209 de la Constitución Política de Colombia establece que: *“La función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones. (...)”*.

Que el mismo texto constitucional en el artículo 211 establece las reglas que deben observarse para la delegación de funciones, manifestando que: *“La ley señalará las funciones que el Presidente de la República podrá delegar en los ministros, directores de departamentos administrativos, representantes legales de entidades descentralizadas, superintendentes,*

gobernadores, alcaldes y agencias del Estado que la misma ley determine. Igualmente, fijará las condiciones para que las autoridades administrativas puedan delegar en sus subalternos o en otras autoridades. La delegación exime de responsabilidad al delegante, la cual corresponderá exclusivamente al delegatario, cuyos actos o resoluciones podrá siempre reformar o revocar aquel, reasumiendo la responsabilidad consiguiente. La ley establecerá los recursos que se pueden interponer contra los actos de los delegatarios”.

Que la Ley 489 de 1998, en sus artículos 9º a 14º, reitera la facultad de las autoridades administrativas para expedir los actos de delegación que les permitan transferir el ejercicio de funciones a sus colaboradores o a otras autoridades, con funciones afines o complementarias.

Que el artículo 10 de la Ley 489 de 1998 establece que el acto de delegación siempre debe constar por escrito y además deberá determinar la autoridad delegataria, así como las funciones o asuntos específicos cuya atención y decisión se delegan.

Que el Acuerdo No. 05 de 2019, expedido por la Junta Directiva de la EAAB-ESP, en su artículo Décimo Octavo, literal a), numeral 13, establece que será función del Gerente General la de: *“(…) 13. Expedir los actos, celebrar los contratos, ordenar el gasto y el pago, así como ejecutar las operaciones necesarias para asegurar el normal funcionamiento de la Empresa”*, y el párrafo primero del citado artículo señala: *“En el evento en que el Gerente General delegue la facultad de ordenación del gasto o del pago, o la gestión o celebración de contratos, la misma deberá recaer en funcionarios del nivel directivo, quienes están obligados a la observancia a lo establecido en el Plan Contractual de la Empresa aprobado en el Comité Corporativo”*.

Que de conformidad con lo establecido en el artículo 31 de la Ley 142 de 1994, modificado por el artículo 3º de la Ley 689 de 2001, en armonía con el artículo 13 de la Ley 1150 de 2007, la Gerente General mediante Resolución No. 0791 del 12 de agosto de 2019, adoptó el Manual de Contratación de la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá ESP.

Que la EAAB-ESP requiere contratar la compra de energía eléctrica en el mercado mayorista eléctrico, MEM, para los consumos de las fronteras no reguladas de la EAAB-ESP, con el fin de atender las actividades que realiza como empresa prestadora de los servicios públicos de acueducto y alcantarillado sanitario y pluvial.

Que el literal c) del artículo segundo del Manual de Contratación de la EAAB-ESP (Resolución No. 0791 del 12 de agosto de 2019), exceptuó de su ámbito

de aplicación las contrataciones relacionadas con la compra de energía no regulada.

Que el literal a) del artículo octavo del Manual de Contratación señala que dentro de las actividades que desarrolla la Dirección de Contratación y Compras está la de: *“Gestionar y coordinar que los procesos de contratación de bienes y servicios que requiere la EAAB-ESP para su adecuado funcionamiento, se desarrollen en cumplimiento del Manual de Contratación y de las disposiciones legales que le sean aplicables”*.

Que la Resolución No. 131 del 14 de febrero de 2019, modificada por la Resolución No. 149 del 19 de febrero de 2019, delegó unas funciones en el Secretario General, los Gerentes Corporativos y en los Gerentes de Tecnología y Jurídico, pero en el párrafo segundo del artículo primero, excluyó de tal delegación lo relacionado con la compra de energía no regulada.

Que el artículo tercero del Acuerdo 04 de 2019 expedido por la Junta Directiva de la EAAB-ESP, *“Por el cual se modifica la estructura organizacional y la planta de empleos de la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá- ESP”*, determinó que dentro de la estructura organizacional de la EAAB-ESP, se encuentra la Gerencia de Tecnología de la cual hace parte la Dirección de Servicios de Electromecánica y dentro de ésta la División Logística de Mantenimiento.

Que dentro de las responsabilidades asignadas a la División Logística de Mantenimiento en el artículo 64° de Acuerdo 11 de 2013 *“Por el cual se modifica la estructura organizacional de la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá- ESP y se determinan las responsabilidades de sus dependencias”* se encuentra de *“7. Coordinar la gestión energética, tanto en la optimización y manejo como en la definición de indicadores y escenarios para apoyar los procesos de negociación, compra y venta de energía.”*

Que en armonía con las anteriores consideraciones y teniendo en cuenta que la contratación de compra de energía no regulada se encuentra excluida del Manual de Contratación, resulta conveniente delegar la gestión contractual de tal proceso, así como delegar la representación legal y la ordenación del gasto del contrato que allí se origine en el Gerente del área responsable de tal proceso.

Que en mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO: Objeto: Delegar en el Gerente de Tecnología de la EAAB-ESP la gestión contractual del proceso de compra de energía no regulada, así como la representación legal y la ordenación del gasto

del contrato que allí se origine.

La anterior delegación comprende los siguientes asuntos:

- a) Gestionar todas las actividades requeridas en las etapas precontractual, contractual y post contractual, conforme al procedimiento que se establezca en los términos y condiciones del proceso de selección.
- b) Emitir y suscribir los actos o documentos precontractuales que se requieran.
- c) Celebrar y suscribir el contrato respectivo.
- d) Los demás actos que se requieran durante la etapa precontractual, contractual y post contractual.

PARÁGRAFO: Las actuaciones y decisiones del Gerente de Tecnología en ejercicio de las funciones delegadas, se sujetarán a las normas legales, estatutarias, reglamentarias y regulatorias, que las rigen, debiendo observar y acatar en todo momento los principios de la función administrativa y de la gestión fiscal aplicables a la EAAB-ESP de conformidad con lo establecido en el artículo 13 de la Ley 1150 de 2007.

ARTÍCULO SEGUNDO: La Dirección de Contratación y Compras acorde con las funciones y responsabilidades asignadas, prestará la asesoría y el apoyo que requiera la Gerencia de Tecnología en la citada contratación.

ARTÍCULO TERCERO: El Gerente de Tecnología podrá designar el comité evaluador de las propuestas, el cual podrá estar conformado por funcionarios y/o contratistas. El Comité Evaluador que se designe estará sujeto al régimen de inhabilidades e incompatibilidades y conflictos de interés.

ARTÍCULO CUARTO: Las actuaciones adelantadas en la etapa precontractual, contractual y post contractual se realizarán y publicarán a través de los medios y plataformas que el Gerente de Tecnología disponga y que resulten adecuados para garantizar la aplicación de los principios de la función administrativa.

ARTÍCULO QUINTO: El Gerente de Tecnología podrá emplear formatos no controlados para la estructuración de los documentos requeridos en las etapas precontractual, contractual y post contractual, para lo cual podrá tomar como referencia los formatos establecidos en el Mapa de Procesos, en el proceso de “Gestión Contractual”, subprocesos “Gestión precontractual” y “Ejecución contractual”.

PARÁGRAFO: La Dirección de Gestión de Calidad y Procesos apoyará a la Gerencia de Tecnología en la utilización de estos formatos no controlados.

ARTÍCULO SEXTO: El Gerente de Tecnología presentará un informe de las actuaciones desplegadas en virtud de la presente delegación, cuando la Gerente General se lo solicite.

ARTÍCULO SÉPTIMO: La presente resolución rige a partir de la fecha de su publicación.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá, D.C., al primer (1) día del mes de octubre de dos mil veinte (2020).

CRISTINA ARANGO OLAYA
Gerente General

AVISO DE 2020

SECRETARÍA DISTRITAL DE SEGURIDAD, CONVIVENCIA Y JUSTICIA

Aviso Número 1 **(Septiembre 30 de 2020)**

EL SECRETARIO DISTRITAL DE SEGURIDAD, CONVIVENCIA Y JUSTICIA INFORMA A LA COMUNIDAD EN GENERAL QUE,
En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 2.2.5.4.1 y 2.2.5.4.3 capítulo 4. del Decreto Nacional 1077 de 2015, y con ocasión de la enajenación voluntaria del inmueble ubicado en la Calle 10 N° 38 – 75, cuyo propósito es la ejecución del proyecto de CTP (Centro de Traslado por Protección). Por constituir un motivo de utilidad pública e interés social, se hace el anuncio del proyecto antes mencionado conforme a las siguientes;

CONSIDERANDO:

Que el artículo 2.2.8.5.1. del Decreto Nacional 1284 de 2017, estableció: *“Entiéndase por centros para el traslado por protección o asistenciales, los espacios físicos dispuestos por la administración distrital o municipal, para hacer efectivo el medio de policía establecido en el artículo 155 de la Ley 1801 de 2016, cuya implementación, adecuación y funcionamiento, deberán ser garantizados por cada alcalde distrital o municipal”*

Que de otra parte, con ocasión de la declaración de Emergencia Sanitaria en todo el territorio nacional, realizada mediante la Resolución 385 del 12 de marzo de 2020, modificada por las Resoluciones 407, 450 y 844 de 2020, expedidas por el Ministerio de Salud y Protección Social, el Gobierno Nacional consideró necesario adoptar medidas adicionales en materia de

prevención y contención de la enfermedad coronavirus COVID-19, y, en procura de lo anterior, es deber del Estado proteger especialmente a aquellas personas que se encontraran en condición de debilidad manifiesta de conformidad con el artículo 13 de la Carta Política.

Que mediante Resolución No. 001144 del 22 de marzo de 2020 el Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario (INPEC) declaró el estado de Emergencia Penitenciaria y Carcelaria en los Establecimientos de Reclusión del Orden Nacional del INPEC.

Que en ese contexto, el Gobierno Nacional expidió el Decreto Legislativo 546 de 2020 mediante el cual determinó entre otras acciones (i) suspender por el término de (3) meses, traslados de personas con medida aseguramiento de detención preventiva y personas condenadas que se encuentren en los centros detención transitoria como las Estaciones de Policía y Unidades de Reacción Inmediata, a los Establecimientos Penitenciarios y Carcelarios del orden nacional, y en consecuencia (ii) instó a las entidades territoriales, al amparo de lo prescrito en el artículo 17 la Ley 65 1993, a adelantar las gestiones para garantizar las condiciones reclusión de personas privadas la libertad, con medidas aseguramiento y condenadas en centros transitorios de detención como Estaciones de Policía, Unidades de Reacción Inmediata y otros.

Que con ocasión de la declaratoria de emergencia por calamidad pública y con el fin de dar cumplimiento a lo previsto en el Decreto Legislativo 546 de 2020, fue necesario destinar las instalaciones del Centro de Traslado por Protección a partir del 27 de mayo de 2020 (y entregado formalmente el 31 de mayo de 2020) al albergue de personas privadas de la libertad de manera temporal, para contribuir a la disminución de hacinamiento de los centros de retención transitoria de la ciudad, principalmente en la sede de Puente Aranda.

Que, desde entonces, la ciudad no cuenta con un Centro de Traslado por Protección que permita la aplicación del medio de policía material, consistente en el Traslado por Protección, lo que dificulta la ejecución de dicha función por parte de la Policía Metropolitana de Bogotá y puede exponer a la ciudadanía a ser receptora de procedimientos de policía no acordes con lo prescrito en la Ley 1801 de 2016. En tales circunstancias, resulta perentoria la disposición y habilitación de un Centro de Traslado por Protección para la aplicación del medio de policía contenido en el artículo 155 de la Ley 1801 de 2016, atendiendo la demanda y equidad territorial.

Que en atención a lo expuesto anteriormente, la Subsecretaría de Acceso a la Justicia de la Secretaría Distrital de Seguridad Convivencia y Justicia, en el marco de sus competencias solicitó a la Dirección Técnica Ile-

var a cabo los estudios necesarios para adelantar la adquisición de un inmueble que cumpliera con las condiciones espaciales y de localización requeridas para la ubicación y puesta en funcionamiento de un Centro de Traslado por Protección, para que la autoridad de Policía de manera excepcional y como última medida pueda trasladar a las personas, con el único objetivo de salvaguardar su integridad física y evitar un daño para sí mismo o para terceros, lugar donde pueden permanecer hasta por el término de doce (12) horas.

Que para cumplir con las actividades antes señaladas, la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia cuenta con el Proyecto 7783” **Fortalecimiento de los equipamientos y capacidades del Sistema Distrital de Justicia en Bogotá**”, cuyo objetivo principal radica en fortalecer y mejorar los equipamientos y capacidades del Sistema Distrital de Justicia para

garantizar el derecho de acceso a la justicia en Bogotá y aumentar la articulación entre las instituciones distritales y nacionales para garantizar el acceso a la justicia entre otros.

Que dentro de los equipamientos de Seguridad, Defensa y Justicia para Bogotá, se encuentra el Centro de Traslado por Protección establecido con la finalidad de proteger la vida e integridad de las personas, fijando la obligación para la administración distrital de disponer de todas las condiciones de operación y funcionamiento de estos centros destinados para la atención de la población trasladada por protección.

Que la Secretaría de Seguridad, Convivencia y Justicia cuenta con los recursos suficientes para hacer la compra del inmueble, de acuerdo al siguiente cuadro.

DESCRIPCIÓN	DISPONIBILIDAD	PROPÓSITO	PROGRAMA ESTRATÉGICO	PROGRAMA PDD DISTRITO	RUBRO PRESUPUESTAL	PROYECTO DE INVERSIÓN NUEVO	META DEL PDD	META DEL PROYECTO DE INVERSIÓN	PRODUCTO PMR
ADQUISICION DE INMUEBLE PARA IMPLEMENTACIÓN DE CENTRO DE TRASLADO POR PROTECCIÓN.	\$ 3.100.000.000	No.03 Inspirar confianza y legitimidad para vivir sin miedo y ser epicentro de cultura ciudadana, paz y reconciliación.	No. 9. Seguridad, Convivencia y Justicia	No.48 Plataforma institucional para la seguridad y justicia	3-3-1-16-03-48-7783	Fortalecimiento de los equipamientos y capacidades del Sistema Distrital de Justicia en Bogotá	345 Aumentar en un (1) los equipamientos de justicia en el distrito y garantizar el mantenimiento de veinticuatro (24) existentes	07 Garantizar la operación y mantener los equipamientos de justicia que hacen parte del Sistema Distrital de Justicia en la ciudad	4 - Construcción, adquisición, sostenibilidad y/o reforzamiento de equipamientos de seguridad, defensa y justicia

Que el inmueble materia de enajenación voluntaria, se encuentra ubicado en la ciudad de Bogotá en la dirección, linderos y en planos a nivel predial (escala 1:2.000 o 1:5.000) así:



Fuente: IDECA / Plano de Localización

Linderos	Por el norte	EN LONGITUD APROXIMADA DE 20 METROS CON LA CALLE 10A
	Por el sur	EN LONGITUD APROXIMADA DE 20 MTS CON EL SOLAR NUMERO 7 DE LA MISMA MANZANA H DE LA URBANIZACION ANDALUCIA
	Por el oriente	EN LONGITUD APROXIMADA DE 35.98 CON EL SOLAR NUMERO 6 DE LA CITADA MANZANA Y URBANIZACION
	Por el occidente	EN LONGITUD APROXIMADA DE 36 CON PARTE DE LA FAJA DE TERRENO DESTINADA A LA ZONA VERDE, Y EN PARTE CON LA PLAZOLETA DE LA CALLE 9A.

LOCALIDAD	DIRECCIÓN	F.M.I	CHIP
16-PUENTE ARANDA	Calle 10 N° 38 - 75	50C-01322829	AAA0037BTXR

Que en atención a las disposiciones normativas contenidas en el Decreto Distrital 190 de 2004, Ley 388 de 1997 y Decreto 1077 de 2015, entre otras, la entidad contrató con la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital (UAECD) la elaboración de avalúos comerciales para adquisición de inmuebles con los cuales se pudiera determinar el valor de la oferta; la cual entrego el avalúo comercial 2020-207 RT No. 001.

HUGO ACERO VELÁSQUEZ

Secretario Distrital De Seguridad, Convivencia y Justicia

DECRETOS LOCALES DE 2020

ALCALDÍA LOCAL DE FONTIBÓN

Decreto Local Número 20 (Septiembre 25 de 2020)

“Por medio del cual se efectúa un Traslado Presupuestal en el Presupuesto de Gastos del Fondo de Desarrollo Local de Fontibón para la vigencia fiscal 2020”

EL ALCALDE LOCAL DE FONTIBÓN

En ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales y en especial las que le confiere el Artículo 31 del Decreto 372 de 2010 y el Decreto 113 de 2020 y,

CONSIDERANDO:

Que en el párrafo tercero del artículo 31 del Decreto 372 de 2010, estipula: “Los traslados presupuestales dentro del mismo agregado se harán mediante Decreto expedido por el Alcalde Local.”

Que el Ministerio de Salud y Protección Social mediante Resolución No. 385 del 12 de marzo de 2020, “Por la cual se declara la emergencia sanitaria por causa del coronavirus COVID19 y se adoptan medidas para hacer frente al virus.”, declaró la emergencia sanitaria en todo el territorio nacional hasta el 30 de mayo de 2020. Dicha declaratoria fue prorrogada hasta el 31

de agosto de 2020, mediante Resolución 844 del 26 de mayo de 2020.

Que mediante Decreto Distrital No. 087 del 16 de marzo de 2020, se declara la calamidad pública con ocasión de la situación epidemiológica causada por el Coronavirus (COVID-19) en Bogotá, D.C.

Que los artículos 5º y 6º del Decreto Distrital No. 108 del 08 de abril de 2020, “Por el cual se modifica y adiciona el Decreto 093 de 2020 “Por el cual se adoptan medidas adicionales y complementarias con ocasión de la declaratoria de calamidad pública efectuada mediante Decreto Distrital 087 del 2020” y se toman otras determinaciones”, disponen:

ARTÍCULO 5.- Crease el Sistema Distrital para la Mitigación del Impacto Económico, el Fomento y Reactivación Económica de Bogotá D.C. frente a la pandemia por COVID-19, para la preservación de los empleos y el tejido empresarial del distrito capital y en particular de la micro, pequeña y mediana empresa.

PARÁGRAFO. El sistema se financia con los recursos apropiados en el presupuesto general del distrito, con los aportes que haga la nación u otros entes territoriales y con los recursos del sector gremial y privado de la ciudad, así como de organismos nacionales e internacionales

ARTÍCULO 6.- El Sistema Distrital para la Mitigación del Impacto Económico, el Fomento y Reactivación Económica de Bogotá D.C se compone de tres ejes estratégicos:

- 1. Potenciar los sectores de oportunidad.*
- 2. Mitigación de impactos y reactivación.*
- 3. Protocolo sectorial para el funcionamiento de la economía ante los diferentes grados de confinamiento.*

Así mismo incluirá las acciones que permitan garantizar el acceso a crédito y liquidez del aparato

productivo de la ciudad, el diálogo con los gremios y el sector privado, y las acciones de política y margen fiscal para garantizar su financiación.

PARÁGRAFO. *Para la coordinación del sistema se creará un comité Inter-institucional conformado por la Secretaría Privada, la Secretaría de Hacienda, Secretaría de Movilidad, Secretaría de Desarrollo Económico, Invest-in Bogotá, y un delegado de la Alcaldesa Mayor quien ejercerá la coordinación y secretaria técnica del comité. Así mismo será invitada permanente de la Secretaría de la Mujer.*

Que el artículo 1º del Decreto Distrital 113 de 2020 “Por medio del cual se toman medidas excepcionales y transitorias en los Fondos de Desarrollo Local para atender la Emergencia Económica, Social y Ecológica declarada por el Decreto Ley 417 de 2020 y la Calamidad Pública declarada en Bogotá D.C. por el Decreto Distrito 87 de 2020, con ocasión de la situación epidemiológica causada por el COVID-19, a través del Sistema Distrital Bogotá Solidaria en Casa y del Sistema Distrital para la Mitigación del Impacto Económico, el Fomento y la Reactivación Económica de Bogotá D.C.”, estipula que se adoptan medidas excepcionales y transitorias en el manejo presupuestal de los Fondos de Desarrollo Local, para atender la emergencia económica, social y ecológica declarada por el Decreto 417 de 2020 y la calamidad pública declarada en Bogotá D.C. a través del Decreto Distrital 087 de 2020, con ocasión de la situación epidemiológica causada por el COVID- 19, ejecutando los recursos a través del Sistema Bogotá Solidaria en Casa y del Sistema Distrital para la mitigación del Impacto Económico, el Fomento y la Reactivación Económica de Bogotá D.C

Que el artículo 2º ídem, estipula que los Alcaldes Locales podrán realizar traslados internos presupuestales dentro de los Fondos de Desarrollo Local para ejecutar a través de los tres canales que componen el Sistema Bogotá Solidaria en Casa y del Sistema Distrital para la Mitigación del Impacto Económico, el Fomento y la Reactivación Económica de Bogotá D.C. con el objeto de atender la emergencia económica, social y ecológica y la calamidad pública declarada en Bogotá D.C., causadas por el COVID-19.

Que igualmente el artículo 2º ibidem, establece que los alcaldes locales pueden adelantar los traslados presupuestales mediante la expedición de los decretos locales pertinentes, igualmente estipula que se podrán suspender líneas de inversión y conceptos de gasto y modificar las distribuciones presupuestales establecidas por las Directivas Distritales 05 de 2016 y 05 de 2018.

Que el artículo 3 del Decreto Distrital 113 de 2020, determina que los Alcaldes Locales deberán ejecutar,

a través de los tres canales que componen el Sistema Bogotá Solidaria en Casa y, del Sistema Distrital para la Mitigación del Impacto Económico, el Fomento y la Reactivación Económica de Bogotá D.C, los recursos disponibles de sus respectivos Fondos de Desarrollo Local, destinados para tal fin

Que igualmente el artículo 5 del Decreto Distrital 113 de 2020, estipula que los traslados presupuestales no requerirán del concepto de los sectores de que trata el artículo 12 del Decreto Distrital 768 de 2019.

Que mediante Circular No. 02 de 2020, el CONFIS en sesión No. 07 celebrada el día 8 de mayo de 2020, determinó los excedentes financieros generados por los Fondos de Desarrollo Local al cierre de la vigencia 2019, así:

EXCEDENTES FINANCIEROS 2019

Nº LOCALIDAD	LOCALIDAD	EXCEDENTES FINANCIEROS A 31 DE DICIEMBRE DE 2019
19	Ciudad Bolívar	11.672.477.647
5	Usme	7.674.593.315
18	Rafael Uribe Uribe	4.446.743.849
8	Kennedy	2.586.161.992
7	Bosa	2.481.780.249
11	Suba	2.425.261.007
1	Usaquén	2.288.481.567
3	Santa Fe	2.203.477.001
2	Chapinero	1.848.224.790
20	Sumapaz	1.384.416.786
13	Teusaquillo	1.294.030.017
17	La Candelaria	1.068.607.976
15	Antonio Nariño	772.378.004
9	Fontibón	732.587.117
6	Tunjuelito	717.645.432
4	San Cristóbal	596.365.994
14	Los Mártires	561.837.529
16	Puente Aranda	512.878.114
12	Barrios Unidos	422.788.405
10	Engativá	13.088.945
TOTAL		45.703.825.736

Fuente: Secretaría Distrital de Hacienda - Dirección Distrital de Presupuesto

Que igualmente mediante la Circular mencionada, del total de los excedentes financieros al 31 de diciembre de 2019, el CONFIS distribuyó **\$9.678.594.289**, para el Sistema Distrital para la Mitigación del Impacto Económico, el Fomento y la Reactivación Económica de

Bogotá D.C, asignados por localidad tomando como referente las cifras de tejido empresarial por localidad de la Encuesta Multipropósito 2017, priorizando micro y pequeñas empresas los excedentes financieros liquidados a 31 de diciembre de 2019 de los 20 Fondos de Desarrollo Local, así:

**Distribución de Excedentes Financieros a 31 de diciembre 2019
por Fondo de Desarrollo Local para el Sistema de Reactivación Económica**

LOCALIDAD	EXCEDENTES FINANCIEROS REACTIVACIÓN
Usaquén	661.541.831
Chapinero	2.754.208.671
Santa Fe	1.095.981.566
San Cristóbal	50.482.452
Usme	22.965.854
Tunjuelito	97.620.911
Bosa	33.968.275
Kennedy	114.733.763
Fontibón	255.073.639
Engativá	199.386.184
Suba	211.789.891
Barrios Unidos	518.141.471
Teusaquillo	893.383.940
Los Mártires	752.193.199
Antonio Nariño	260.377.942
Puente Aranda	470.875.902
La Candelaria	1.130.825.222
Rafael Uribe Uribe	81.186.875
Ciudad Bolívar	73.856.701
TOTAL	9.678.594.289

Que mediante Decreto Distrital No. 175 del 23 de julio de 2020, “Por medio del cual se adiciona el presupuesto anual de Ingresos y Gastos de los Fondos de Desarrollo Local, para la vigencia fiscal comprendida entre el 1º de enero y el 31 de diciembre de 2020.”, se determinó que los excedentes financieros distribuidos a las Alcaldías Locales en la circular CONFIS 02 de 2020, y asignados para cubrir la Mitigación del Impacto Económico, el Fomento y la Reactivación Económica de Bogotá D.C., se destinarán para los proyectos de inversión local de malla vial local, que pueden ejecutar la línea de reactivación local “1. Infraestructura y obra pública para la empleabilidad local”, el cual se define como: “Canal por medio del cual se buscará generar la mayor cantidad de empleos en el corto plazo, a

partir de la activación de las obras públicas que se encuentren suspendidas y pendientes por ejecutar para la vigencia 2020”.

Que el artículo 24 del Acuerdo Distrital 761 del 11 de junio 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”*”, establece que el Sistema Distrital para la Mitigación del Impacto Económico, el Fomento y la Reactivación Económica de Bogotá D.C. creado en virtud del Decreto Distrital 108 de 2020, serán parte constitutiva del esquema de subsidios y contribuciones de la Estrategia integral progresiva del Ingreso Mínimo Garantizado para Bogotá.

Que los artículos 27 y 28 ídem, disponen:

ARTÍCULO 27. Sistema Distrital para la Mitigación del Impacto Económico, el Fomento y Reactivación Económica de Bogotá D.C. El Sistema Distrital para la Mitigación del Impacto Económico creado por el Decreto 108 del 8 de abril de 2020, se mantendrá y fortalecerá como una política pública del Distrito con vocación de permanencia.

El Sistema será considerado un instrumento para orientar las acciones para atender las emergencias, mitigar las consecuencias de las crisis y reactivar la economía de la ciudad, enfocado, entre otros temas, en preservar los empleos y el tejido empresarial, en especial de la micro, pequeña y mediana empresa, potencializar el emprendimiento, la creación y reinversión de nuevos modelos de negocio alineados a las nuevas oportunidades de mercado, fortalecer los sistemas productivos solidarios locales y desarrollar programas para la promoción de la compra local con las unidades de negocio identificadas, desarrollar estrategias de comercialización digital, impulsar las nuevas competencias y habilidades para el trabajo, la economía circular, el teletrabajo y los empleos verdes. Todo lo anterior sobre la base del cuidado del medio ambiente.

Podrá recomendar a las instancias del Distrito pertinentes, las acciones necesarias, incluso aquellas que requieran algún tipo de modificación o expedición de normas distritales.

PARÁGRAFO 1. El Sistema operará tanto para la declaratoria de pandemia por COVID-19, como para el periodo de declaración de la no pandemia, y como herramienta fundamental para enfrentar cualquier otro evento de naturaleza y magnitudes que establezca su comité interinstitucional.

PARÁGRAFO 2. La financiación del Sistema deberá estar garantizada con los recursos apropiados del presupuesto general de Distrito, de los Fondos de Desarrollo Local, además de los aportes que pueda destinar la Nación, otros entes territoriales, el sector gremial y privado, y organismos internacionales. Los recursos estarán destinados entre otras cosas, al crédito y liquidez del aparato productivo.

PARÁGRAFO 3. El Sistema tendrá un comité interinstitucional, encargado de definir los ejes estratégicos de funcionamiento y las acciones que permitan cumplir con su objetivo y estará conformado por las Secretarías Privada, de Hacienda, de Movilidad, Planeación y de Desarrollo Económico, Invest-in Bogotá, y un delegado de la Alcaldesa Mayor quien ejercerá la Secretaría Técnica. Las Secretarías Distritales de la Mujer y Cultura serán invitadas permanentes y otras Secretarías podrán ser invitadas según los temas a tratar.

PARÁGRAFO 4. El Sistema recomendará acciones concretas para la creación de una ventanilla única de requisitos para los establecimientos comerciales y para la coordinación de las visitas y requerimientos de inspección, vigilancia y control de las diferentes entidades distritales, con el fin de facilitar la actividad de los pequeños comerciantes de la ciudad.

La Administración Distrital reglamentará los demás aspectos de este Sistema.

ARTÍCULO 28. Acciones enfocadas en reactivación social y económica. En el marco del presente Plan Distrital de Desarrollo y la emergencia generada por la pandemia del COVID-19 en el Distrito Capital y el mundo, se considera que los siguientes programas contienen acciones que contribuirán a la reactivación social y económica de la ciudad, la preservación de los empleos, capacidad económica de los hogares y el tejido empresarial a través de un proceso de reactivación y adaptación social y económica de la ciudad:

PARÁGRAFO. La naturaleza de la crisis y la apuesta del presente Plan Distrital de Desarrollo por recuperar los efectos económicos negativos generados por la pandemia del COVID-19, requerirá un trabajo intersectorial. La estrategia de mitigación y reactivación deberá contener, al menos los siguientes ejes de actuación: i) Construcción de infraestructura y obra pública, ii) Revitalización del corazón productivo de las localidades, iii) Reactivación y

reconversión verde, iv) Apoyo a las industrias culturales y creativas, y v) Transformación productiva y habilidades para el futuro.

Que en consideración a lo dispuesto por el Decreto Distrital No. 108 del 08 de abril de 2020, y el Acuerdo Distrital 761 del 11 de junio 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”, la Administración Local requiere efectuar el traslado presupuestal de DOS MIL TRESCIENTOS CUARENTA MILLONES DE PESOS M/CTE (\$2.340.000.000) a los Proyectos de Inversión No. 3-3-1-15-06-38-1471 y 3-3-1-15-07-45-1473, con el fin de atender la estrategia de mitigación y reactivación económica local, establecidas en el Sistema Distrital para la Mitigación del Impacto Económico, el Fomento y la Reactivación Económica de Bogotá D.C., y serán parte constitutiva del esquema de subsidios y contribuciones de la Estrategia integral progresiva del Ingreso Mínimo Garantizado para Bogotá en la localidad.

Que el Fondo de Desarrollo de Local de Fontibón, en gastos de inversión directa, en el proyecto No. 3-3-1-15-03-19-1467, presenta saldo de apropiación libre de afectación, según consta en el Certificado de Disponibilidad N° 613 de 2020, suscrito por el responsable de presupuesto, el cual puede trasladarse para financiar la apropiación de otros rubros.

Que mediante oficio No. 2-2020-44807 del 25 de septiembre de 2020, la Secretaría Distrital de Planeación, emite concepto previo y favorable para el traslado presupuestal relacionado con los gastos de inversión.

Que mediante oficio No. 2020EE177019 del 25 de septiembre de 2020, la Dirección Distrital de Presupuesto, emite concepto de viabilidad considerando que el Fondo de Desarrollo Local efectuó los estudios técnicos, legales y financieros exigidos para realizar el ajuste presupuestal mediante la cual se efectúa un traslado al interior del Presupuesto de Gastos de Inversión vigencia 2020, por valor de DOS MIL TRESCIENTOS CUARENTA MILLONES DE PESOS M/CTE (\$2.340.000.000).

Que, en mérito de lo anteriormente expuesto,

DECRETA:

ARTÍCULO 1º. – Efectúese un total contracrédito al Presupuesto de Gastos de la vigencia 2020 del Fondo de Desarrollo Local de Fontibón conforme al siguiente detalle:

3	GASTOS	\$2.340.000.000
3-3	INVERSION	\$2.340.000.000
3-3-1	DIRECTA	\$2.340.000.000
3-3-1-15	Bogotá Mejor Para Todos	\$2.340.000.000
3-3-1-15-03	Pilar Construcción de comunidad y cultura ciudadana	\$2.340.000.000
3-3-1-15-03-19	Seguridad y convivencia para todos	\$2.340.000.000
3-3-1-15-03-19-1467	Fontibón, territorio seguro y en convivencia para todos	\$2.340.000.000
	VALOR	\$2.340.000.000

ARTÍCULO 2º. – Efectúese un crédito al Presupuesto de Gastos de la vigencia 2020 del Fondo de Desarrollo Local de Fontibón conforme al siguiente detalle:

3	GASTOS	\$2.340.000.000
3-3	INVERSION	\$2.340.000.000
3-3-1	DIRECTA	\$2.340.000.000
3-3-1-15	Bogotá Mejor Para Todos	\$2.340.000.000
3-3-1-15-06	Eje transversal Sostenibilidad ambiental basada en la eficiencia energética	\$140.000.000
3-3-1-15-06-38	Recuperación y manejo de la Estructura Ecológica Principal	\$140.000.000
3-3-1-15-06-38-1471	Fontibón territorio verde	\$140.000.000
3-3-1-15-07	Eje transversal Gobierno legítimo, fortalecimiento local y eficiencia	\$2.200.000.000
3-3-1-15-07-45	Gobernanza e influencia local, regional e Internacional	\$2.200.000.000
3-3-1-15-07-45-1473	Fontibón, ciudadanía co-creando la localidad	\$2.200.000.000
	TOTAL CRÉDITOS	\$2.340.000.000

ARTÍCULO 3º.- Comunicación. Una vez expedido el presente Decreto, comuníquese inmediatamente el contenido del mismo a la Secretaría Distrital de Hacienda – Dirección Distrital de Presupuesto y la Secretaría Distrital de Planeación, para lo de su competencia.

ARTÍCULO 4º.- Publicación. Publíquese el presente Decreto en la Gaceta Distrital, de conformidad con el artículo 65 de la Ley 1437 de 2011.

ARTÍCULO 5º.- Vigencia y Derogatorias. El presente Decreto rige a partir de la fecha de su publicación.

COMUNÍQUESE, PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

Dado en Bogotá, D.C., a los veinticinco (25) días del mes de septiembre de dos mil veinte (2020).

CARLOS LEONARDO LOZADA CARVALHO
Alcalde del Fondo de Desarrollo Local de Fontibón

Decreto Local Número 22 (Septiembre 28 de 2020)

“Por medio del cual se crea y reglamenta el Consejo Local de Seguridad para Mujeres en la Localidad de Fontibón y se dictan otras disposiciones”

EL ALCALDE LOCAL DE FONTIBÓN
En uso de sus facultades Constitucionales y legales, en especial las conferidas en los artículos 38 y 322 de la Constitución Política modificado por el acto legislativo 01 de 2000, el Decreto Ley 1421 de 1993 y por el Acuerdo Distrital 526 de 2013,

CONSIDERANDO:

Que el artículo 2º de la Constitución Política de Colombia preceptúa que *“Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución”* facilitar la participación de todos en las decisiones que los

afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación” defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo”.

Que el Decreto 166 de 2010 “*Por el cual se adopta la Política Pública de Mujeres y Equidad de Género en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones*”, contempla en el **artículo 6.-** como objetivo general, “*Reconocer, garantizar y restablecer los derechos de las mujeres que habitan en el Distrito Capital, de manera que se modifiquen de forma progresiva y sostenible, las condiciones injustas y evitables de discriminación, subordinación y exclusión que enfrentan las mujeres en los ámbitos público y privado, promoviendo la igualdad real de oportunidades y la equidad de género en el Distrito Capital.*”

Que el Acuerdo 526 de 2013, emitido por el Concejo Distrital, “*Por el cual se crean los Consejos Locales de Seguridad de la Mujer*” establece en su **artículo 2.-** *El Consejo de Seguridad de Mujeres será un espacio que tendrá como fin abordar la agenda de seguridad local entendiendo que existe un enfoque diferenciado de la misma y disminuir los niveles de violencia contra las mujeres tanto en el espacio público como en el privado¹. Favorecerá la participación ciudadana y permitirá la creación y puesta en marcha de alternativas que contribuyan a disminuir la inseguridad y la violencia y contribuirá al seguimiento del cumplimiento de los Planes Integrales de Seguridad así como de los compromisos adquiridos en el Consejo de Seguridad.*

Que la Administración Distrital tiene dentro de su política garantizar la seguridad personal y humana como condición para el ejercicio autónomo de las mujeres en el uso y disfrute de la ciudad, el espacio público como un escenario de encuentro entre mujeres y hombres en condiciones de igualdad de oportunidades.

Que el Acuerdo Distrital 526 de 2013, estableció que cada Consejo Local de Seguridad para la Mujer se dará su propio reglamento, el cual se protocolizará mediante un Decreto Local.

En mérito de lo expuesto, el Alcalde Local de Fontibón,

DECRETA:

ARTÍCULO PRIMERO. CREACIÓN. - Créase El Consejo Local de Seguridad para Mujeres de la localidad de Fontibón como un espacio para abordar la agenda de seguridad de las mujeres en la localidad con enfoque diferencial; que permitirá la creación y puesta en marcha de alternativas que contribuyan a disminuir la inseguridad y la violencia contra estas y contribuirá al seguimiento y evaluación del cumplimiento de

los Planes Integrales de Seguridad, así como de los compromisos adquiridos en el Consejo de Seguridad.

ARTÍCULO SEGUNDO. CONFORMACIÓN. - El Consejo Local de Seguridad para Mujeres de la localidad de Fontibón estará conformado por:

1. El Alcalde o Alcaldesa local, quien lo presidirá.
2. El/la delegada de la Secretaría de la Mujer.
3. El/la Comandante de Policía de la localidad.
4. El/la Personero Local.
5. Una delegada de las Organizaciones de Mujeres.
6. El/la Coordinador (a) de Comisarías de Familia de la Localidad.
7. Los/las Gerentes de los Hospitales de la Localidad.

PARÁGRAFO 1. El Alcalde o Alcaldesa Local podrán invitar al Consejo de Seguridad a otros funcionarios que considere que tuvieran conocimiento o utilidad para el tratamiento del tema.

Acudir como invitados permanentes con voz pero sin voto:

El/la directora del DILE

Una delegada del Comité Operativo Local de Mujer y Género.

Un (a) representante de la Junta Administradora Local de Fontibón.

PARÁGRAFO 2. El Consejo de Seguridad para las Mujeres tendrá una asesoría permanente de seguridad de género por parte de la Secretaria de la Mujer.

ARTÍCULO TERCERO. PRESIDENCIA. - El Consejo Local de Seguridad para Mujeres de la Localidad de Fontibón será presidido por el alcalde local o por quien este delegue.

ARTÍCULO CUARTO. FUNCIONES. - Son funciones del Consejo Local de Seguridad para Mujeres de la Localidad de Fontibón:

1. Contribuir en la elaboración de planes específicos de seguridad con enfoque diferencial que permitan incluir en la agenda de seguridad de la localidad la violencia contra las mujeres tanto en los espacios públicos como privados.
2. Definir estrategias que permitan prevenir, sancionar y erradicar todas las formas de violencia contra las mujeres en el territorio.

3. Rendir conceptos sobre la inclusión de la perspectiva de género y del enfoque diferencial en el abordaje de la seguridad en el Distrito.
4. Formular recomendaciones para la preservación de los derechos humanos de las mujeres y el cumplimiento de los deberes ciudadanos para lograr la convivencia pacífica.
5. Asegurar el intercambio permanente de información entre los diversos organismos del Estado en los ámbitos nacional y local, en todo lo que tenga relación con la seguridad y la convivencia.
6. Recomendar la realización de campañas de información pública para lograr que la comunidad participe en los programas de seguridad.
7. Adelantar las acciones para combatir la violencia contra las mujeres, apoyar la construcción de Planes Integrales de Seguridad con perspectiva de género y enfoque diferencial.
8. Propiciar el debate y la participación ciudadana con el fin de tomar las acciones pertinentes en este sentido.
9. Suministrar a las autoridades la información necesaria sobre situaciones referentes a la violencia contra las mujeres e implementar rutas y protocolos de atención en violencia, que permitan restablecer el derecho de las mujeres a una vida libre de violencia.
10. Realizar los ejercicios de retroalimentación correspondientes y se articulará con su referente designado por la Secretaría Distrital de la Mujer.
11. Realizar Pactos Intersectoriales, teniendo en cuenta la metodología y modelo de construcción que entregará la Secretaría Distrital de la Mujer.

ARTÍCULO QUINTO. El Consejo Local de Seguridad para Mujeres de la Localidad de Fontibón sesionará de manera ordinaria cada trimestre y de forma extraordinaria cuando sobrevengan hechos que afecten de manera notoria la seguridad de las mujeres en la localidad.

ARTÍCULO SEXTO.- Las reuniones ordinarias del Consejo Local de Seguridad para las Mujeres de la localidad Fontibón, serán convocadas por el Alcalde Local o Alcaldesa Local o por la Secretaría Distrital de la Mujer y las extraordinarias por éstos o a solicitud de uno de sus integrantes.

ARTÍCULO SÉPTIMO.- La asistencia de los miembros a las sesiones del Consejo Local De Segu-

ridad Para Mujeres de Fontibón es obligatoria e indelegable.

PARÁGRAFO 1.- El Consejo Local de Seguridad, contará con una Secretaría Técnica y Operativa, que será ejercida por la Enlace SOFIA de la Secretaría Distrital de la Mujer.

PARÁGRAFO 2.- Serán funciones de la Secretaría Técnica y Operativa del Consejo Local De Seguridad Para Mujeres de Fontibón las siguientes:

1. Llevar el acta de las reuniones,
2. Organizar el archivo del proceso local,
3. Elaborar comunicaciones, citaciones e invitaciones,
4. Realizar las gestiones pertinentes para desarrollar encuentros ciudadanos en seguridad para las mujeres,
5. Mantener permanente contacto entre la Secretaría Distrital de la Mujer y la Alcaldía Local, con el fin de llevar acabo procesos de retroalimentación entre las dos partes, que permitan contar con análisis de violencia y delincuencia más cercanos a la realidad de cada localidad,
6. Adelantar las demás actividades que garanticen la buena marcha del Consejo,
7. Las demás que le asigne el Consejo Local de Seguridad para Mujeres de la localidad de Fontibón, dentro del marco de sus funciones.

ARTÍCULO OCTAVO. Los miembros del Consejo Local de Seguridad para Mujeres de Fontibón, tendrán voz y voto en las deliberaciones que sostengan. Los invitados tendrán voz, pero no voto. La Secretaría Técnica no tendrá voto.

ARTÍCULO NOVENO. El Alcalde Local o Alcaldesa Local presentarán un informe anual al Consejo de Bogotá sobre las acciones realizadas por el Consejo Local De Seguridad Para Mujeres de Fontibón.

ARTÍCULO DÉCIMO. El presente Decreto rige a partir de la fecha de su publicación y deroga el Decreto 15 del 17 de agosto de 2020.

PUBLÍQUESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE.

Dado en Bogotá, D. C. a los veintiocho (28) días del mes de septiembre de dos mil veinte (2020).

CARLOS LEONARDO LOZADA CARVALHO
Alcalde Local De Fontibón

Decreto Local Número. 23 (Octubre 01 de 2020)

“Por medio del cual se convoca a sesiones extraordinarias a la Junta Administradora Local de Fontibón”

EL ALCALDE LOCAL DE FONTIBÓN
En ejercicio de sus facultades legales, en especial las conferidas por el Artículo 71, inciso Segundo del Decreto Ley 1421 de 1993 y

CONSIDERANDO:

Que los artículos 71 y 73 del Decreto Ley 1421 de 1993 señalan que los ediles se reunirán extraordinariamente por convocatoria que les haga el respectivo alcalde local, debiendo sesionar por el término que señale el alcalde local y únicamente se ocuparán de los asuntos que él mismo someta a su consideración.

Que el artículo 22 del acuerdo 13 de 2000 reza que la Juntas Administradoras locales deberán decidir sobre la aprobación de los Planes de Desarrollo Local de acuerdo con lo estipulado en el decreto Ley 1421 de 1993.

Que el proyecto de Plan de Desarrollo Local de Fontibón para el periodo 2021 a 2024 ha sido presentado a la Junta Administradora Local para su discusión y aprobación el pasado 14 de septiembre de 2020.

Que con oficio JAL 710/2020 fechado el 25 de septiembre de 2020, la Presidenta de la Junta Administradora Local de Fontibón manifestó a este despacho que ese día fue leída la ponencia positiva al proyecto de acuerdo local 004, que corresponde al trámite de debate y adopción del Plan de Desarrollo Local; sin embargo, manifiesta la necesidad de desarrollar las discusiones en el marco del acompañamiento técnico de los sectores de la administración distrital, la Alcaldía Local y por supuesto de las comunidades y el CPL y por tanto solicitan con el único fin de continuar con el trámite correspondiente, sean convocados a sesiones extraordinarias del 1 al 15 de octubre y así culminar el trámite de acuerdo a lo establecido en la normatividad vigente.

Que como quiera que la Junta Administradora Local termina sesiones ordinarias el 30 de septiembre de 2020 y según el decreto Ley 1421 de 1993 solo volverá a sesionar con este carácter hasta el primero de diciembre de 2020 se hizo necesario convocar a la JAL a sesiones extraordinarias para que dé continuidad a la discusión, consideración y aprobación del plan de Desarrollo Local de Fontibón 2021 – 2024 “UN

NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA FONTIBÓN”.

Que en consecuencia, con Decreto No. 21 del 28 de septiembre de 2020 el suscrito Alcalde Local de Fontibón convocó a Sesiones Extraordinarias a la Junta Administradora Local de Fontibón a partir del 01 de octubre de 2020 y hasta el 15 de octubre de 2020, con el fin que se discuta, considere y apruebe el Plan de Desarrollo Local de Fontibón para la vigencia 2021 – 2024 “UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA FONTIBÓN”. Acto administrativo que fue publicado en el Registro Distrital 6922 del 29/09/2020.

Que con oficio radicado bajo el número 20205910060482 del 30 de septiembre de 2020 la Presidenta de la Junta Administradora Local de Fontibón manifiesta a este despacho que: *“Le informamos que el día de hoy fue leído el Decreto 21 de 2020 para citar sesiones extraordinarias para dar trámite al proyecto de acuerdo local 004, que corresponde al trámite de debate y adopción del Plan de Desarrollo Local.*

Teniendo en cuenta que se debe aplicar lo establecido en el artículo 82 del Reglamento Interno de la JAL y de acuerdo a las consideraciones de los honorables ediles de la corporación, le solicitamos atentamente y con el único fin de continuar con el trámite correspondiente, seamos convocados a extraordinarias del 5 al 15 de octubre y así culminar el trámite de acuerdo a lo establecido en la normatividad vigente.”

En mérito de lo expuesto, el Alcalde Local de Fontibón

DECRETA:

ARTÍCULO PRIMERO. - CONVOCAR a Sesiones Extraordinarias a la Junta Administradora Local de Fontibón a partir del 05 de octubre de 2020 y hasta el 15 de octubre de 2020, con el fin que se discuta, considere y apruebe el Plan de Desarrollo Local de Fontibón para la vigencia 2021 – 2024 “UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA FONTIBÓN”.

ARTÍCULO SEGUNDO. - El presente Decreto rige a partir de la fecha de su publicación y deroga el Decreto No. 21 del 28 de septiembre de 2020.

PUBLÍQUESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE.

Dado en Bogotá, D.C., el primer (01) día del mes de octubre de dos mil veinte (2020).

CARLOS LEONARDO LOZADA CARVALHO
Alcalde Local de Fontibón

Decreto Local Número 017 (Octubre 1 de 2020)

“Por el cual se convoca a sesiones extraordinarias a la Junta Administradora Local de Usaquén”

El ALCALDE LOCAL DE USAQUÉN en ejercicio de sus facultades legales, en especial las conferidas en el artículo 71 del Decreto Ley 1421 de 1993, y

CONSIDERANDO:

Que el artículo 324 de la Constitución Política de Colombia, consagra: *“Las juntas administradoras locales distribuirán y apropiarán las partidas globales que en el presupuesto anual del Distrito se asignen a las localidades teniendo en cuenta las necesidades básicas insatisfechas de su población (...).”*

Que el artículo 69 numeral primero del Decreto 1421 de 1993, prevé: *“De conformidad con la Constitución, la ley, los acuerdos del Concejo y los decretos del alcalde mayor, corresponde a las juntas administradoras:*

1. Adoptar el plan de desarrollo local en concordancia con el plan general de desarrollo económico y social de obras públicas y el plan general de ordenamiento físico del Distrito, previa audiencia de las organizaciones sociales, cívicas y populares de la localidad.”

Que el artículo 71 del Decreto Ley 1421 de 1993 establece que la Junta Administradora Local se reunirá extraordinariamente por convocatoria que le haga el respectivo Alcalde Local, evento en el cual, sesionará por el término que éste le señale y para ocuparse exclusivamente de los asuntos que él mismo someta a su consideración.

Que el artículo 22 del acuerdo 13 del 2000, dispone: *“Las Juntas Administradoras Locales deberán decidir sobre la aprobación de los Planes de Desarrollo Locales de acuerdo con lo estipulado en el Decreto Ley 1421 de 1993. PARÁGRAFO. Si las Juntas Administradoras Locales no se encontrasen reunidas en sus sesiones ordinarias, de inmediato los Alcaldes Locales, las convocarán a sesiones extraordinarias con el único objeto de asumir el análisis, debate y adopción del respectivo Plan de Desarrollo Local”.*

Que, con fin de dar curso al análisis, debate y adopción del Plan de Desarrollo Económico, Ambiental y de Obras Públicas (2021- 2024), es necesario convocar a sesiones extraordinarias a la Junta Administradora de la localidad de Usaquén, entre el seis (06) de octubre del 2020 hasta el nueve (09) de octubre de 2020.

Que, en mérito de lo expuesto,

DECRETA:

ARTÍCULO 1°. Citar a sesiones extraordinarias a la Junta Administradora Local de Usaquén entre el seis (06) de octubre del 2020 hasta el nueve (09) de octubre de 2020.

ARTÍCULO 2°. En las sesiones extraordinarias, la Junta Administradora Local se ocupará de dar curso al análisis, debate y adopción del Plan de Desarrollo Económico, Ambiental y de obras Públicas (2021- 2024).

PUBLÍQUESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en Bogotá, D.C., el primer (01) día del mes de octubre de dos mil veinte (2020).

JAIME ANDRÉS VARGAS VIVES
Alcalde Local de Usaquén



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

CONTENIDO

ADMINISTRACIÓN DISTRITAL

Sector Central

RESOLUCIONES DE 2020

SECRETARÍA DE CULTURA, RECREACIÓN Y DEPORTE

Resolución Número 529

"Por la cual se resuelve una solicitud de revocatoria de la condición de Bien de Interés Cultural del ámbito distrital del inmueble ubicado en la Calle 45 15-17/19 (esquina), declarado como Bien de Interés Cultural del ámbito distrital, en el barrio Santa Teresita, que hace parte del Sector de Interés Cultural de Teusaquillo, declarado como tal mediante el Decreto 190 de 2004, en la UPZ- 101- Teusaquillo, en la localidad del mismo nombre, en Bogotá D.C." 1

SECRETARÍA DISTRITAL DE HACIENDA

Resolución Número SDH-000243

"Por la que se modifica parcialmente el artículo 1° de la Resolución SDH 000171 de 2020" 7

Resolución Número SDH-000397

"Por la cual se efectúa un nombramiento ordinario" 9

SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD

Resolución Número 253

"Por medio de la cual se adopta el Carril Preferencial de la Avenida Calle 19 entre la Avenida Caracas y la Avenida Carrera 30, como parte de la infraestructura de transporte priorizada para el Sistema Integrado de Transporte Público de la ciudad" 10

Resolución Número 259

"Por la cual se modifica la Resolución 410 de 2019, mediante la cual se modificó el Reglamento del Fondo para el Mejoramiento de la Calidad del Servicio para la compra de Vehículos de Transporte Público Colectivo" 13

Resolución Número 269

"Por medio de la cual se modifica la Resolución 264 de 2015 y se dictan otras disposiciones" 16

SECRETARÍA DISTRITAL DE SALUD

Resolución Número 1889

Por medio de la cual se autorizan las Instituciones Prestadoras de Servicios de Salud que realizarán el procedimiento de Certificación de Discapacidad y se establece el mecanismo de reconocimiento del servicio. 68

Sector Descentralizado

EMPRESA DE ACUEDUCTO Y ALCANTARILLADO DE BOGOTÁ - ESP

Resolución Número 0886

POR LA CUAL SE DELEGAN UNAS FUNCIONES Y SE ADOPTAN OTRAS DISPOSICIONES 70

Sector Central

AVISO DE 2020

SECRETARÍA DISTRITAL DE SEGURIDAD, CONVIVENCIA Y JUSTICIA

Aviso Número 1 72

Sector Local

DECRETOS LOCALES DE 2020

ALCALDÍA LOCAL DE FONTIBÓN

Decreto Local Número 20

"Por medio del cual se efectúa un Traslado Presupuestal en el Presupuesto de Gastos del Fondo de Desarrollo Local de Fontibón para la vigencia fiscal 2020". 74

Decreto Local Número 22

"Por medio del cual se crea y reglamenta el Consejo Local de Seguridad para Mujeres en la Localidad de Fontibón y se dictan otras disposiciones" 78

Decreto Local Número 23

"Por medio del cual se convoca a sesiones extraordinarias a la Junta Administradora Local de Fontibón" 81

ALCALDÍA LOCAL DE USAQUÉN

Decreto Local Número 017

"Por el cual se convoca a sesiones extraordinarias a la Junta Administradora Local de Usaquén" 82

Directora

MARGARITA BARRAQUER SOURDIS

Secretaria General

Alcaldía Mayor de Bogotá, Distrito Capital