 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-Nov-2019

## PROYECTO DE ACUERDO No. 572 DE 2025

### **"POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS PARA EL APROVECHAMIENTO ECONÓMICO DE LOS CORREDORES DE CIRCULACIÓN DE LAS ESTACIONES Y PORTALES DE TRANSMILENIO DE LA CIUDAD"**

#### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS


#### 1. OBJETO DEL PROYECTO DE ACUERDO

El presente Proyecto de Acuerdo según la Concejal, tiene por objeto establecer lineamientos para el aprovechamiento económico a través de la modalidad de alquiler del espacio de las zonas de circulación en las estaciones del Sistema Transmilenio para diferentes alimentos y bebidas empacadas.

#### 2. ANTECEDENTES ENTREGADOS EN EL P.A.

El proyecto de acuerdo se ha presentado ante la corporación en la vigencia 2022 así:

#	Título del proyecto	Ponentes	Tramite
254-2022	Por medio del cual se establecen lineamientos para el aprovechamiento económico de los corredores de circulación de las estaciones de Transmilenio de la ciudad.	H.C. Diego Cancino, H.C. Juan Felipe Grillo	Archivado
244-2024	"Por medio del cual se establecen lineamientos para el aprovechamiento económico de los corredores de circulación de las estaciones de Transmilenio de la ciudad"	H.C. Andrés Darío Onzaga Niño (Coordinador) y H.C. Álvaro José Argote Muñoz	Archivado
90-2024, 317-2024 / 467 - 2024	"Por medio del cual se establecen lineamientos para el aprovechamiento económico de los corredores de circulación de las estaciones de Transmilenio de la ciudad"	H.C. Rubén Darío Torrado Pacheco (Coordinador) y H.C. Rocío Dussán Pérez (ponente)	Archivado

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-Nov-2019

096 de 2025	"Por medio del cual se establecen lineamientos para el aprovechamiento económico de los corredores de circulación de las estaciones y portales de Transmilenio de la ciudad"	Hs. Cs. Darío Fernando Cepeda Peña (Coordiador) y Emel Rojas Castillo (Ponente)	Archivado
-------------	--	---	-----------


### 3. JUSTIFICACIÓN

Si bien la justificación comienza llamando la atención de Los efectos generados por la Pandemia que tuvieron gran repercusión en muchos sectores de la economía de la ciudad, entre ellos, el sector informal (Avendaño, 2020). Como prueba de ello, observamos un reciente aumento en el número de vendedores informales en la ciudad y especialmente en el Sistema Transmilenio. Algunas de las causas que soportan este aumento en la informalidad son la pérdida de empleo y la falta de oportunidades que se ofrecen actualmente en la ciudad. Muchas veces, la falta de gestión por parte del sector formal, ha contribuido a que se sigan abriendo brechas económicas y de desigualdad en la ciudad. Sin embargo, esto se produjo también por la inoperancia de la administración López, que no atendió de manera oportuna la situación presentada por la pandemia, e incluso llevo a los Bogotanos a anticiparse al encerramiento de los ciudadanos, antes que muchos otros países y ciudades, causando problemas en la economía de la ciudad.

Sumado a lo anterior, no se atendió a las poblaciones vulnerables de manera adecuada y oportuna, cuando los subsidios se apropiaron para dar propaganda a su propia imagen (de la Alcalde) y no como el presidente Duque solicitó se realizaran de manera objetiva.

La informalidad genera procesos de desestabilización dentro del funcionamiento ordinario del sistema (Flórez, 2012). Generalmente, las ventas informales producen un desincentivo para cientos de ciudadanos que no están de acuerdo con este tipo de prácticas.

En el actual código de Policía, las actividades de ventas dentro del sistema, se encuentran prohibidas como fue el inicio del mismo para protección de la movilidad. Esto, El problema social incrementado por la falta de atención del alcalde que redundo en desordenes permitidos por ella misma.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-Nov-2019

Es así que en su momento se denunció en el Cabildo:

### **La Renta Básica prometida por la Alcaldesa Claudia López se quedó a mitad de camino**

*“Hicimos un seguimiento diario a la entrega de ayudas durante estas cuarentenas. Tenemos que de las 550.000 transferencias monetarias prometidas por la Alcaldesa Claudia López se realizaron 299.052 giros, teniendo un porcentaje de cumplimiento de esta promesa del 54.37%. Por el lado de los mercados el Distrito cumplió con la cifra proyectada, de los 150.000 anunciados se entregaron 151.271. Por último, tampoco se cumplió con el número de familias beneficiadas con las medidas, pues se prometió darles cobertura a 700.000 hogares y se llegó 450.323 en las cuarentenas.” Señaló Rojas.*

Entrega de ayudas prometidas Cuarentena Estricta 16 Localidades			
Tipo de Ayuda/Familias beneficiadas	Prometido	Entregado	Porcentaje Cumplimiento
Transferencia Monetaria	550.000	299.052	54.37%
Mercado	150.000	151.271	100.85%
Familias Beneficiadas	700.000	450.323	64.3%


*El Concejal Rojas hizo un llamado al Gobierno Distrital para que se ponga al día con las ayudas prometidas ya que muchas familias en la ciudad están pasando por difíciles momentos por el efecto de la pandemia*

Con esta denuncia se comprobó que efectivamente la alcaldía de ese momento llevó a problemas socioeconómicos mayores, que los que se debieron haber obtenido y que luego quiso subsanarlos dejando el desorden en la ciudad y exponiendo al sistema de movilidad más importante de Bogotá a el caos en el que se encuentra en estos momentos, que incluso parte de ese caos son los vendedores ambulantes sobre el corredor vial.

### **Seguridad de los Usuarios**

La venta informal puede generar riesgos para la seguridad de los pasajeros, ya que los vendedores suelen moverse entre los buses y estaciones, exponiéndose y exponiendo a los usuarios a posibles accidentes.

En algunos casos, este tipo de actividad puede ser usada como pretexto para actividades ilícitas, como robos o estafas.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-Nov-2019

### **Calidad del Servicio**

La presencia de vendedores informales puede interferir con la operación del sistema, afectando el flujo de pasajeros y el confort dentro de los buses.

Los altos niveles de ruido y el constante movimiento de los vendedores pueden generar incomodidad en los usuarios.

### **Economía Formal**

La venta informal afecta a los comerciantes formales, quienes pagan impuestos y cumplen con normativas legales. La competencia desleal puede perjudicar la economía formal.

Además, al no regularse, estas actividades no aportan al recaudo fiscal, lo que limita los recursos públicos para mejorar el sistema.

### **Control de Espacios Públicos**

TransMilenio es un espacio público, y su regulación es esencial para garantizar el orden y el bienestar general de los ciudadanos.

El descontrol en las actividades informales puede dar lugar a una percepción de falta de autoridad y generar un ambiente menos seguro.

### **Salud Pública**

La venta de alimentos en condiciones inadecuadas de higiene puede representar riesgos para la salud de los usuarios.

La falta de control sobre los productos ofrecidos dificulta garantizar su calidad y seguridad.

### **Sostenibilidad del Sistema de Transporte**


TransMilenio depende de los ingresos por pasajes para su operación y mantenimiento. Las actividades informales dentro del sistema pueden impactar negativamente la percepción de calidad, desincentivando el uso del transporte público.

### **Medidas Posibles**

Regular la venta informal no implica necesariamente erradicarla, sino buscar un equilibrio que contemple soluciones como:

Implementar zonas específicas para actividades comerciales reguladas.

Mejorar la supervisión y el control en estaciones y buses.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-Nov-2019

La regulación adecuada de la venta informal en TransMilenio es esencial para garantizar un sistema de transporte más seguro, eficiente y sostenible, en beneficio de todos los usuarios.

### **Ocupación del espacio público.**

Los vendedores ambulantes ocupan andenes, esquinas y calles dificultando el tránsito peatonal y vehicular en la ciudad, el desorden y caos no ayudan a la economía de la ciudad.

### **Impactos ambientales negativos.**

El desorden y suciedad, junto con la acumulación de mercancías, materiales y la producción de alimentos que usan aceites y grasas, no solo estorban el paso, sino que afectan los lugares donde se sitúan dañando aun los adoquines y asfaltos;

En los sitios que utilizan por lo general, tienen falta de higiene y dejan rastros de comida, que a su vez se llena de roedores y vectores, esta contaminación puede afectar a la salud de los mismos vendedores y transeúntes, con enfermedades peligrosas, que pueden incluso llevar a la muerte de los que son afectados.

### **Molestias al sistema**


Los vendedores ambulantes afectan al sistema de manera descontrolada, se encuentran dentro de las estaciones y en los puntos neurálgicos de cruces de la movilidad peatonal de entrada y salida, que impiden la celeridad que un sistema como este requiere y tal como fue construido desde sus inicios.

Otra situación, es que se estorba a la libre locomoción de las personas en discapacidad, las cuales se ven forzadas a retrasar su movimiento y a exponerse, por la actuación de los vendedores ambulantes dentro del sistema de Transmilenio.

## **4. MARCO LEGAL**

### **NACIONES UNIDAS derechos humanos.**

**Artículo 13.** Garantiza la libertad de movimiento. Todas las personas deberían tener la oportunidad de viajar dentro de su propio país y escoger donde vivir.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-Nov-2019

### **A nivel Constitucional**

**ARTICULO 24.** Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia.

Este derecho es parte de las libertades fundamentales de los ciudadanos y está relacionado con el principio de libre movilidad dentro del país.

**ARTICULO 25.** El trabajo es un derecho y una obligación social y goza, en todas sus modalidades, de la especial protección del Estado. Toda persona tiene derecho a un trabajo en condiciones dignas y justas.

**ARTICULO 53.** El Congreso expedirá el estatuto del trabajo. La ley correspondiente tendrá en cuenta por lo menos los siguientes principios mínimos fundamentales: Igualdad de oportunidades para los trabajadores; remuneración mínima vital y móvil, proporcional a la cantidad y calidad de trabajo; estabilidad en el empleo; irrenunciabilidad a los beneficios mínimos establecidos en normas laborales; facultades para transigir y conciliar sobre derechos inciertos y discutibles; situación más favorable al trabajador en caso de duda en la aplicación e interpretación de las fuentes formales de derecho; primacía de la realidad sobre formalidades establecidas por los sujetos de las relaciones laborales; garantía a la seguridad social, la capacitación, el adiestramiento y el descanso necesario; protección especial a la mujer, a la maternidad y al trabajador menor de edad.


**ARTICULO 82.** Es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular

### **Algunas sentencias sobre el tema de la libre locomoción:**

#### **1. Sentencia T-149 de 1996**

En esta sentencia, la Corte Constitucional subrayó la importancia del **derecho a la libre locomoción**, afirmando que se trata de un derecho fundamental y uno de los pilares del libre desarrollo de la personalidad. La Corte expresó que cualquier restricción a este derecho debe ser razonable y proporcional.

Además, en esta sentencia se destacó que la **libre locomoción** no es solo un derecho individual, sino que también está relacionado con los derechos colectivos de la comunidad, y su restricción solo es válida en circunstancias excepcionales.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-Nov-2019

## 2. Sentencia T-523 de 1999

En esta sentencia, la Corte se pronunció sobre la **restricción de la libre locomoción** en el contexto de un estado de sitio. Se resolvió que, aunque el estado de excepción puede justificar limitaciones a ciertos derechos, como la **libre locomoción**, esta limitación debe ser temporal, proporcional y estar sustentada por razones de **seguridad nacional**.

La Corte hizo énfasis en que cualquier restricción en situaciones de emergencia debe ser controlada y supervisada, de forma que no sea arbitraria ni desproporcionada.

## 3. Sentencia T-819 de 2011

Esta sentencia reafirma la **protección de la libre locomoción** como un derecho fundamental y subraya que las autoridades deben respetar este derecho en todos los aspectos de la vida pública. En este caso, la Corte trató la restricción de la **libre locomoción** de una persona que, debido a problemas de seguridad, no podía circular libremente por ciertas zonas del país. La Corte ordenó medidas para garantizar el regreso seguro y la protección del derecho de la persona.


La Corte destacó que la movilidad es indispensable para el ejercicio de otros derechos, como el derecho a la educación, el trabajo y la participación política, y que cualquier restricción a este derecho debe ser muy bien fundamentada.

## 4. Sentencia T-402 de 2016

En este fallo, la Corte reafirmó que la **libre locomoción** no puede ser limitada arbitrariamente ni incluso en el contexto de las decisiones administrativas. La Corte consideró que, aunque pueden existir restricciones de circulación en casos específicos (por ejemplo, en zonas de alto riesgo de violencia), deben ser siempre motivadas por razones de **seguridad y orden público**, pero no deben interferir con el derecho a la movilidad sin justificación adecuada.

### Resumen de las anteriores sentencias:

Estas sentencias refuerzan el concepto de que el derecho a la **libre locomoción** es fundamental y debe ser garantizado, excepto en circunstancias muy específicas y excepcionales, siempre bajo el principio de proporcionalidad y respeto por otros derechos fundamentales. La Corte ha sido muy clara en señalar que, aunque el derecho puede ser

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-Nov-2019

restringido en situaciones de seguridad o emergencia, esas restricciones no pueden ser desmedidas ni permanentes, y deben estar plenamente justificadas.

### Sentencias de espacio publico


1. **Sentencia C-580 de 2002:** Esta sentencia de la Corte Constitucional establece que la ocupación indebida del espacio público puede ser considerada como una vulneración del derecho de todos los ciudadanos a disfrutar de esos espacios de manera libre y segura. También subraya la importancia de la función social del espacio público y la necesidad de garantizar su uso adecuado.
2. **Sentencia T-406 de 2012:** La Corte Constitucional de Colombia abordó el derecho al espacio público desde una perspectiva de acceso y disfrute para todos, incluyendo a personas en situación de vulnerabilidad, como los desplazados o los habitantes de la calle. La Corte determinó que el derecho al espacio público tiene una dimensión social y debe ser protegido en su totalidad.
3. **Sentencia C-1066 de 2003:** En esta sentencia, la Corte Constitucional reiteró la protección del espacio público, particularmente en lo relacionado con el control sobre su ocupación, reconociendo la necesidad de las autoridades para regular y evitar su uso ilegal o irregular, como las ventas ambulantes o la ocupación de vías.
4. **Sentencia T-811 de 2015:** La Corte definió el derecho a la ciudad y al espacio público como un derecho colectivo que debe ser preservado y protegido por el Estado. Resaltó la necesidad de que las autoridades locales adopten medidas para mantener el espacio público libre de usos que puedan afectarlo negativamente.
5. **Sentencia C-039 de 2016:** En esta sentencia, la Corte abordó la regulación de los vendedores informales y su relación con el espacio público. La Corte destacó que la ocupación de los espacios públicos por parte de los vendedores ambulantes debe hacerse de manera que no afecte el derecho de los demás ciudadanos a utilizar dichos espacios. También se subraya que el Estado debe garantizar alternativas para quienes dependen de esta actividad, sin poner en riesgo la convivencia.

En resumen, la jurisprudencia colombiana ha establecido que el espacio público es un derecho fundamental que debe ser protegido, y el Estado tiene la obligación de garantizar su acceso, uso y disfrute para todos los ciudadanos, en condiciones de igualdad y sin perjuicio de su función social. La ocupación indebida o el uso desordenado del espacio público, como el caso de los vendedores ambulantes o la construcción no autorizada, ha sido sujeto de regulación por parte de la Corte Constitucional.

### A nivel Nacional

**LEY 1988 DE 2019. Por la cual se establecen los lineamientos para la formulación, implementación y evaluación de una política pública de los vendedores informales y se dictan otras disposiciones.**



 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-Nov-2019

**Artículo 4°.** La política pública de los vendedores informales deberá formularse a partir de los siguientes lineamientos:

### **1. Sentencia T-149 de 1996**

En esta sentencia, la Corte Constitucional subrayó la importancia del **derecho a la libre locomoción**, afirmando que se trata de un derecho fundamental y uno de los pilares del libre desarrollo de la personalidad. La Corte expresó que cualquier restricción a este derecho debe ser razonable y proporcional.

Además, en esta sentencia se destacó que la **libre locomoción** no es solo un derecho individual, sino que también está relacionado con los derechos colectivos de la comunidad, y su restricción solo es válida en circunstancias excepcionales.

### **2. Sentencia T-523 de 1999**

En esta sentencia, la Corte se pronunció sobre la **restricción de la libre locomoción** en el contexto de un estado de sitio. Se resolvió que, aunque el estado de excepción puede justificar limitaciones a ciertos derechos, como la **libre locomoción**, esta limitación debe ser temporal, proporcional y estar sustentada por razones de **seguridad nacional**.

### **A nivel Distrital**


En Bogotá, Distrito Capital, la protección del espacio público está regulada por diversas normativas, que buscan garantizar su preservación, el acceso equitativo y su uso adecuado por parte de todos los ciudadanos. A continuación, te menciono algunas de las normas y documentos clave que abordan la protección del espacio público en la ciudad:

#### **1. Ley 9 de 1989 - Ley de Ordenamiento Territorial (LOT)**

- La Ley 9 de 1989 establece las bases del ordenamiento territorial en Colombia y regula aspectos relacionados con el uso y manejo del suelo y el espacio público. Esta ley establece directrices para la gestión del espacio público en los municipios y distritos, y reconoce la necesidad de su conservación como parte del patrimonio colectivo.

#### **2. Acuerdo 79 de 2003 - "Por el cual se expide el Código de Espacio Público"**

- Este acuerdo, emitido por el Concejo de Bogotá, regula de manera detallada el uso, la ocupación y la protección del espacio público en Bogotá. Establece la obligación del Estado de garantizar la conservación de los espacios públicos para el beneficio

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-Nov-2019

de todos los ciudadanos. Además, regula la ocupación de estos espacios, sancionando el uso indebido (como la ocupación ilegal) y promoviendo la gestión adecuada del espacio público, incluidas las áreas de movilidad, parques, plazas y zonas comunes.

- El acuerdo también aborda la venta ambulante, la invasión del espacio público por parte de actividades no autorizadas, y las sanciones aplicables a quienes incumplen estas normativas.

### 3. Acuerdo 180 de 2005 - "Por el cual se regula el uso de los espacios públicos"

- Regula el uso y la conservación del espacio público en Bogotá, poniendo énfasis en la recuperación y mantenimiento de los espacios urbanos. Este acuerdo también está relacionado con el control de las actividades en el espacio público, buscando proteger el derecho de los ciudadanos a disfrutar de un espacio libre de obstáculos, la contaminación visual o el desorden.

### 4. Plan de Ordenamiento Territorial (POT) de Bogotá

#### Decreto 555 de 2021 – Plan de Ordenamiento Territorial (POT) de Bogotá


El **Decreto 555 de 2021** establece las bases para la aplicación del nuevo **Plan de Ordenamiento Territorial (POT)** de Bogotá. Este documento es fundamental para la planificación, uso y conservación del espacio público de la ciudad y responde a las necesidades de un crecimiento urbano sostenible y equitativo. Entre sus principales aspectos relacionados con la protección del espacio público, se destacan:

#### 1. Protección y Conservación del Espacio Público

- **Artículo 75** del Decreto establece que el espacio público es un bien común, y su uso, disfrute y conservación deben ser priorizados por el Estado. Esto incluye parques, plazas, vías públicas, y áreas de recreación. El POT busca garantizar que estas áreas sean accesibles a todos los ciudadanos, promoviendo su preservación como patrimonio colectivo.
- **Artículo 77** menciona que el espacio público debe ser protegido frente a la invasión ilegal y la ocupación indebida, buscando evitar su privatización o la alteración de su uso destinado para el bienestar colectivo.

#### 2. Uso del Suelo y Zonificación

- El **Decreto 555** establece un esquema de zonificación que determina los usos permitidos en el espacio público y en los predios colindantes. Este esquema asegura que las zonas públicas no se vean afectadas por desarrollos urbanos que puedan alterar su función social, cultural y ambiental.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-Nov-2019

- Se incluyen áreas específicas para el desarrollo de infraestructuras urbanas, como ciclovías, zonas verdes, y otros elementos que contribuyen a la conectividad y calidad del espacio público.

### 3. Regulación de la Ocupación del Espacio Público

- El Decreto regula las actividades que se pueden realizar en el espacio público. En particular, regula el comercio informal y la ocupación de las vías públicas por parte de vendedores ambulantes.
- **Artículo 118** establece que el espacio público no puede ser ocupado sin la debida autorización del Distrito, y cualquier uso indebido está sujeto a sanciones. Sin embargo, también prevé que se debe buscar un equilibrio entre las necesidades de los vendedores informales y el uso común del espacio público, fomentando políticas públicas que favorezcan a las personas en situación de vulnerabilidad.

### 4. Espacios Públicos para la Movilidad Sostenible

- El POT también promueve la creación de espacios públicos para fomentar la movilidad sostenible, como **ciclovías, parques lineales, y zonas peatonales**. Estas áreas son fundamentales para garantizar un acceso más seguro y cómodo para los peatones y ciclistas.
- En particular, el Decreto fomenta el uso del espacio público para infraestructuras de transporte alternativo (como bicicletas y transporte público), favoreciendo un entorno urbano más accesible y menos dependiente del automóvil.

### 5. Proyectos de Recuperación y Rehabilitación del Espacio Público


- El **Decreto 555** también menciona la necesidad de recuperar y rehabilitar áreas de espacio público que se encuentren en mal estado o que hayan sido ocupadas ilegalmente. En este sentido, se contemplan proyectos para la rehabilitación de parques, plazas y vías, así como la creación de nuevas zonas de esparcimiento.
- Además, se plantean **proyectos de restauración ecológica** en áreas de espacio público que estén en contacto con ecosistemas naturales, para asegurar la sostenibilidad ambiental de la ciudad.

### 6. Integración del Espacio Público con la Vivienda

- El POT también busca integrar el desarrollo del espacio público con la expansión urbana, garantizando que las nuevas áreas urbanizadas cuenten con suficientes espacios públicos que promuevan la calidad de vida de los residentes. Esto implica un enfoque que contemple tanto la habitabilidad como la accesibilidad a zonas verdes, recreativas y de esparcimiento.

### 7. Participación Ciudadana

- Un aspecto importante del **Decreto 555** es que fomenta la **participación ciudadana** en la toma de decisiones sobre la planificación y gestión del espacio público. Esto

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-Nov-2019

incluye la consulta con la comunidad en el diseño y recuperación de espacios públicos, asegurando que se respeten las necesidades y derechos de los diferentes sectores de la población.

### Conclusión:

El **Decreto 555 de 2021**, como parte del **nuevo Plan de Ordenamiento Territorial (POT)** de Bogotá, es un marco normativo que asegura la protección, conservación y aprovechamiento adecuado del espacio público en la ciudad. Busca equilibrar el desarrollo urbano con la preservación del patrimonio colectivo y la accesibilidad para todos los ciudadanos, promoviendo un entorno urbano más sostenible, seguro y equitativo.

Este decreto se basa en un enfoque integral que considera la movilidad sostenible, la conservación de áreas verdes y la regulación del uso del espacio público para garantizar un acceso libre, seguro y ordenado para todos los habitantes de Bogotá.

## 8. Política de Espacio Público de Bogotá


- La Política de Espacio Público, planteada por la Alcaldía de Bogotá, busca recuperar, proteger y garantizar el acceso a los espacios públicos para todos los ciudadanos, con énfasis en la inclusión social y la sostenibilidad. Esta política se ha implementado en diversas intervenciones urbanísticas y sociales en la ciudad, como la rehabilitación de parques, plazas y la promoción de la movilidad no motorizada (como los bici-carriles y los espacios peatonales).
- Además, se busca regular la ocupación del espacio público, promoviendo el uso adecuado y evitando la ocupación indebida por vendedores informales u otros actores que puedan afectar el bienestar colectivo.

## 9. Sentencias y Jurisprudencia de la Corte Constitucional

- Como mencioné en la respuesta anterior, la Corte Constitucional ha emitido varias sentencias sobre la protección del espacio público, que también aplican a Bogotá. Entre ellas se encuentran la Sentencia T-406 de 2012 y la Sentencia C-1066 de 2003, las cuales abordan la regulación del uso y ocupación del espacio público, y la protección de los derechos de las personas que dependen de este tipo de actividades informales.
- La Corte también ha reiterado la obligación del Estado de garantizar el acceso equitativo a estos espacios, evitando su privatización o su ocupación irregular.

## 10. Decretos y Reglamentaciones Distritales

- Además de los acuerdos y el POT, la Alcaldía de Bogotá emite decretos y otras normativas que abordan aspectos específicos de la ocupación y el uso del espacio

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-Nov-2019

público. Estos reglamentos se actualizan periódicamente para responder a las necesidades urbanísticas, sociales y ambientales de la ciudad.

#### **11. Ley 1801 de 2016 - Código Nacional de Policía y Convivencia**

- Aunque se trata de una ley de carácter nacional, el Código de Policía regula la convivencia en el espacio público y establece medidas de control sobre actividades como el comercio informal, la ocupación indebida de la vía pública y el desorden en los espacios públicos. En Bogotá, esta ley ha sido importante para regular las prácticas de los vendedores ambulantes y otras actividades en el espacio público.

#### **En resumen:**

En Bogotá, la protección del espacio público está respaldada por un conjunto de normativas y políticas que buscan garantizar su adecuado uso, conservación y acceso para todos los ciudadanos. El Acuerdo 79 de 2003, el Plan de Ordenamiento Territorial y la Política de Espacio Público son elementos clave de este marco normativo. Además, la jurisprudencia constitucional refuerza la idea de que el espacio público debe ser preservado para el disfrute colectivo, y el Estado tiene la responsabilidad de regular y proteger estos espacios.


#### **CRITERIOS Y PARÁMETROS DE DISEÑO PARA LOS PUENTES PEATONALES DADOS POR EL IDU pg 77-83**

#### **5.1 DESCRIPCIÓN**

En la Troncal Carrera 7 entre la Calle 34 y Calle 170 se presentan dos pasos peatonales elevados que además sirven de acceso a las estaciones: el puente de la Calle 94 y el de la Calle 100. Los diseños estructurales de los puentes peatonales se adelantarán con las pautas definidas en la Cartilla del Puente Prototipo para Santafé de Bogotá, la cual fue elaborada por el Instituto de Desarrollo Urbano y los requisitos del decreto 279 de 2003 de la Alcaldía mayor de Bogotá D.C.

En general los puentes peatonales deben cumplir con las siguientes características:

- Ancho libre del tablero 2,40 m
- Galibo vertical mínimo 5,20 m
- Galibo horizontal 1,60 m a calzadas adyacentes
- Galibo horizontal entre 5,00 y 10,00 m a fachadas de edificaciones
- Piso en material antideslizante
- Pendiente máxima de las rampas de acceso continuas 12% y en caso de utilizar rampa caballera (escalonada) ésta debe tener una pendiente del 15% con huella no menor a 1,0 metro.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-Nov-2019

- Sistema de Alumbrado que garantiza la seguridad del usuario dentro y debajo del puente peatonal.
- Baranda metálica con altura de 0,98 m sobre el nivel de la placa de caminado. La protección en barandas debe generar una barrera física, pero manteniendo una transparencia visual.
- El puente es aterrizado en los extremos mediante polos a tierra
- Los puentes serán 100% desmontables y el total de la estructura deberá ser recuperable.
- Se utilizarán perfiles tubulares cerrados de forma circular y cuadrada con uniones que no permitan la acumulación de líquidos que puedan provocar la corrosión y deterioro de la estructura

#### 5.1.1 Requisitos de movilidad


La movilidad, seguridad y confort de los peatones en general se garantiza si se cumple con la norma NTC 4774, la cual establece las dimensiones mínimas, características funcionales y de construcción que deben cumplir los cruces peatonales a nivel, puentes peatonales no adosados a puentes vehiculares, túneles peatonales y pasos férreos. La información aquí recopilada fue obtenida a través de una investigación realizada por el ingeniero Gustavo Martínez, quien es un Contratista que trabaja el tema de movilidad para el IDU.

Los aspectos que se tendrán en cuenta en el diseño de los puentes peatonales son los siguientes:

- El andén debe orientar claramente los flujos de circulación hacia el arranque de la escalera, el ascensor o la rampa.
- En el arranque de la escalera, la rampa o ascensor, debe existir cambio de textura en el piso.
- Estar complementado con equipamiento urbano como: canecas, paraderos, bolardos, cabinas telefónicas.
- Prever elementos de seguridad como iluminación, drenajes, rejillas y sifones.
- La señalización debe colocarse según NTC 4695 y NTC 4144.
- Debe preverse protección en caso de que existan redes eléctricas o telefónicas.
- La pintura de los pasamanos debe ser de color contrastante para facilitar la ubicación a personas con dificultad visual.
- Su piso debe ser antideslizante en seco o mojado.
- Contar con pasamanos continuos y sin interrupciones
- Ancho mínimo 2,40 m entre caras internas de pasamanos

Las barandas deben brindar seguridad física y transparencia visual según NTC 4201.

- Tener dos pasamanos a 0,90 m y 0,60 m del piso respectivamente, por lo menos

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-Nov-2019

en las zonas de acceso o descarga (rampas).

- Debe estar provisto de bordillo mínimo de 0,15 m de altura a todo lo largo del puente
- La pendiente máxima longitudinal debe ser 10%, para una longitud de desarrollo máxima de 15 metros.
- Pendiente transversal máxima 2%
- Su descanso debe permitir inscribir un círculo de 1.50 m

## 5.2 PUENTE PEATONAL CALLE 94

Este puente se localiza en el costado norte de la intersección de la Calle 94 y sirve de acceso a la Calle 94.

La longitud, luces, plataformas de acceso se definirán una vez se tenga el diseño del corredor vial definido.

## 5.3 PUENTE PEATONAL CALLE 100

Este puente se localiza en el costado norte del puente vehicular de la Calle 100, sirve como vía de comunicación entre la estación intermedia de la Calle 100 y la estación sencilla sobre la Carrera 7.

La longitud, luces, plataformas de acceso se definirán una vez se tenga el diseño del corredor vial definido.


## 5.4 ANÁLISIS Y DISEÑO ESTRUCTURAL

### 5.4.1 Normatividad

El diseño de los puentes peatonales se realizará según lo indicado en el Código Colombiano de Diseño Sísmico de Puentes, la Norma Sismorresistente de Diseño y Construcción Colombiana NSR-98, AASHTO LRFD Bridge Design Specifications, Manual of Steel Construction AISC, las recomendaciones de la AWS, ASTM, y los requisitos del decreto 279 de 2003 de la Alcaldía mayor de Bogotá D.C., mediante el cual se reglamentan los puentes peatonales en el Distrito Capital. En caso de discrepancia entre los criterios, prevalecerá aquel para el cual la estructura este sometida a mayores esfuerzos o impliquen mayor rigidez de la misma.

Para el diseño sismorresistente de los puentes se adoptan los espectros de diseño y las determinantes del estudio de Microzonificación Sísmica incluidas en el Decreto 193 de 2006 de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C.



 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-Nov-2019

#### 5.4.2 Materiales

En el diseño de los puentes peatonales se utilizarán los siguientes materiales, los cuales se han extractado de la Cartilla de puente Peatonal Prototipo para Santafé de Bogotá: La superestructura se diseñará con láminas y perfiles de acero ASMT A 36 y tubería calidad ASTM A-500 Grado C, de requerirse se utilizará acero ASTM A 588 autopatinable, los electrodos de soldadura serán de tipo 60xx y 70xx, los elementos diagonales serán acero calidad SAE-1045, pernos de anclaje de acero tipo SAE 1020, clevises de calidad ASTM A-48, los tornillos para las conexiones serán tipo SAE Grado 5. SE utilizará como protección galvanizado en caliente ASTM A-123 y barrera epóxica gris de 3 mils.

Las clases de concreto que se utilizarán para los diferentes elementos estructurales de la cimentación de los puentes peatonales serán los siguientes:

Concreto para la cimentación y pedestales:  $f'c = 21$  MPa Concreto de limpieza:  $f'c = 10$  MPa. El acero de refuerzo que se utilizará será grado 60 ( $f_y = 420$  MPa) conforme a la norma ASTM-A-706, en algunos casos muy eventuales se utilizará acero de refuerzo A-37 con un límite de fluencia de 240 MPa.

#### 5.4.3 Cargas de diseño

El puente se diseñará para que sea capaz de soportar las siguientes cargas:

##### 5.4.3.1 Carpa muerta

Se considera como carga muerta el peso de la totalidad de la estructura, el cual incluye: escaleras de acceso, columnas de apoyo, barandas, tablero y vigas y accesorios. Para la evaluación de estas cargas se tienen en cuenta los siguientes pesos específicos Acero estructural: 78,5 kN/m<sup>3</sup> Concreto Reforzado: 24,0 kN/m<sup>3</sup>


##### 5.4.3.2 Carga viva

Para efectos del diseño del puente se considera una carga viva de 450 kg/m<sup>2</sup>

##### 5.4.3.3 Carpas por sismo

Para los puentes peatonales de la Troncal de la Carrera 7, localizados en las Calle 94 y Calle 100, las cargas de sismo se estiman siguiendo la metodología del Decreto 193 de 2006 de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. Los coeficientes espectrales de diseño se muestran en el Cuadro 5-1:



 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-Nov-2019


<b>Coefficientes espectrales para Diseño</b>	
Zona de microzonificación sísmica:	2A — 1A
Periodo inicial, $T_0$	0,20
Periodo corto, $T_c$	1,10
Periodo Largo, $T_L$	5,50
Aceleración máxima, $A_m$	0,27
Aceleración nominal, $A_n$	0,35
Factor de amplificación de aceleración, $F_a$	1,00
Factor de amplificación de aceleración en el intervalo de velocidades constantes, $F_v$	2,125
Coefficiente de Importancia, $I$	1,1

Cuadro 5-1 Coeficientes espectrales para diseño de los puentes peatonales de la Troncal Carrera 7.

El espectro de diseño que se utilizará en el análisis dinámico de los puentes peatonales se muestra en la Figura 5.1.

#### 5.4.3.4 Cargas de viento

La carga ocasionada por el viento se determina de acuerdo con lo establecido en el CCP-95. Las fuerzas y cargas que se utilizan en el diseño corresponden a una velocidad del viento de 80 km/h, este valor es adoptado para Bogotá según NSR-98. Para el diseño de la superestructura y de la infraestructura se adoptan los valores de fuerzas y cargas indicados en el CCP-95 para cada grupo o combinación de cargas, de tal forma que se generen los máximos esfuerzos en la estructura.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-Nov-2019

#### 5.4.3.5 Carga ocasionada por empujes de tierra

La dirección, magnitud y punto de aplicación de las cargas ocasionadas por los empujes de tierra se estimará siguiendo la metodología de la mecánica de suelos. La reacción que genere el suelo sobre la estructura de cimentación de los puentes se estimará siguiendo la teoría de Winkler.

#### 5.4.4 Casos de carga

Las diferentes combinaciones de carga utilizadas en el diseño corresponden a las establecidas en el Código Colombiano de Diseño Sísmico de Puentes, para el método del estado límite de resistencia, los casos de carga que se utilizará en el diseño de los puentes peatonales se resumen a continuación:

Las combinaciones de carga son obtenidas a través de la expresión  $y(D+L+W+H+E)$

Grupo	y	D	L	W	H	E
	1,30	1,00	1,67	0,00	0,00	0,00
IA	1,30	1,00	2,20	0,00	0,00	0,00
II	1,30	1,00	0,00	1,00	1,30	0,00
III	1,30	1,00	1,00	0,30	1,30	0,00
VII	1,00	1,00	0,00	0,00	1,00	1,00

Donde

D Carga muerta


L Carga viva

E Fuerzas sísmicas de diseño

H Cargas debidas al empuje lateral del suelo o a presión hidrostática

W Carga de viento

Para los análisis y diseños de las estructuras por el método del estado límite de resistencia debe tenerse en cuenta que, en las hipótesis que involucren cargas sísmicas, para cálculos de fuerzas internas, las fuerzas de sismo aplicables corresponden a fuerzas reducidas, es decir, divididas por el valor de R adoptado para las estructuras. En la evaluación de las deformaciones horizontales causadas por el sismo de diseño, las fuerzas de sismo aplicadas no deben reducirse, es decir, no deben dividirse por el valor de R.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-Nov-2019

#### 5.4.5 Método de diseño empleado

El diseño estructural de los puentes peatonales será elaborado mediante el método del estado límite de resistencia, según lo establecido en el Código Colombiano de Diseño Sísmico de Puentes. Adicionalmente se considerarán las recomendaciones que al respecto tiene la AASTHO.

En el caso de tratarse de cimentaciones superficiales el área de la cimentación deberá tener unas dimensiones que no generen esfuerzos de contacto en la superficie estructura-material de fundaciones superiores al esfuerzo admisible del estrato de fundación utilizando cargas de servicio. Si se requiere el uso de cimentaciones profundas para garantizar la estabilidad estructural, éstas se diseñarán de tal forma que transmitan al terreno esfuerzos inferiores a los admisibles, ya sea trabajando por fricción o de carga por punta.

#### 5.4.6 Modelo de análisis


Los puentes peatonales se modelarán en el programa de elementos finitos SAP 2000 v10.0, la estructura será definida mediante elementos tipo frame y los apoyos se considerarán de primer género.

La cimentación se diseñará usando la metodología de Winkler para estimar las cargas a las que esta estará sometida, y el módulo de reacción de la subrasante "k" se simulará mediante resortes elásticos.

### 5.5 PROCESOS CONSTRUCTIVOS Y PRUEBAS DE CARGA

El análisis del proceso constructivo y pruebas de carga se realizará como se muestra en el numeral 4.7.

(..)

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-Nov-2019

## RESOLUCIÓN 313780, del 17 de Octubre de 2023

***Por medio de la cual se adoptan lineamientos para adecuar o construir paraderos con condiciones de accesibilidad***

**ARTÍCULO 1. Objeto.** Adoptar el anexo técnico “*Lineamientos para adecuar o construir paraderos con condiciones de accesibilidad*”, el cual hace parte integral de la presente resolución.


**ARTÍCULO 2. Ámbito de aplicación.** Las entidades que tengan a su cargo la adecuación o construcción de paraderos asociados al componente zonal del SITP o al servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros metropolitano o por carretera, ubicados en la jurisdicción de Bogotá D.C., deberán cumplir con los lineamientos para adecuar o construir paraderos con condiciones de accesibilidad adoptados mediante la presente Resolución.

**Parágrafo.** La planeación de proyectos y la estructuración de contratos que se desarrollen a partir de la entrada en vigencia de la presente resolución y que incorporen la adecuación o construcción de paraderos de transporte público ubicados en Bogotá D.C. deberán atender los lineamientos adoptados en el presente acto administrativo.

Los contratos o proyectos que para la fecha de entrada en vigencia de la presente resolución se encuentren suscritos o en ejecución podrán atender los lineamientos de los que trata esta Resolución si, de forma voluntaria, las entidades a cargo lo consideran viable.

**ARTÍCULO 3. Accesibilidad de los paraderos del SITP.** La Secretaría Distrital de Movilidad articulará con Transmilenio y demás entidades del sector movilidad, las acciones para la intervención del espacio público, a fin de que se implementen de forma gradual, y de acuerdo con su disponibilidad presupuestal, los lineamientos del anexo técnico que hacen parte de la presente Resolución, para mejorar la accesibilidad del espacio público, incluidos los paraderos del SITP y del transporte intermunicipal.

**ARTÍCULO 4. Seguimiento.** Bajo la coordinación de la Secretaría Distrital de Movilidad y Transmilenio S.A, se realizarán mesas técnicas trimestrales en las que se convocará al Departamento Administrativo del Espacio Público (DADEP), Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial (UAEMRV), la Terminal de Transporte de Bogotá S.A, las Alcaldías locales, entre otras entidades que se consideren pertinentes, con el fin de coordinar acciones que permitan

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-Nov-2019

reducir o superar las barreras físicas y de seguridad del espacio público asociado a los paraderos.

**ARTÍCULO 5. Vigencia y derogatorias.** La presente resolución rige a partir de su publicación en el Registro Distrital y deroga las Resoluciones SDM 264 de 2015, 303 de 2016 y 269 de 2020.

#### **RESOLUCIÓN No. 269 DE 2020**

<sup>3</sup>Por medio de la cual se modifica la Resolución 264 de 2015 y se dictan otras disposiciones”

(...) 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 pertinentes 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.

---

**DECRETO NACIONAL 1538 DE 2005.** Reglamenta la Ley 361 de 1997 y establece parámetros para el diseño y la construcción del espacio público, incluyendo accesibilidad.

#### **RESOLUCIÓN No. 269 DE 2020**

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

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-Nov-2019

EL SECRETARIO DISTRITAL DE MOVILIDAD  
(...) 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 pertinentes 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.

---


**Norma técnica Colombiana NTC-5351 DE 2005:** Establece los requisitos generales de accesibilidad que deben cumplir los diferentes tipos de paraderos para transporte público También la SDM , resuelve sobrer la Resolución 269 del 2020

---

## Conclusiones:

### 1. Riesgos sísmicos:

Al no haberse diseñado de manera estructural adecuada, existe un peligro latente para la infraestructura de puentes peatonales, estaciones, portales y corredores peatonales del sistema TransMilenio. Esto podría generar graves riesgos en caso de un evento sísmico, ya que la falta de planificación y diseño puede comprometer la seguridad y estabilidad de estos espacios. Además, si se permite que los vendedores informales se ubiquen en estos espacios sin las debidas medidas de seguridad y autorización, la ciudad podría enfrentar responsabilidades legales y la obligación de indemnizar a aquellos vendedores afectados

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-Nov-2019


por un incidente, ya sea por la afectación directa de la infraestructura o por cualquier otro daño resultante de la vulnerabilidad de estas áreas. Es crucial que el sistema cuente con un diseño estructural adecuado y con políticas claras sobre el uso del espacio público, para evitar riesgos tanto para los usuarios del sistema como para los comerciantes informales, y para proteger la inversión pública en infraestructura urbana.

## 2. Construcciones existentes:

No existen estudios técnicos ni se previó, tampoco se ha realizado ningún tipo de acción o análisis relacionado con la posibilidad de permitir la presencia de vendedores ambulantes en el espacio público destinado a la movilidad peatonal dentro del sistema TransMilenio. La falta de un estudio integral que evalúe los impactos sociales, económicos y de seguridad sobre el uso del espacio público y la circulación de los peatones genera incertidumbre. Además, la ausencia de una planificación adecuada podría comprometer tanto la eficiencia del sistema de transporte como la seguridad de los usuarios. Es esencial que se lleve a cabo un diagnóstico técnico y una consulta con las partes involucradas, como autoridades locales, expertos en movilidad y comerciantes informales, para garantizar que cualquier medida adoptada respete tanto la funcionalidad del sistema como los derechos de los vendedores, y para evitar conflictos que puedan afectar la convivencia y la operatividad del espacio público.

## 3. Personas con Discapacidad

En el sistema TransMilenio, podemos observar que permitir la presencia de vendedores ambulantes en los espacios destinados a la movilidad peatonal sería también contraproducente para las personas con discapacidad, especialmente para aquellas con movilidad reducida o discapacidad visual. La obstrucción de los corredores peatonales y las estaciones dificulta el tránsito seguro y accesible, lo que puede generar barreras físicas para quienes dependen de la libre circulación y del diseño accesible de estos espacios. Además, el desorden causado por la ocupación indebida del espacio público podría poner en riesgo la seguridad de las personas con discapacidades, quienes requieren un entorno ordenado y predecible para desplazarse con confianza. Es fundamental que cualquier intervención en el espacio público contemple medidas específicas que garanticen la inclusión y el respeto a los derechos de las personas con discapacidad, asegurando que el sistema TransMilenio sea verdaderamente accesible para todos los ciudadanos.

 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-Nov-2019

## 5. COMPETENCIAS DEL CONCEJO

**Artículo 313.** Corresponde a los Concejos:

1. Reglamentar las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del municipio.
2. Adoptar los correspondientes planes y programas de desarrollo económico y social y de obras públicas.
3. Autorizar al alcalde para celebrar contratos y ejercer pro tempore precisas funciones de las que corresponden al Concejo.
4. Votar de conformidad con la Constitución y la ley los tributos y los gastos locales.
5. Dictar las normas orgánicas del presupuesto y expedir anualmente el presupuesto de rentas y gastos. Constitución Política de Colombia [Const]. Art. 313. 7 de julio de 1991 (Colombia).

### DECRETO LEY 1421 de 1993

**Artículo 12. Atribuciones.** Corresponde al Concejo Distrital, de conformidad con la Constitución y a la ley:

1. Dictar las normas necesarias para garantizar el adecuado cumplimiento de las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del Distrito.


## 6. IMPACTO FISCAL

Teniendo en cuenta los mandatos de la Ley 819 de 2003, este proyecto de acuerdo genera impacto fiscal que implica o conlleva a una modificación en el marco fiscal de mediano plazo, toda vez que, si se requieren costos sobre estudios y construcciones que no se han tenido en cuenta incrementando el presupuesto del Distrito, ocasionando la creación de unas nueve fuentes de financiación.

## 7. CONCLUSIONES

Este Proyecto de Acuerdo propone no solo la inclusión de un nuevo mecanismo para la captura de valor en el sistema de Transmilenio; sino un gran número de estudios y costos que determinarían cambiar las infraestructuras de las construcciones existentes, por ende y con fundamento en las consideraciones anteriormente expuestas, y atendiendo la pertinencia del proyecto, presentamos **PONENCIA NEGATIVA** al Proyecto de Acuerdo



 CONCEJO DE BOGOTÁ D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-Nov-2019

No. 359 de 2025, "POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS PARA EL APROVECHAMIENTO ECONÓMICO DE LOS CORREDORES DE CIRCULACIÓN DE LAS ESTACIONES DE TRANSMILENIO DE LA CIUDAD"

Cordialmente,



**DARIO FERNANDO CEPEDA PEÑA**

Concejal de Bogotá  
Coordinador Ponente  
Partido Liberal



**EMEL ROJAS CASTILLO**

Concejal de Bogotá  
Ponente  
Partido Nueva Fuerza Democrática