

PROPUESTA DESDE LA GESTIÓN DE PROYECTOS PARA MEJORAR EL  
TRÁNSITO PEATONAL Y DE BICIUSUARIOS SOBRE LA AVENIDA  
BOYACÁ CON CALLE 80



PROPUESTA DESDE LA GESTIÓN DE PROYECTOS PARA MEJORAR EL TRÁNSITO  
PEATONAL Y DE BICIUSUARIOS SOBRE LA AVENIDA BOYACÁ CON CALLE 80

César Ricardo Ruiz

Corporación Universitaria Minuto de Dios

Programa Especialización en Gerencia de Proyectos

julio de 2024

PROPUESTA DESDE LA GESTIÓN DE PROYECTOS PARA MEJORAR EL  
TRÁNSITO PEATONAL Y DE BICIUSUARIOS SOBRE LA AVENIDA  
BOYACÁ CON CALLE 80

PROPUESTA DESDE LA GESTIÓN DE PROYECTOS PARA MEJORAR EL TRÁNSITO  
PEATONAL Y DE BICIUSUARIOS SOBRE LA AVENIDA BOYACÁ CON CALLE 80

César Ricardo Ruiz

Trabajo de Grado presentado como requisito para optar al título de Especialista en Gerencia de  
Proyectos

Asesor(a)  
Sergio Andrés Zabala Vargas  
Doctor en Tecnología Educativa

Corporación Universitaria Minuto de Dios  
Programa Especialización en Gerencia de Proyectos

julio de 2024

# PROPUESTA DESDE LA GESTIÓN DE PROYECTOS PARA MEJORAR EL TRÁNSITO PEATONAL Y DE BICIUSUARIOS SOBRE LA AVENIDA BOYACÁ CON CALLE 80

## Contenido

### Tabla de contenido

Lista de tablas .....	5
Lista de figuras .....	6
Lista de anexos.....	7
Resumen .....	8
Abstract.....	9
Introducción.....	10
1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	14
1.1 Descripción del problema .....	15
1.1.1 Infraestructura actual en la avenida Boyacá con calle 80.....	16
1.2 La pregunta de investigación .....	16
1.3 Los objetivos de investigación .....	17
1.3.1 Objetivo general.....	17
1.3.2 Objetivos específicos.....	17
1.4 Justificación de la investigación.....	18
2. MARCO DE REFERENCIA.....	19
2.1. Marco de Antecedentes.....	19
2.2. Marco Teórico .....	21
2.3. Marco normativo .....	23
3. METODOLOGÍA .....	25
3.1. Enfoque y alcance de la investigación .....	25
3.2. Población y muestra.....	26
3.2.1. Definición de la población.....	26
3.2.2. Cálculo y selección de la muestra .....	29
3.3. Instrumento(s) .....	30
3.4. Descripción de procedimientos .....	31
3.5. Análisis de información.....	32

PROPUESTA DESDE LA GESTIÓN DE PROYECTOS PARA MEJORAR EL TRÁNSITO PEATONAL Y DE BICIUSUARIOS SOBRE LA AVENIDA BOYACÁ CON CALLE 80

3.6. Consideraciones éticas.....	33
3.6.1. Análisis de consideraciones éticas .....	33
3.6.2. Instrumentos de aceptación y autorización.....	34
4. RESULTADOS .....	36
5. CONCLUSIONES.....	43
Referencias.....	45
Anexos.....	48

PROPUESTA DESDE LA GESTIÓN DE PROYECTOS PARA MEJORAR EL  
TRÁNSITO PEATONAL Y DE BICIUSUARIOS SOBRE LA AVENIDA  
BOYACÁ CON CALLE 80

**Lista de tablas**

Tabla 1, Bases de datos consultados para establecer las Estrategias desde la gestión de proyectos al cruce de la avenida Boyacá con calle 80. Fuente propia. ....	20
Tabla 2: Ficha técnica del estudio .....	30

# PROPUESTA DESDE LA GESTIÓN DE PROYECTOS PARA MEJORAR EL TRÁNSITO PEATONAL Y DE BICIUSUARIOS SOBRE LA AVENIDA BOYACÁ CON CALLE 80

## Lista de ilustraciones

Ilustración 1: Área de zona de influencia directa en Avenida Boyacá con calle 80 en la localidad de Engativá.....	12
Ilustración 2: Área de influencia del proyecto en la Avenida Boyacá con calle 80 a hora pico.....	13
Ilustración 3: Localidad de Engativá, población y densidad .....	26
Ilustración 4: Número de siniestros en localidad de Engativá en el año 2021 .....	27
Ilustración 5: Mapa de concentración de accidentalidad en Engativá .....	28
Ilustración 6: Gráfico de género, edad y nivel educativo de los encuestados.....	36
Ilustración 7, se presenta el porcentaje que usa bicicleta, así como quienes viven en la zona .....	37
Ilustración 8: Accesos a puente existente costado sur-occidental .....	38
Ilustración 9: Puente Peatonal existente, desde el centro del galibo .....	38
Ilustración 10, demostración directa de la suspensión de la ciclo ruta en Avenida Boyacá .....	39
Ilustración 11: área de tránsito de peatones sin continuidad de espacio público .....	40

PROPUESTA DESDE LA GESTIÓN DE PROYECTOS PARA MEJORAR EL  
TRÁNSITO PEATONAL Y DE BICIUSUARIOS SOBRE LA AVENIDA  
BOYACÁ CON CALLE 80

**Lista de anexos**

# PROPUESTA DESDE LA GESTIÓN DE PROYECTOS PARA MEJORAR EL TRÁNSITO PEATONAL Y DE BICIUSUARIOS SOBRE LA AVENIDA BOYACÁ CON CALLE 80

## Resumen

En la Avenida Boyacá con la Calle 80 (Autopista Medellín) en Bogotá D-C. se encuentra un punto de alta congestión vehicular y peatonal. La construcción de un puente peatonal en esta ubicación es necesaria por varias razones importantes, tales como, mejorar la seguridad peatonal, optimizar el flujo vehicular, facilitar el acceso al transporte público y apoyar un desarrollo urbano más ordenado y sostenible.

Los estudios y diseños de este proyecto, generan gran expectativa, pues se espera que luego de la construcción, mejoren las condiciones del sector en general. “Dado que es un proyecto que conecta ciclo rutas y espacio público y ocasionaría grandes beneficios a la comunidad con su construcción, se genera grande expectación en el Distrito Capital y no solamente en la localidad de Engativa”. (INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO, 2019, pág. 412).

### Palabras clave

**Actores Viales:** Son actores de la vía, “todas las personas que asumen un rol determinado, para hacer uso de las vías, con la finalidad de desplazarse de un lugar a otro, por lo tanto, se consideran actores de tránsito y de la vía los peatones, los transeúntes, los pasajeros y conductores de vehículos automotores y no automotores, los motociclistas”. (VIAL, 2024)

**Biciusuarios:** Son las personas que transitan por las ciclorutas, que utiliza una bicicleta como medio de transporte a su estudio o trabajo. (REPÚBLICA, 2020)

# PROPUESTA DESDE LA GESTIÓN DE PROYECTOS PARA MEJORAR EL TRÁNSITO PEATONAL Y DE BICIUSUARIOS SOBRE LA AVENIDA BOYACÁ CON CALLE 80

## **Abstract**

On Avenida Boyacá with Calle 80 (Medellín Highway) in Bogotá D-C. We find ourselves with a point of high vehicular and pedestrian congestion. The construction of a pedestrian bridge in this location is necessary for several important reasons, such as improving pedestrian safety, optimizing vehicle flow, facilitating access to public transportation, and supporting more orderly and sustainable urban development.

The studies and designs of this project generate great expectations, since it is expected that after construction, the conditions of the sector in general will improve. "Given that it is a project that connects cycle routes and public space and would bring great benefits to the community with its construction, great expectations are generated in the Capital District and not only in the town of Engativa."

### Keywords

Road Actors: They are road actors, "all the people who assume a specific role, to use the roads, with the purpose of moving from one place to another, therefore, they are considered traffic and road actors. pedestrians, passers-by, passengers and drivers of motor and non-motor vehicles, motorcyclists."

Pedestrians: These are the people who use the pedestrian infrastructure in the town of Engativá, including residents, workers, students, older people, children and people with disabilities.

Bicycle users: These are people who travel along cycle routes, who use a bicycle as a means of transportation to their study or work.

# PROPUESTA DESDE LA GESTIÓN DE PROYECTOS PARA MEJORAR EL TRÁNSITO PEATONAL Y DE BICIUSUARIOS SOBRE LA AVENIDA BOYACÁ CON CALLE 80

## **Introducción**

Según nos informan los expertos y con análisis de la ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD (OMS), de que “cada año mueren más de 1,2 millones de personas en las carreteras del mundo entero, y entre 20 y 50 millones padecen traumatismos no mortales. Se trata de una epidemia que sigue en aumento en buena parte del planeta. En los últimos cinco años, la mayoría de los países han aprobado las recomendaciones del Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito, que proporcionan orientación sobre el modo de implantar a nivel nacional un enfoque integral para la mejora de la seguridad vial y la reducción de las muertes en carretera” (ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD, 2009, pág. 2)

Este proyecto trata de incentivar un “desarrollo sostenible de movilidad en las ciudades, particularmente en la Avenida Boyacá con calle 80 en la ciudad de Bogotá D.C. por tanto, se presenta una solución a la accidentabilidad, toda vez que de acuerdo con los estudios realizado por la secretaria de movilidad, presenta situaciones críticas en la localidad de Engativá; según este aliciente, se deriva la construcción de un puente peatonal, con el propósito de reducir la accidentalidad”. (INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO, 2014, pág. 3)

El presente informe propone la implantación urbana para los estudios y diseños del futuro puente peatonal ubicado en la avenida Boyacá con Calle 80 costado Sur, fundamentada por las teorías y mejores prácticas de la ingeniería Vial, tales como diseño geométrico de carreteras, apoyada por especialistas de tránsito urbanismo e interactuando con las diferentes especialidades involucradas para tal fin, tales como geotecnia, diseños de pavimentos, estructuras convencionales, redes húmedas, redes secas, impacto ambiental e impacto social.

## PROPUESTA DESDE LA GESTIÓN DE PROYECTOS PARA MEJORAR EL TRÁNSITO PEATONAL Y DE BICIUSUARIOS SOBRE LA AVENIDA BOYACÁ CON CALLE 80

La construcción de puentes peatonales representa una solución integral para mejorar la movilidad urbana y la seguridad vial en ciudades densamente pobladas como Bogotá, por tal motivo, como constructor y profesional en el área, presento la ejecución de este proyecto, con el fin de generar utilidades para la organización, en la cual presido la dirección técnica.

Este informe explora los objetivos, beneficios y consideraciones clave en la construcción de puentes peatonales en Bogotá. Analiza la importancia de estas infraestructuras desde diversas perspectivas, incluyendo la seguridad, la accesibilidad universal, la conectividad urbana y el desarrollo sostenible. Además, se examinan casos específicos y se presentan recomendaciones para futuros proyectos, con el fin de optimizar su diseño, implementación y mantenimiento.

Para esta etapa se investigó, revisó, recopiló y analizó la información secundaria, y se tomó información primaria como la topografía de campo, así como información de las visitas técnicas que realizaron cada una de las especialidades interdisciplinarias en este proyecto.

El área de influencia directa corresponde a cuatro barrios de la localidad décima de Engativá, a saber, los barrios Minuto de Dios, La Floresta, Boyacá Real, donde se podrá identificar el cómo están conectadas de acuerdo a la planeación y desarrollo de Bogotá D.C., incluido el sitio de interés llamado Centro Comercial Titán Plaza.

El actor vial con mayor mortalidad, corresponde a peatón, según lo dice las cifras y los especifica la INFORMACIÓN HISTÓRICA DE SINIESTRALIDAD VIAL DE BOGOTÁ, indicando que “para los periodos de 2015 a 2022, el mayor número de víctimas se concentra en los peatones, con una tendencia decreciente en el tiempo”. (Movilidad, 2023, pág. 34)

## PROPUESTA DESDE LA GESTIÓN DE PROYECTOS PARA MEJORAR EL TRÁNSITO PEATONAL Y DE BICIUSUARIOS SOBRE LA AVENIDA BOYACÁ CON CALLE 80



Ilustración 1: Área de zona de influencia directa en Avenida Boyacá con calle 80 en la localidad de Engativá

Fuente: Infraestructura de datos espaciales de Bogotá D.C. (IDECA)

Los diseños propuestos en el capítulo de marco teórico, referente a estructuras en concreto, estructura de pavimento, “así como los andenes, senderos peatonales y ciclo rutas, obligan a la documentación de los anexos técnicos, basados en los requerimientos generales en la guía de alcance de los entregables de la etapa de Diseño del INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO (IDU)”. (IDU, 2011, págs. 1-2) Haciendo salvedad, a que en esta investigación académica, se enfatizará en diseños de pavimentos y diseño de estructura convencionales en concreto, de los cuales, no incluye estudio de movilidad que mejore los recorridos en estas vías arterias, toda vez que, en la zona hay alta congestión vehicular, tal como lo demuestra la ilustración 2.

En el capítulo 1, se proporcionará el planteamiento del problema, tal como lo describe la pregunta de investigación, relacionada con el aumento las víctimas fatales en la

## PROPUESTA DESDE LA GESTIÓN DE PROYECTOS PARA MEJORAR EL TRÁNSITO PEATONAL Y DE BICIUSUARIOS SOBRE LA AVENIDA BOYACÁ CON CALLE 80

accidentalidad vial, afectando directamente a los peatones que transitan en la avenida Boyacá con calle 80.

En los capítulos 2 y 3, se analizará los marcos de referencia a que hace alusión el presente documento, toda vez que, se mostrarán los antecedentes típicos de mortalidad vial, en algunos lugares específicos de la ciudad, “orientando el actuar de la administración distrital para la construcción de un sistema de movilidad sostenible y seguro mediante un instrumento que permite establecer las estrategias, programas, proyectos y metas relacionadas con la movilidad de la ciudad hasta el 2035”. (SECRETARÍA DE MOVILIDAD, 2023, pág. 12)



Ilustración 2: Área de influencia del proyecto en la Avenida Boyacá con calle 80 a hora pico

Fuente: Pagina web de la secretaría de movilidad.

# PROPUESTA DESDE LA GESTIÓN DE PROYECTOS PARA MEJORAR EL TRÁNSITO PEATONAL Y DE BICIUSUARIOS SOBRE LA AVENIDA BOYACÁ CON CALLE 80

## 1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

A nivel mundial, según lo describe la ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD “casi la mitad (el 46%) de las personas que fallecen a consecuencia de accidentes de tránsito son peatones, ciclistas o usuarios de vehículos de motor de dos ruedas, denominados colectivamente usuarios vulnerables de la vía pública”. (ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD, 2009, pág. 3).

Según lo señala el MINISTERIO DE SALUD “los motociclistas, los ciclistas y los peatones aportan la carga más alta de mortalidad en los accidentes de tránsito en Colombia. Así lo aseguró el ministro de Salud y Protección Social, Juan Pablo Uribe Restrepo, durante el lanzamiento de la Semana Nacional por la movilidad saludable, segura y sostenible”. (MINISTERIO DE SALUD, 2018)

El juzgado primero administrativo de descongestión del circuito judicial de Bogotá mediante fallo con fecha de mayo 16 de 2011, resolvió negar las pretensiones de la acción popular 2009-00295 y exhorto al distrito Capital y al INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO (IDU) en los términos expresados en la parte movida dicho fallo así: ***“Conforme a lo anteriormente señalado, al distrito le corresponde, fijar directrices, políticas y estrategias en materia de planeación, y coordinar el sistema, por ello el despacho exhortará a Bogotá distrito capital articular acciones con el Idu ya que se estableció en la presente acción que la adecuación de un puente peatonal para facilitar el tránsito seguro de la población general y en especial para las personas con limitación requiere la coordinación de acciones relacionadas con el plan maestro de movilidad Los criterios establecidos por la Secretaría de planeación las apropiaciones presupuestales pertinentes para que en desarrollo de sus competencias y en actuar articulada de sus funciones el distrito Capital herido se dispongan directrices necesarias y acciones***

PROPUESTA DESDE LA GESTIÓN DE PROYECTOS PARA MEJORAR EL TRÁNSITO PEATONAL Y DE BICIUSUARIOS SOBRE LA AVENIDA BOYACÁ CON CALLE 80

***respectivamente para la adecuación del puente peatonal de la Calle 80 con avenida Boyacá en un esquema de colaboración mutua***<sup>vi</sup> (Acción popular 2009-00295 , 2011, págs. 2-48)

El INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO, en armonía con la solicitud expuesta en la acción popular 2009-00295 de 2011 y “teniendo en cuenta los resultados obtenidos en los estudios previamente realizados, fue necesario laborar los estudios y diseños para la construcción del puente peatonal ubicado en el costado sur de la avenida Boyacá con Calle 80, los cuales se basarán en el análisis y recopilación de información y se definirán la solución e implementar Descripción del problema” (INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO, 2014, pág. 2)

De acuerdo a lo descrito en el planteamiento del problema, se identifica la orden que hace el juzgado primero al distrito capital, en particular, al INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO IDU, sobre la siniestralidad vial para los peatones y biciusuarios que transitan por la Avenida Carrera 72 (Avenida Boyacá) a la altura de la calle 80, puesto que, entre las calle 74 y 82, hay ausencia de carriles exclusivos para ciclistas y peatones.

Así mismo no se cuenta con la infraestructura de andenes peatonales en el corredor; ya que en el informe entregado por la secretaria de movilidad el actor vial que presenta el porcentaje más alto de víctimas fatales es el peatón con un 37,2 con respecto a los demás actores viales, situación que genera iniciar un proyecto para mitigar los accidentes viales.

Debido a la información planteada, en Bogotá D.C hay una problemática social a la cual se le debe dar salida y así lograr disminuir los índices de accidentalidad, como resultado de ausencia de infraestructura adecuada para bici usuarios, y principalmente a personas con movilidad reducida, para cruzar la avenida Boyacá con calle 80, ya que actualmente el puente

## PROPUESTA DESDE LA GESTIÓN DE PROYECTOS PARA MEJORAR EL TRÁNSITO PEATONAL Y DE BICIUSUARIOS SOBRE LA AVENIDA BOYACÁ CON CALLE 80

peatonal existente, no presenta las adecuadas condiciones de incorporación, así como tampoco de tránsito.

### **1.1.1 Infraestructura actual en la avenida Boyacá con calle 80**

La implementación de una red de ciclovías es crucial para un futuro donde la bicicleta se masifique como modo de transporte. Esto se logra conectando diferentes ciclovías para permitir un desplazamiento seguro de los ciclistas a través de la ciudad. “En Bogotá se ha incrementado el uso de la bicicleta y, con este, los índices en accidentalidad, ya que para el 2017 se presentó una cifra de 71 ciclistas muertos y 1.271 lesionados. A pesar de que existen campañas de seguridad vial, la cantidad de accidentes no disminuye”. (Dios, 2019)

La conexión de zonas peatonales o accesos de ciclorutas sobre la Avenida Boyacá a la altura de la calle 80, se pierden o se suspende, entre las calles 76 y 82. Las personas que se dirigen hacia el centro comercial Titán Plaza, o en dirección Norte-Sur por esa vía arteria de la ciudad, arriesgan sus vidas para lograr llegar a sus destinos, teniendo presente la congestión vehicular y el tipo de actores viales que transitan por ahí.

Así las cosas, mediante el diseño y construcción de un puente peatonal en esa franja, permitirán mejorar la integración de los barrios que forman parte de la zona de influencia.

## **1.2 La pregunta de investigación**

¿Cuál es el efecto de proponer, desde la gestión de proyectos, una estrategia para mejorar la gestión del tránsito peatonal y de bici usuarios en la Avenida Boyacá con calle 80 en Bogotá D.C.?

# PROPUESTA DESDE LA GESTIÓN DE PROYECTOS PARA MEJORAR EL TRÁNSITO PEATONAL Y DE BICIUSUARIOS SOBRE LA AVENIDA BOYACÁ CON CALLE 80

## 1.3 Los objetivos de investigación

### 1.3.1 Objetivo general

Por medio de la gestión de proyectos, desarrollar un plan de acción para la reducción de accidentes viales en la intersección de la Avenida Boyacá con Calle 80, mediante la identificación y análisis de las causas y factores contribuyentes a la accidentalidad en esta zona, proponiendo medidas de intervención específicas que mejoren la seguridad vial.

### 1.3.2 Objetivos específicos

- Identificar las principales causas de los accidentes de tráfico que incluye peatones y biciusuarios en la intersección de la avenida Boyacá con calle 80 en Bogotá D.C.
- Dar bases técnicas para la conexión de la Avenida Boyacá en sentido Este-Oeste a la altura de la calle 80, por medio de diseños urbanísticos que incluyen ciclorutas, andenes peatonales y pasos seguros para personas con limitaciones físicas desde la calle 74 hasta el centro comercial Titán Plaza (calle 82) y la Universidad Minuto de Dios.
- Desde la Gestión de Proyectos, proponer estrategias para incentivar el uso seguro de la bicicleta en desplazamientos a planteles educativos y el trabajo en la ciudad de Bogotá, toda vez que es “un sistema de transporte sostenible que promueva el crecimiento económico, reduce las desigualdades y refuerza la lucha contra el cambio climático”. (NACIONES UNIDAS, 2022)

# PROPUESTA DESDE LA GESTIÓN DE PROYECTOS PARA MEJORAR EL TRÁNSITO PEATONAL Y DE BICIUSUARIOS SOBRE LA AVENIDA BOYACÁ CON CALLE 80

## 1.4 Justificación de la investigación

“Los usuarios vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas) son los más afectados por los siniestros de tránsito; durante el 2018, el 96% de las víctimas mortales fueron usuarios vulnerables. En particular, el peatón es el usuario más afectado por los siniestros en Bogotá, concentrando el 48% de las muertes durante el año 2018.” (SECRETARIA DE MOVILIDAD, 2019).

La avenida Boyacá con calle 80, es una intersección con alta afluencia vehicular y peatonal. Dado que el puente peatonal existente, no tiene rampas de acceso para biciusuarios y peatones con movilidad reducida, obliga a que los usuarios no motorizados que transitan entre los barrios de Minuto de Dios, La Floresta, Boyacá Real y Las Ferias, lo hagan por pasos a riesgo de su integridad. Motivo por el cual, se presentan accidentes en la intersección mencionada, que involucran a peatones que intentan cruzar la vía.

Los estudios y diseños para “la construcción de un puente peatonal con rampa y ciclo puente que mejore la conectividad y accesibilidad en esa zona de la ciudad garantiza, es un paso seguro para la población con movilidad reducida y cumple lo solicitado en el fallo de la acción popular AP 20 09 — 0295” (INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO, 2019, pág. 19) y adicionalmente conecta los dos costados de la avenida Boyacá garantizando un paso seguro para los usuarios

Para mejorar la conexión e integración de la zona objeto de este estudio y garantizar la seguridad, estética y desarrollo urbano, además, de “promover el uso de la bicicleta en las grandes ciudades que contribuye a garantizar una movilidad urbana saludable, segura, sostenible y solidaria”. (ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD, 2021), es necesaria una investigación para la Gestión de Proyectos.

PROPUESTA DESDE LA GESTIÓN DE PROYECTOS PARA MEJORAR EL TRÁNSITO PEATONAL Y DE BICIUSUARIOS SOBRE LA AVENIDA BOYACÁ CON CALLE 80

**2. MARCO DE REFERENCIA**

**2.1.Marco de Antecedentes**

A continuación, se presenta un listado de obras de consulta analizadas para el desarrollo de esta monografía.

#	Autores	Título	Año	Cita	Tipo de Documento	Estrategias/Resumen
1	Díaz Acosta, C.A. y Ecobar Alba, A.P.	SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN DISTRITAL BAJO EL ESTÁNDAR MIPG	2019	Secretaría de Movilidad	Informe	Lineamientos Técnicos en Materia de Seguridad Vial
2	OMS	ORGANIZACIÓN PANAMERICANA DE LA SALUD	2023	Organización mundial de la salud	Artículo	Semana Mundial de la ONU para la Seguridad Vial 2023
3	Sánchez Fonseca, D.	Obras del IDU con recursos de valorización	2021	Alcaldía Mayor de Bogotá	Artículo	Con estas intervenciones se busca incentivar de manera integral la movilidad sostenible y segura; además ofrecer comodidad a peatones y ciclistas
4	Juzgado Primero de Bogotá D.C.	Acción Popular	2009	acción popular 2009-00295	Fallo	Solicitud para construir un ciclopunte en la Avenida Boyacá con calle 80
5	Instituto de Desarrollo Urbano Luzardo Triana, W.O. Suarez Bernal, J.J.	Documento técnico de soporte	2019	Informe de Factibilidad	Informe	Actualización de la factibilidad para la construcción del ciclopunte de la avenida Boyacá con calle 80
6	Duarte, D. López, K.	Caso de Estudio	2019	Caso de estudio en Engativá	Revista	Modelo de probabilidad de accidente en bicicleta

PROPUESTA DESDE LA GESTIÓN DE PROYECTOS PARA MEJORAR EL TRÁNSITO PEATONAL Y DE BICIUSUARIOS SOBRE LA AVENIDA BOYACÁ CON CALLE 80

#	Autores	Título	Año	Cita	Tipo de Documento	Estrategias/Resumen
7	Ministerio de Salud	Estrategia de movilidad	2018	Colombia	Artículo	<i>La seguridad vial es asunto de todos</i>
8	Peñalosa, E.	Secretaría de Movilidad	2020	Bogotá	Artículo	Una gran ciudad no es aquella que tiene autopistas, sino una donde un niño en un triciclo o en una bicicleta puede ir seguro a cualquier lado
9	Bloomberg Philanthropies	INFORMACIÓN HISTÓRICA DE SINIESTRALIDAD VIAL DE BOGOTÁ	2020	Bogotá	Artículo	Estadísticas de accidentalidad en Bogotá
10	Organización mundial de la salud	La bicicleta como herramienta para lograr Objetivos de Desarrollo Sostenible	2021	Mexico	Artículo	Por todos estos beneficios, la OPS/OMS exhorta a las personas tomadoras de decisión en todos los ámbitos a incluir el uso de la bicicleta en sus proyectos legislativos, de inversión y desarrollo, y en sus decisiones de política pública o institucional

Tabla 1, Bases de datos consultados para establecer las Estrategias desde la gestión de proyectos al cruce de la avenida Boyacá con calle 80. Fuente propia.

Podemos decir que de las personas que fallecen en el mundo por accidentes de tránsito, “la mitad son usuarios vulnerables de la vía pública, estos usuarios son denominados colectivamente por peatones, ciclistas y conductores o pasajeros de vehículos de motor de dos ruedas. La proporción de muertes por accidentes de tránsito entre los usuarios vulnerables de la vía pública es mayor en los países de ingresos bajos que en los de altos ingresos” (ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD, 2021).

Según la Agencia Nacional de Seguridad Vial, “las cifras de muertes por accidentes de tránsito en Bogotá ha incrementado de gran manera en comparación de 2021, además se

## PROPUESTA DESDE LA GESTIÓN DE PROYECTOS PARA MEJORAR EL TRÁNSITO PEATONAL Y DE BICIUSUARIOS SOBRE LA AVENIDA BOYACÁ CON CALLE 80

resaltó que el 38,71 % de las muertes corresponde a motociclistas, siendo el transporte causante del 59.45 % de los accidentes totales en Colombia”. (Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2022, pág. 5) En este caso, del presente estudio, nos centraremos en la seguridad vial para bici usuarios y peatones.

Teniendo presente lo anterior, la comunidad de los barrios Bonanza, Las Ferias, Minuto de Dios y Santa María del Lago, de la localidad # 10 de Engativá, por medio de derechos de petición y acciones de tutela durante la última década; influyeren a que “se desarrollara un proyecto en el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), para la continuación de la cicloruta por la Avenida Carrera 72 entre calles 76 y 82 mediante el diseño y construcción de un puente peatonal con cicloruta incluida”. (INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO, 2014, pág. 16)

La existencia de las estaciones de TransMilenio, Minuto de Dios y Boyacá, sobre la avenida de la Calle 80 es uno de los factores generadores de tráfico peatonal a través del puente existente, debido a la necesidad de conexión entre TransMilenio y el transporte público convencional de la avenida Boyacá (SITP).

### **2.2.Marco Teórico**

La importancia de la bicicleta como medio de transporte, ha tenido gran importancia en el mundo y en nuestro país, pues “desde hace más de un siglo los colombianos han utilizado la bicicleta como medio de transporte. Este vehículo se ha convertido en un medio de recreación y, con el paso del tiempo, en un modo para apropiarse de los diferentes espacios rurales y urbanos. Su papel como medio de transporte ha sido fundamental para mejorar el acceso al trabajo, la educación, los bienes y servicios e incluso ha representado la gloria en la élite del deporte mundial”. (MINISTERIO DE TRANSPORTE, 2016, pág. 12)

## PROPUESTA DESDE LA GESTIÓN DE PROYECTOS PARA MEJORAR EL TRÁNSITO PEATONAL Y DE BICIUSUARIOS SOBRE LA AVENIDA BOYACÁ CON CALLE 80

Cuando hablamos de seguridad vial, nos referimos al conjunto de medidas y acciones destinadas a prevenir y reducir los accidentes de tráfico, “la seguridad vial se refiere por el conjunto de acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o de lesión de las personas en sus desplazamientos ya sea en medios motorizados o no motorizados. Se trata de un enfoque multidisciplinario sobre medidas que intervienen en todos los factores que contribuyen a los accidentes de tráfico en la vía” (AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, 2024, pág. 1).

Los puentes peatonales son “estructuras elevadas que, para poder permitir el tránsito de bicicletas, cuenta con un espacio adicional separado de los peatones. Así, tanto peatones como ciclistas cuentan con áreas diferenciadas para cada uno”. (SECRETARIA DE MOVILIDAD DE BOGOTÁ D.C., 2020, pág. 44).

Estos elementos, denominados “‘puentes peatonales’ son usados para garantizar la seguridad de los transeúntes que quieren cruzar la vía, sin que entren en conflicto con los vehículos. Sin embargo, su uso no es constante y estadísticas de la Secretaría de Movilidad de Bogotá indican que los peatones son el actor más vulnerable dentro del sistema de movilidad cuando se cruzan la vía atravesando el tráfico, en lugares en donde existen pasos peatonales”. (El Tiempo, 2013, pág. 2)

La proyección del Puente Peatonal de la Avenida Boyacá con calle 80 en Bogotá D.C. planeado al costado sur de la intersección de la Avenida. Boyacá con calle 80 y su “conexión con el espacio público existente, así como los senderos peatonales a construirse en las zonas verdes de las orejas Nororiental y Sur occidental del puente vehicular de la intersección mencionada, ayudará a transitar de manera segura a los peatones y biciusuarios que transitan a diario por esa zona de la ciudad, particularmente de la localidad de Engativá” (INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO, 2019) , como también a personas con movilidad reducida.

## PROPUESTA DESDE LA GESTIÓN DE PROYECTOS PARA MEJORAR EL TRÁNSITO PEATONAL Y DE BICIUSUARIOS SOBRE LA AVENIDA BOYACÁ CON CALLE 80

De acuerdo al párrafo anterior, podemos mencionar que la cicloruta o bici puente, es una Vía construida explícitamente para la circulación exclusiva de bicicletas y que está separada físicamente tanto del tráfico motorizado como del peatonal.

### **2.3.Marco normativo**

Este proyecto está diseñado cumpliendo con todas las normas que le son aplicables, tales como:

En el artículo 5 de la Ley 1682 de 2013 “Por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias”, se establecen como función pública las acciones de planificación, ejecución, mantenimiento, mejoramiento y rehabilitación de los proyectos y obras de infraestructura de transporte, las cuales materializan el interés general previsto en la Constitución Política de fomentar el desarrollo y crecimiento económico del país; su competitividad internacional; la integración del Territorio Nacional, y el disfrute de los derechos de las personas. Esta función se ejerce a través de las entidades y organismos competentes del orden nacional, departamental, municipal o distrital, directamente o con la participación de los particulares (REPÚBLICA, CONGRESO DE LA, 2013).

En la Ley 715 de 2011, artículo 74, define que “los Departamentos son promotores del desarrollo económico y social dentro de su territorio y ejercen funciones administrativas, de coordinación, de complementariedad de la acción municipal, de intermediación entre la Nación y los Municipios y de prestación de los servicios” (CONGRESO DE LA REPÚBLICA, 2001, págs. 6-7).

Además, el Ministerio de Transporte mediante la resolución 3258 de 2018 adoptó “la guía de ciclo-infraestructura para las ciudades colombianas “la cual servirá de apoyo y línea

## PROPUESTA DESDE LA GESTIÓN DE PROYECTOS PARA MEJORAR EL TRÁNSITO PEATONAL Y DE BICIUSUARIOS SOBRE LA AVENIDA BOYACÁ CON CALLE 80

base para la construcción e implementación de cicloinfraestructura y servicios complementarios. Este PROYECTO TIPO hace referencia a la guía en mención la cual fue socializada por el ministerio y se encuentra disponible a la ciudadanía” (Ministerio de Transporte, 2018, págs. 1-2).

A continuación, se enuncian las principales normas técnicas, reglamentos, manuales y demás documentación regulatoria aplicable a los diseños estructurales de los elementos que componen el área de influencia del proyecto, como puentes, pasos elevados de tuberías y cámaras auxiliares de redes secas y húmedas.

- Norma Colombiana de Diseño de Puentes. LRFD. CCP-14, INVIAS - Resolución 108 del 26 de enero de 2015. (INVIAS, 2014)
- AASHTO LRFD Bridge Design Specifications 2014. American Association of State Highway Bridges. (AASHTO, 2014, págs. 8-16)
- LRFD Guide Specifications for the Design of Pedestrian Bridges de la AASHTO. (AASHTO, 2014, págs. 6-8)

### **3. METODOLOGÍA**

#### **3.1. Enfoque y alcance de la investigación**

El enfoque de la siguiente investigación es de carácter cualitativo, como lo define Hernández, Fernández y Baptista (2016) Subtítulo nivel 3. Y con la característica de esta investigación, y con información suministrada por el departamento Social de la Compañía CYG INGENIEROS CONTRATISTAS SAS, se llevó a cabo encuestas y análisis de datos de cualitativos, puesto que involucró a diferente público como transeúntes (peatones aleatoriamente),, vecinos del sector, profesionales especialistas en la infraestructura vial y policías de tránsito,. Asimismo, este método se articula cuidadosamente a la investigación, al abordar un análisis crítico sobre la mediación de las necesidades de tener un Puente Peatonal y un espacio público delimitado o separado de otros actores viales, en el lugar objeto de este estudio.

En vista de que se llevó a cabo el método cualitativo durante la investigación, se tuvieron diálogos abiertos con el objetivo de conocer opiniones y experiencias de los futuros usuarios.

Los resultados presentados hacen parte de los compromisos de la oficina de atención al ciudadano del INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO, en la generación oportuna y formación frente a la percepción ciudadana, la cual tiene como propósito apoyar los procesos de mejora continua en los procedimientos de gestión social y atención al ciudadano, que adelanta el Instituto en aras de garantizar una atención de calidad y respeto, al ir cerrando la solitud del tribunal administrativo en cuanto a la acción popular con expediente 1100133-31-012-2009-00295-01

### 3.2. Población y muestra

#### 3.2.1. Definición de la población

Para desarrollar esta investigación, se involucraron diversos actores que influyen en el comportamiento de la accidentalidad y la movilidad propia de Bogotá D.C. y específicamente en la Avenida Boyacá a la altura de la calle 80. Se escogió a los peatones y actores viales, que como muestra, se tuvieron presente los barrios Minuto de Dios, Las Ferias, LA Floresta y Boyacá Real de la localidad décima de Engativá.

La encuesta estará dirigida a la población de Engativá, que de acuerdo con las cifras del de integración social cuenta con un total de 814.467 habitantes (Bogotá, Integración Social, 2022).

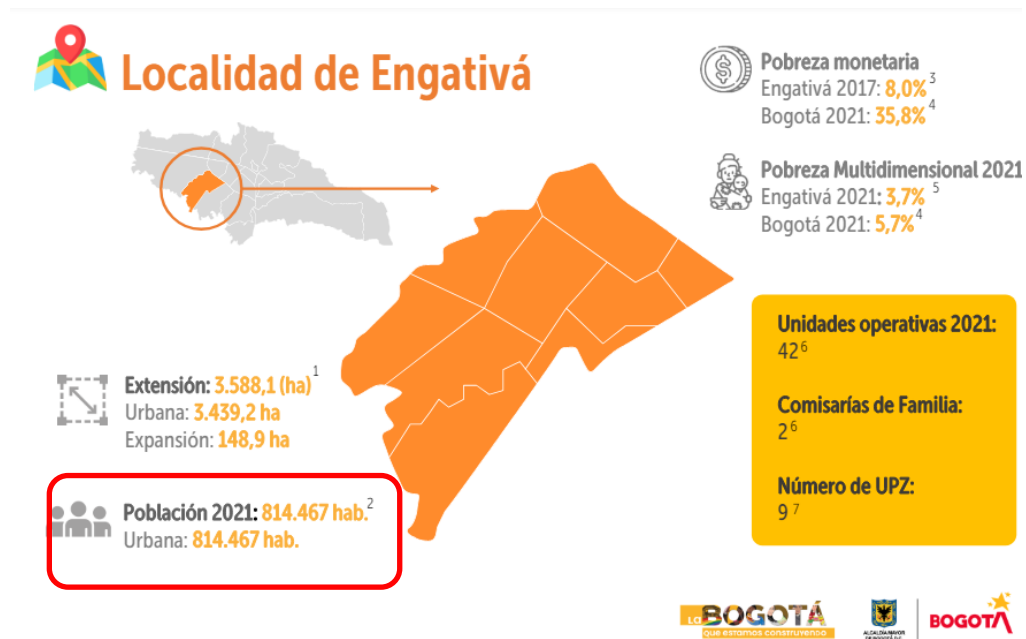


Ilustración 3: Localidad de Engativá, población y densidad

Fuente: Secretaría de Integración Social

## PROPUESTA DESDE LA GESTIÓN DE PROYECTOS PARA MEJORAR EL TRÁNSITO PEATONAL Y DE BICIUSUARIOS SOBRE LA AVENIDA BOYACÁ CON CALLE 80

Según informe de la secretaría de Movilidad de Bogotá D.C. “en el año 2021 la localidad de Engativá reportó 2.963 siniestros de tránsito, de los cuales el 35% fueron siniestros graves (al menos un lesionado o víctima fatal en el siniestro)”: (Secretaría Distrital de Movilidad, 2022, pág. 13)

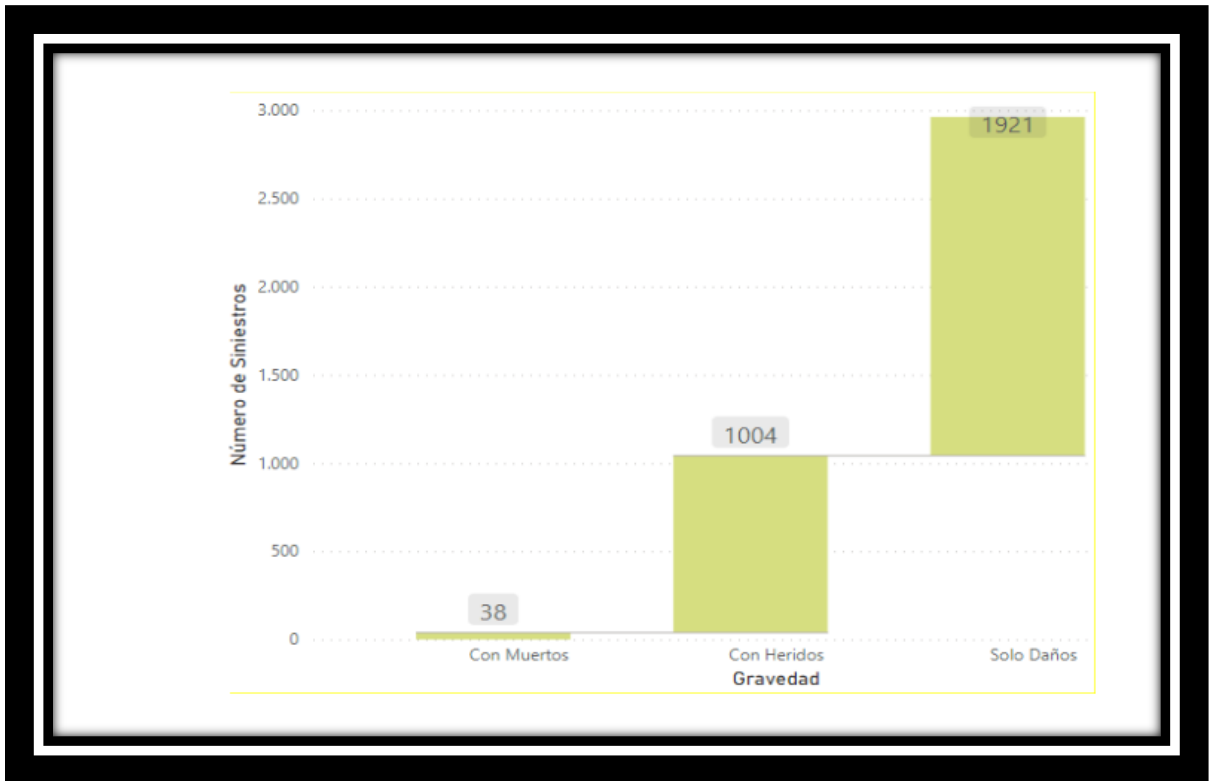


Ilustración 4: Número de siniestros en localidad de Engativá en el año 2021

Fuente: Secretaría de Movilidad de Bogotá D.C.

La siniestralidad en la localidad de ENGATIVA se concentra principalmente en la “Avenida Calle 80, Avenida Boyacá, Avenida Ciudad de Cali, y Avenida Chile, con algunos puntos críticos en **la Avenida Calle 80 y en la Avenida Boyacá**” (Secretaría Distrital de Movilidad, 2022, pág. 12), como se puede evidenciar en el mapa de concentración, de la ilustración No 5.

## PROPUESTA DESDE LA GESTIÓN DE PROYECTOS PARA MEJORAR EL TRÁNSITO PEATONAL Y DE BICIUSUARIOS SOBRE LA AVENIDA BOYACÁ CON CALLE 80

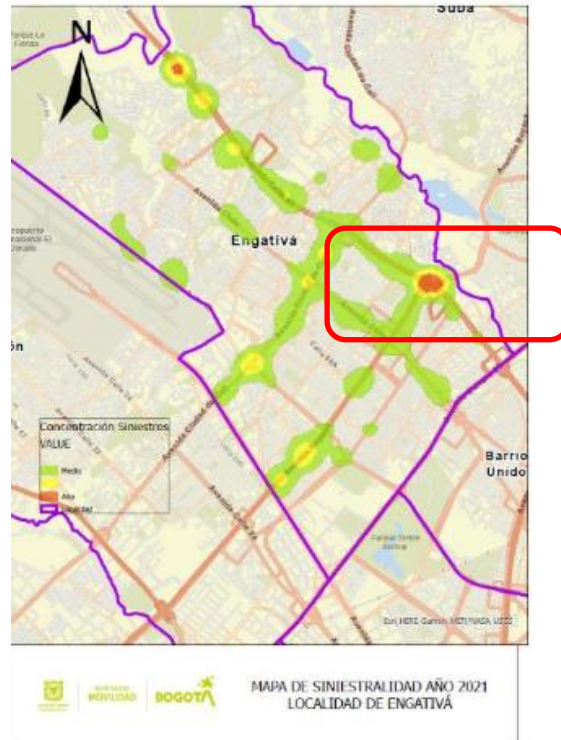


Ilustración 5: Mapa de concentración de accidentalidad en Engativá

Fuente: Secretaría de movilidad de Bogotá D.C,

Población a la quien e dirige la encuesta:

Actores Viales: Son actores de la vía, todas las personas que asumen un rol determinado, para hacer uso de las vías, con la finalidad de desplazarse de un lugar a otro, por lo tanto, se consideran actores de tránsito y de la vía los peatones, los transeúntes, los pasajeros y conductores de vehículos automotores y no automotores, los motociclistas, los ciclistas, los acompañantes, los pasajeros, entre otros. Según la agencia nacional de seguridad vial.

Peatones: Son las personas que utilizan la infraestructura peatonal en la localidad de Engativá, incluyendo residentes, trabajadores, estudiantes, personas mayores, niños y personas con discapacidades. El estudio se centraría en comprender las necesidades, comportamientos y experiencias de la seguridad de estos actores en la Avenida Boyacá con calle 80.

# PROPUESTA DESDE LA GESTIÓN DE PROYECTOS PARA MEJORAR EL TRÁNSITO PEATONAL Y DE BICIUSUARIOS SOBRE LA AVENIDA BOYACÁ CON CALLE 80

Biciusuarios: son las personas que transitan por las ciclorutas y cuando no existe continuidad, por el espacio público o las vías, usando vehículos no motorizados.

## 3.2.2. Cálculo y selección de la muestra

La muestra de la población:

$$n = \frac{N Z^2 pq}{d^2 (N - 1) + Z^2 pq}$$

Ecuación 1: Cálculo de muestra poblacional

Fuente: Barojas, 2005

N: Tamaño de la población 814.467 habitantes de Engativá

Z: Nivel de confianza 99%

P= Probabilidad de ocurrencia 50%

q= Probabilidad que no ocurra 50%

d= Margen de error=15%

n=242 encuestas

Como primer paso se obtuvo la muestra de 242 encuestas a personas en la localidad de Engativá, que en su mayoría transitan por la Avenida Boyacá con calle 80.

FICHA TÉCNICA DEL ESTUDIO	
Objeto del Estudio	Conocer la opinión de los usuarios y peatón sobre la Construcción del puente peatonal sobre la avenida Boyacá con Calle 80

## PROPUESTA DESDE LA GESTIÓN DE PROYECTOS PARA MEJORAR EL TRÁNSITO PEATONAL Y DE BICIUSUARIOS SOBRE LA AVENIDA BOYACÁ CON CALLE 80

Población Objeto	13271 transeuntes entre peatones y biciusuarios de acuerdo al aforo recolectado durante horas pico y valle
Tamaño de muestra	129 biciusuarios y 113 peatones, para un total de 242 encuestas
Precisión y confiabilidad	La muestra es representativa a nivel general, con un margen del 5% para estimaciones de parámetros con un fenómeno de ocurrencia del 50%
Cobertura Geográfica	El estudio se realizó en los curces peatonales de la Calle 79A con Avenida Boyacá y en la Calle 80 con carrera 73, continuo a la universidad Munito de Dios
Tipo de muestreo	Muestreo aleatorio
Tipo de encuesta	Encuesta presencial con formulario aprobado por el IDU
Periodo de recolección	Marzo de 2019

Tabla 2: Ficha técnica del estudio

Fuente: Propia

Hay consentimiento informado de todos los participantes en estas encuestas y se garantiza la confidencialidad y anonimato de la información recopilada. Se ha utilizado métodos de recolección de datos éticos y respetuosos tales como encuestas y entrevistas, según, Hernández Sampieri, R. y Mendoza Torres, C. P. (2018)

### 3.3. Instrumento(s)

Se tuvo en cuenta el siguiente método para reunir la información correspondiente objeto del estudio y la formación pertinente a este proyecto y se deja claro al lector, que en los anexos a este informe, se recopilan las encuestas elaboradas:

- Observación Directa: mediante esta observación directa en el campo, se permite recopilar los datos sobre el comportamiento de los usuarios la avenida Boyacá con calle 80, Además, se pueden observar y registrar la ausencia de infraestructura vial de la ciudad en ese punto específico, por tal razón, los comportamientos de peatones y biciusuarios al cruzar la vía. En este punto, se define el punto donde se realizarán las encuestas.

## PROPUESTA DESDE LA GESTIÓN DE PROYECTOS PARA MEJORAR EL TRÁNSITO PEATONAL Y DE BICIUSUARIOS SOBRE LA AVENIDA BOYACÁ CON CALLE 80

- Encuesta realizada a la localidad destinada el estudio: Es posible utilizar los datos obtenidos de las respuestas generadas por los usuarios y compararlos o analizarlos junto con documentos oficiales o estudios realizados por instituciones.
- Juicio de Expertos: El juicio de expertos es un método de validación útil para verificar la fiabilidad de una investigación que se define como “una opinión informada de personas con trayectoria en el tema, que son reconocidas por otros como expertos cualificados en éste, y que pueden dar información, evidencia, juicios y valoraciones”, según lo describe Escobar Pérez y Cuervo Martínez, 2008, página 29

### **3.4.Descripción de procedimientos**

Se busca y consulta los datos históricos de accidentalidad, recopilando antecedentes de accidentes viales en la localidad, en la troncal Avenida Boyacá y específicamente, en la intersección de la avenida Boyacá con calle 80. Después de la factibilidad y antes de los estudios y diseños del ciclo puente, incluyendo tipo de accidente, tipo de actor vial involucrados, número de víctimas, y condiciones en las que ocurrieron.

Seguidamente, se dejan claros los objetivos específicos del estudio, se identifica la pregunta de investigación.

Al tomar datos e información pertinente en las obras de consulta de la Organización de Naciones Unidas, leyes regulatorias en Colombia por el Ministerio de Transporte, Secretaría de movilidad, y en particular, de la alcaldía local de Engativá, se obtiene lo siguiente:

- Recolección de Datos

## PROPUESTA DESDE LA GESTIÓN DE PROYECTOS PARA MEJORAR EL TRÁNSITO PEATONAL Y DE BICIUSUARIOS SOBRE LA AVENIDA BOYACÁ CON CALLE 80

- Datos Históricos de Accidentalidad
- Datos de Tráfico, incluidos vehicular, biciusuario y peatonal.
- Encuestas y entrevistas a ciclistas, conductores y peatones para obtener información cualitativa sobre la percepción de seguridad y uso del puente existente.

Se hacen observaciones de campo, con el propósito de establecer las observaciones directas en la intersección de la Avenida Boyacá con calle 80 para opinar sobre el comportamiento de los usuarios de la vía y poder plantear soluciones

También se analizarán base de datos secundarios para determinar con qué información relevante se cuenta, tales como informes de entidades gubernamentales, estadísticas en el DANE, información correspondiente a estudios previos, así como la participación de entes territoriales tales como empresas de servicios públicos u autorizaciones de construcciones aledañas y el desarrollo de Ordenamiento Territorial en la ciudad de Bogotá D.C.

### **3.5. Análisis de información**

“Es claro que existen diversos modelos para la estructuración de una propuesta de investigación desde la modalidad de investigación cualitativa; sin embargo, es una estructura general, la cual, se construye luego de una fase previa de interacción del investigador o investigadores de la población del estudio”. (Bernal Torres, 2022, pág. 65)

Se utilizará herramientas de cálculo y software tal como Microsoft Excell licenciado para el adelanto del estudio.

Se hace análisis de accidentalidad, clasificándola por tipo de accidentes, actores viales involucrados, gravedad.

## PROPUESTA DESDE LA GESTIÓN DE PROYECTOS PARA MEJORAR EL TRÁNSITO PEATONAL Y DE BICIUSUARIOS SOBRE LA AVENIDA BOYACÁ CON CALLE 80

Respecto al tráfico, se analiza los cambios en el volumen de tráfico vehicular y ciclista, así como en los tiempos de viaje y niveles de congestión. También, mediante la observación directa, se visualiza qué biciusuarios o peatones, cruzan la avenida Boyacá a la altura de la calle 80, sin hacer uso del puente existente y cuáles se desplazan hasta el semáforo de la calle 74 con avenida Boyacá. Así pues, evaluamos los cambios en el comportamiento de los usuarios y la interacción entre ciclistas, peatones y vehículos

En esta investigación, preliminarmente se puede determinar el impacto del ciclo puente en la reducción de accidentes y en la mejora de la seguridad vial para todos los actores y así mismo, poder evaluar, qué resultados de tener un ciclo puente en la Avenida Boyacá con calle 80, tendrá la zona en materia de movilidad de ciclistas, conductores motorizados, peatones y el impacto en la economía de los cuatro barrios circundantes.

Se podrán dar recomendaciones para futuras intervenciones en infraestructura vial, incluida la ciclística, como parte del desarrollo de Bogotá D.C. a 2030 (Secretaría Distrital de Movilidad, 2022, pág. 5). Según POT de la ciudad, teniendo presente la seguridad física de la zona y la seguridad de los actores viales en el comportamiento de este punto en la localidad de Engativá..

### **3.6.Consideraciones éticas**

#### **3.6.1. Análisis de consideraciones éticas**

Se manejarán consentimientos informados a los participantes de las encuestas y se garantiza la confidencialidad y anonimato de la información recopilada. Se ha utilizado métodos de recolección de datos éticos y respetuosos tales como encuestas y entrevistas. Previamente, se entregarán formularios de consentimiento para tal fin.

## PROPUESTA DESDE LA GESTIÓN DE PROYECTOS PARA MEJORAR EL TRÁNSITO PEATONAL Y DE BICIUSUARIOS SOBRE LA AVENIDA BOYACÁ CON CALLE 80

Se da información clara y transparente a todos los participantes en el estudio, incluido en entrevistas y encuestas. De manera objetiva, se permite hacer preguntas para que tenga claras el alcance el proyecto,

Hay garantía con la protección de datos porque la información se manejará de forma confidencial, la cual no se publicará en redes sociales, diarios informativos, ni tampoco otros medios por los cuales se puedan perder la reserva. Esta información será usado únicamente para aspectos educativos.

Los resultados de la investigación se presentan de manera honesta y transparente. No hay manipulación de datos. Los hallazgos establecidos, se compartirán con la empresa CYG INGENIEROS CONTRATISTAS, encargada del contrato IDU 1807 de 2021 con el INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO.

### **3.6.2. Instrumentos de aceptación y autorización**

Se manejarán consentimiento informado a los participantes entregará carta de autorización de la empresa encargada de reunir la información, llamada CYG INGENEIRIA Y CONSTRUCCIONES SAS, quien a su vez será el constructor.

## **4. HIPÓTESIS**

Los estudios y diseños para la construcción del ciclopunte en la Avenida Boyacá con calle 80 en la ciudad de Bogotá D.C., reducirá la accidentalidad vial, especialmente los atropellos de peatones, y mejorará la fluidez del tráfico vehicular en la zona. Mejorará las conexiones de los barrios de la localidad y por medio del progreso del espacio público de la

## PROPUESTA DESDE LA GESTIÓN DE PROYECTOS PARA MEJORAR EL TRÁNSITO PEATONAL Y DE BICIUSUARIOS SOBRE LA AVENIDA BOYACÁ CON CALLE 80

zona, disminuirán los atracos a personas vulnerables. Podrán usar este puente, los ciudadanos con movilidad reducida.

### **4.1.Las variables**

Variables dependientes: tenemos el flujo peatonal, es decir, las personas que transitan por la zona de la Avenida Boyacá con calle 80 y el tiempo empleado en cruzar la intersección señalada. La comodidad en la cual se movilizan y cruzan de un lugar a otro, además, el impacto que pueda tener la separación de los peatones del tránsito vehicular, interfiriendo directamente en que el tránsito mejore.

Variables independientes: Tenemos la construcción del ciclo puente y los materiales que se vayan a emplear en su uso. También tenemos la alternativa más viable que se vaya a usar, pues de ahí depende la cimentación y el traslado de redes que existen en el lugar. Para este tipo de variable, también se debe incluir el valor de la obra y las normas que se aplicarán durante el proceso constructivo.

# PROPUESTA DESDE LA GESTIÓN DE PROYECTOS PARA MEJORAR EL TRÁNSITO PEATONAL Y DE BICIUSUARIOS SOBRE LA AVENIDA BOYACÁ CON CALLE 80

## 5. RESULTADOS

Con el fin de desarrollar el proyecto citado, objeto de esa investigación, se realizaron las encuestas a los actores viales tales como peatones y biciusuarios, en la ciudad de Bogotá, exactamente en la avenida Boyacá con Calle 80 de la localidad décima de Engativá.

De acuerdo a lo anterior, se presentan los resultados de transeúntes (Biciusuarios y peatones) obtenidos en cada una de las encuestas

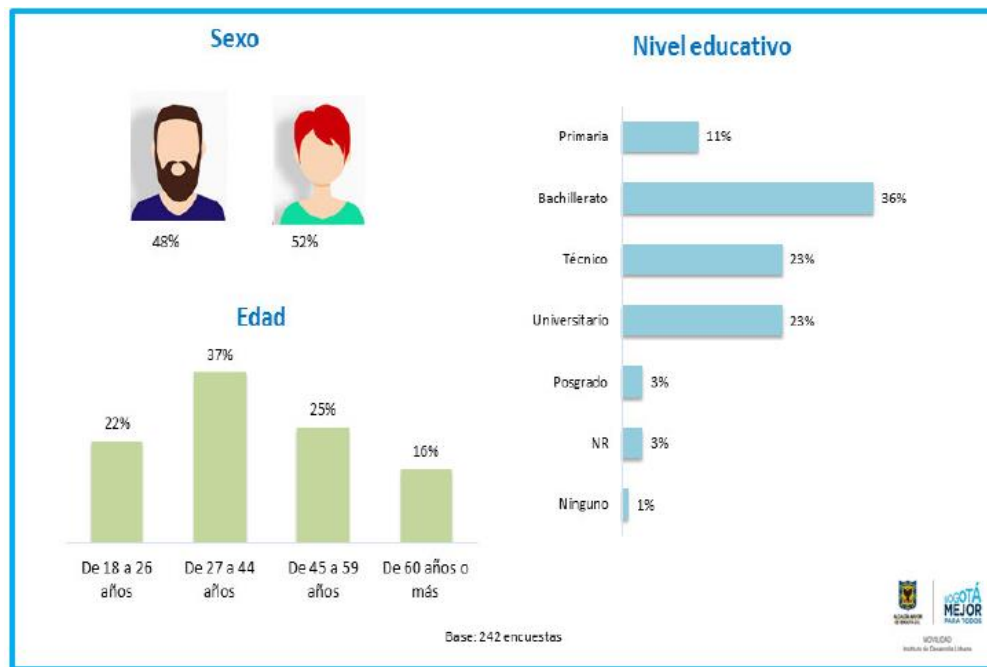


Ilustración 6: Gráfico de género, edad y nivel educativo de los encuestados

Fuente: Estudio de factibilidad “posterior a acción popular” IDU

En la ilustración 6, se observa que el 52% son mujeres de la muestra, la mayor parte de los encuestados tienen como nivel educativo el bachillerato y el 23% de las personas tiene título universitario, tecnológico o técnico; de más, se puede identificar una población relativamente joven, debido a que el 59% de las personas no superan los 44 años de edad.

## PROPUESTA DESDE LA GESTIÓN DE PROYECTOS PARA MEJORAR EL TRÁNSITO PEATONAL Y DE BICIUSUARIOS SOBRE LA AVENIDA BOYACÁ CON CALLE 80

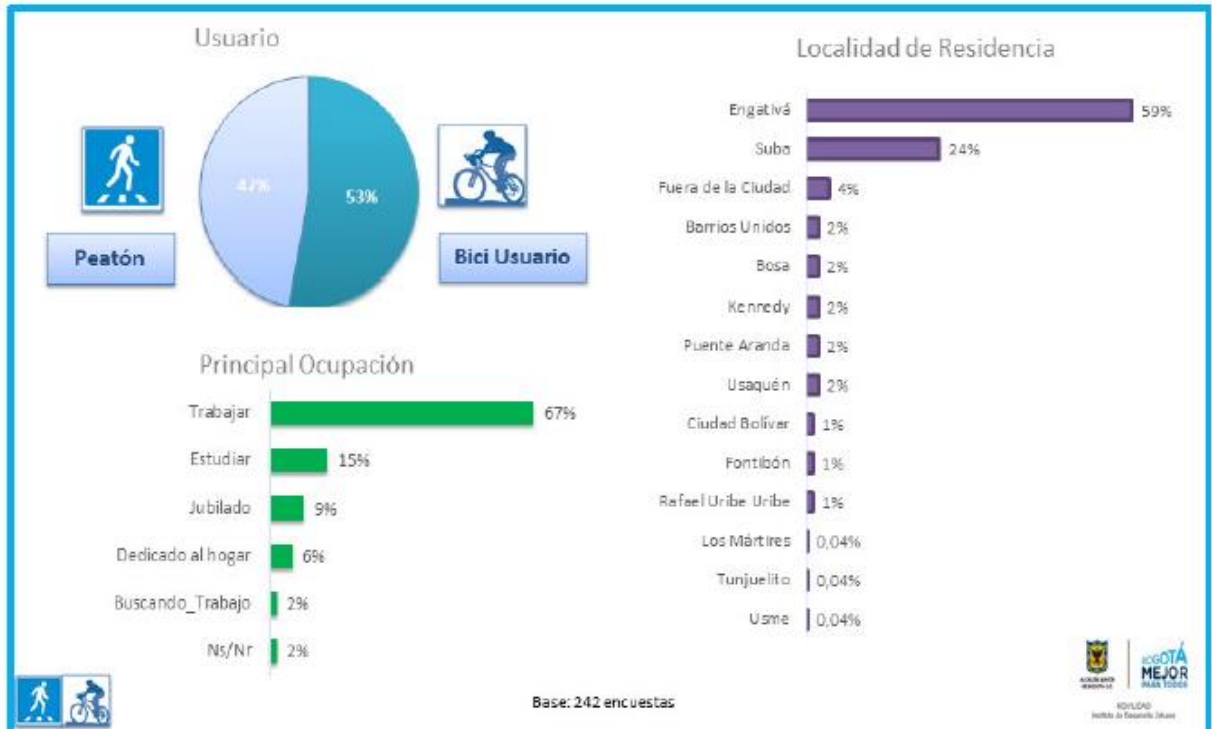


Ilustración 7, se presenta el porcentaje que usa bicicleta, así como quienes viven en la zona

Fuente: Estudio de factibilidad "posterior a acción popular" IDU

En la ilustración 7, se destaca 3 aspectos importantes, de la muestra, el 53% es un bici usuario, destacando que hay un equilibrio entre los usuarios de apie; además, el 59% de los encuestados, pertenecen a la misma localidad de Engativá, seguido de un 24% de la localidad vecina de Suba. Las mayores ocupaciones que tienen los actores viales en la zona es de trabajo con un 67% y seguido con un 15% para estudios, se tiene presente que en la zona colindante está la Universidad Minuto de Dios y el instituto de idiomas American School.

### Preguntas de Interés a los encustados

1. ¿Por qué el peatón ni el biciusuario no usa el puente peatonal existente?

La principal razón por la cual no lo usan es que por seguridad de la zona, abundancia de roedores y porque el acceso al puente existente no fue construido para personas con

## PROPUESTA DESDE LA GESTIÓN DE PROYECTOS PARA MEJORAR EL TRÁNSITO PEATONAL Y DE BICIUSUARIOS SOBRE LA AVENIDA BOYACÁ CON CALLE 80

movilidad reducida, así como tampoco es apto para el tránsito de personas con carros de mercado o coches de bebé y mascotas, tal como se muestra en la ilustración 8.



Ilustración 8: Accesos a puente existente costado sur-occidental

Fuente: Propia



Ilustración 9: Puente Peatonal existente, desde el centro del galibo

Fuente: Propia

## PROPUESTA DESDE LA GESTIÓN DE PROYECTOS PARA MEJORAR EL TRÁNSITO PEATONAL Y DE BICIUSUARIOS SOBRE LA AVENIDA BOYACÁ CON CALLE 80

Las condiciones actuales del puente existente no son apropiadas para transitar en bicicleta, tampoco para personas con movilidad reducida, además, el número de usuarios está aumentando en vista de que en el Distrito Capital se está incentivando el uso de bicicleta, sin embargo, la sección transversal, evidencia técnicamente que no puede transitar así.

### 2. ¿Por qué el biciusuario no hace uso de las ciclo rutas de la zona?

La respuesta evidente por medio de la observación directa, es que las ciclo rutas no tienen continuidad, en el área de estudio tiene interrupción, obligando a los actores viales a transitar por la vía vehicular, sea por la avenida Boyacá o por la calle 80, exponiendo a accidentes; situaciones que puede responder el por qué en ese punto es el de mayor accidentalidad de la localidad de Engativá.



Ilustración 10, demostración directa de la suspensión de la ciclo ruta en Avenida Boyacá

Fuente: propia

## PROPUESTA DESDE LA GESTIÓN DE PROYECTOS PARA MEJORAR EL TRÁNSITO PEATONAL Y DE BICIUSUARIOS SOBRE LA AVENIDA BOYACÁ CON CALLE 80

### 3. ¿Por qué el peatón no usa los senderos peatonales?

La respuesta por el método de observación directa es que es interrumpida el área de espacio público, además en la zona abundan los roedores, el puente peatonal existente es de mala apariencia y mal oliente. Cuando hay lluvias las zonas se vuelve pantanosa, tal como lo muestra la ilustración 11.



**Ilustración 11: área de tránsito de peatones sin continuidad de espacio público**

**Fuente: Propia**

La mayor parte de los encuestados, notificaron que no han usado el espacio público ni del puente existente, es por el mal estado de la infraestructura de la ciudad, obligándolos a hacer un recorrido más largo, o peor aún, transitando por las vías vehiculares.

En general, al 99% de los encuestados, están de acuerdo con el proyecto de diseñar y construir un ciclo puente en la avenida Boyacá con calle 80 en Bogotá D.C. Hay un nivel alto de agrado de esta obra entre los ciudadanos de esta localidad, pues la seguridad vial mejoraría sustancialmente, siempre y cuando haya uso y respeto por las normas viales de todos los actores.

## PROPUESTA DESDE LA GESTIÓN DE PROYECTOS PARA MEJORAR EL TRÁNSITO PEATONAL Y DE BICIUSUARIOS SOBRE LA AVENIDA BOYACÁ CON CALLE 80

Es evidente que la realización del proyecto es de alta expectativa pues espera que mejoren las condiciones del sector en general, los principales aspectos que los ciudadanos encuestados esperarían que se mejoren en el proyecto son: la imagen del sector, la movilidad y el espacio público”.

“Dado que es un proyecto que conectar ciclo rutas y espacio público y ocasionaría grandes beneficios a la comunidad con su construcción, se genera grande expectativa en el Distrito Capital y no solamente en la localidad de Engativa” según estudio de factibilidad del INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO

### **5.1.Propuesta**

Para la investigación de los estudios y diseños del ciclopunte de la avenida Boyacá con calle 80, se puede afirmar que es una solución viable, toda vez que se requiere para mejorar la seguridad de los peatones y biciusuarios, en especial, aquellos que tiene movilidad reducida. Este proyecto de investigación, proporcionará información útil y datos importantes que los pueden establecer en lo diseños necesarios para implementación exitosa de la infraestructura indicada.

En este análisis preliminar o investigación académica, se ha recopilado información valiosa, teniendo presente la medición del flujo peatonal, además, encuestas a los usuarios y análisis de accidentalidad a nivel mundial, nacional y local, estableciendo lineamientos para el POT de la ciudad.

En este estudio se pretende atender la acción popular de 2009, que tiene como propósito garantizar el paso seguro a todo peatón, incluido personas con movilidad reducida, es por esto, que se deben incluir escaleras, rampas y ascensores para asegurar el ingreso.

# PROPUESTA DESDE LA GESTIÓN DE PROYECTOS PARA MEJORAR EL TRÁNSITO PEATONAL Y DE BICIUSUARIOS SOBRE LA AVENIDA BOYACÁ CON CALLE 80

## 5.2.Discusión

Las personas que fallecen en el mundo por accidentes de tránsito, “la mitad son usuarios vulnerables de la vía pública, estos usuarios son denominados colectivamente peatones, ciclistas” (ORGANIZACION DE LAS NACIONES UNIDAS, 2009), con el fin de reducir estos índices de siniestralidad vial, a nivel local, la alcaldía mayor de Bogotá, en cabeza del INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO y LA SECRETARIA DE MOVILIDAD, pretende generar proyectos de infraestructura que garantice el paso seguro de peatones, incluidos los ciclistas y las personas con movilidad reducida.

La proyección del Puente Peatonal de la Avenida Boyacá con calle 80 en Bogotá D.C. planeado al costado, pretende que los senderos peatonales a construirse en las zonas verdes de las orejas Nororiental y Sur occidental del puente vehicular de la intersección mencionada, se conecten mutuamente y no solamente ayude a reducir la accidentalidad, sino también a mejorar la movilidad e incentivar el uso de la bicicleta como medio de transporte a los planteles educativos, al trabajo, a hacer compras al centro comercial y demás lugares de interés, garantizando a transitar de manera segura a los peatones y biciusuarios.

Para este proyecto se pretende establecer la normatividad técnica vigente en construcciones de Puente, que para Colombia aplica “El Código Colombiano de Puentes 2014” y las normas IDU, para las especificaciones de materiales a usar.

## 6. CONCLUSIONES

Con el desarrollo de este informe se busca resolver y sentar la base para atender una problemática actual sobre la accidentalidad Vial, precisamente en la avenida Boyacá con Calle 80 , perteneciente a la localidad Engativá, donde la zona producto de estudio, presenta el mayor índice de accidentalidad.

En esta investigación, se dan bases técnicas para encontrar las mejores alternativas que tiene como objeto la incorporación de espacio público y el cruce de la avenida Boyacá a la altura de la calle 80, mediante la construcción de un puente, en donde involucra el tránsito peatonal, como los biciusuarios que continuamente transitan por el corredor.

Promover el uso de la bicicleta como medio de transporte, debido a que con proyectos como estos, la infraestructura vial de la localidad y en general de la ciudad de Bogotá, se conectan de manera sostenible, segura y agradable para los actores viales. Haciendo esto, que la economía se mueva, porque esto estimula a la salud y al consumo.

La principal causa de accidentes peatonales y de biciusuarios en la avenida Boyacá con calle 80, obedece a la falta de implementación de un puente peatonal, mejorando así la seguridad física para los transeúntes. Así mismo, separando el Tráfico vehicular del peatonal, se reduce el riesgo de colisiones y se mejora el orden y la fluidez del tránsito en la intersección Avenida Boyacá con calle 80.

Se puede tener por medio de esa investigación, bases técnicas sólidas para tener los estudios y diseños apropiados, garantizando el cumplimiento de normas sistemáticas y de vanguardia, con el propósito de que se agilice la construcción del ciclopunte y un acceso directo y continuo para los peatones y biciusuarios, especialmente para aquellos que necesitan cruzar durante las horas pico.

## PROPUESTA DESDE LA GESTIÓN DE PROYECTOS PARA MEJORAR EL TRÁNSITO PEATONAL Y DE BICIUSUARIOS SOBRE LA AVENIDA BOYACÁ CON CALLE 80

Desde la óptica de la gestión de proyectos, organizar y establecer un proyecto adecuado y milenario que pueda ejecutarse en los tiempos establecidos, dentro del presupuesto, garantizando la calidad de las normas técnicas constructivas, aplicables al “código colombiano de puentes 2014 CCP”. (INVIAS, 2014, págs. 2-80). De la misma manera, teniendo la posibilidad de tener un servicio de transporte sostenible en la ciudad, particularmente en la localidad de Engativá.

# PROPUESTA DESDE LA GESTIÓN DE PROYECTOS PARA MEJORAR EL TRÁNSITO PEATONAL Y DE BICIUSUARIOS SOBRE LA AVENIDA BOYACÁ CON CALLE 80

## Referencias

### Bibliografía

- Acción popular 2009-00295 , 250002315000-2009-00295 (Juzgado primero administrativo del círculo judicial de Bogotá 16 de mayo de 2011).
- AASHTO. (2014). AASHTO LRFD Bridge Design Specifications. En A. A. Bridges, *Estructuras*. Whashington D.C.
- Agencia Nacional de Seguridad Vial. (14 de octubre de 2022). *Indicadores estratégicos de desempeño en seguridad vial*. (M. d. Transporte, Editor) Recuperado el 3 de julio de 2024, de <https://ansv.gov.co/es/observatorio/estad%C3%ADsticas/indicadores-estrategicos-de-desempeno-en-seguridad-vial>
- AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL. (4 de julio de 2024). *Seguridad Vial*. Recuperado el 4 de julio de 2024, de <https://ansv.gov.co/es/atencion-ciudadania/glosario/seguridad-vial>
- Bernal Torres, C.-A. (2022). Descripción y análisis de resultados. En *Metodología de la investigación* (pág. 75). Bogotá: Pearson Educación.
- Bogotá., A. M. (2020). *Plan de seguridad vial de Bogotá*. Bogotá.
- CONGRESO DE LA REPÚBLICA. (21 de diciembre de 2001). *PRINCIPIOS GENERALES*. Recuperado el 3 de julio de 2024, de *COMPETENCIAS DE LAS ENTIDADES TERRITORIALES*: <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=4452>
- Dios, C. u. (2019). Modelo de probabilidad de accidente en bicicleta. Caso de estudio Engativá, Bogotá. (D. Duarte, & K. López, Edits.) *Revista Inventum*, 14, 4-6.
- El Tiempo. (28 de abril de 2013). Puentes peatonales, un camino que todos deberían recorrer. pág. 3.
- IDU, I. D. (5 de 12 de 2011). *Patente nº 4880 del 5 de diciembre de 2011*.
- INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO. (2014). *CONSULTORÍA PARA LA FACTIBILIDAD, ESTUDIOS Y DISEÑOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE PEATONAL UBICADO AL COSTADO SUR DE LA INTERSECCIÓN DE LA AVENIDA BOYACÁ CON CALLE 80, EN BOGOTÁ D.C.* CONSULTORÍA, IDU, Bogotá D.C.
- INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO. (2019). *COMPLEMENTO Y ACTUALIZACIÓN DE LA FACTIBILIDAD DEL PUENTE AVENIDA BOYACÁ CON TRONCAL 80 COSTADO SUR*. *Acción Popular*. Bogotá D.C.: IDU.

## PROPUESTA DESDE LA GESTIÓN DE PROYECTOS PARA MEJORAR EL TRÁNSITO PEATONAL Y DE BICIUSUARIOS SOBRE LA AVENIDA BOYACÁ CON CALLE 80

INVIAS. (2014). Norma Colombiana de Diseño de Puentes CCP-14. En INVIAS, *Estructuras en Concreto*. Bogotá D.C.

MINISTERIO DE SALUD. (20 de mayo de 2018). *La seguridad vial es asunto de todos*. Recuperado el 30 de junio de 2024, de <https://www.minsalud.gov.co/Regiones/Paginas/-La-seguridad-vial-es-un-asunto-vital-de-salud-p%C3%BAblica.aspx>

MINISTERIO DE TRANSPORTE. (2016). *Guía de Ciclo infraestructura para ciudades de Colombia*. Bogotá D.C.: Grupo de Estudios y Alternativas.

Ministerio de Transporte. (2018). *Guía de Ciclo-Infraestructura para Ciudades Colombianas*. Bogotá D.C.: Ministerio de Transporte.

Movilidad, S. D. (2023). *INFORMACIÓN HISTÓRICA DE SINIESTRALIDAD VIAL DE BOGOTÁ*. Secretaría de Movilidad del Distrito. Bogotá: Dirección de Inteligencia para la Movilidad.

NACIONES UNIDAS. (15 de marzo de 2022). *Día mundial de la bicicleta*. Recuperado el 3 de julio de 2024, de <https://www.un.org/es/observances/bicycle-day>

ORGANIZACION DE LAS NACIONES UNIDAS. (2009). *INFORME SOBRE LA SITUACIÓN MUNDIAL DE LA SEGURIDAD VIAL*. Nueva York, USA: OMS.

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD. (2009). *INFORME SOBRE LA SEGURIDAD VIAL*. Ginebra Suiza: Bloomberg Philanthropies.

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD. (3 de junio de 2021). *Organización Panamericana de la Salud*. Recuperado el 3 de julio de 2024, de La bicicleta como herramienta para lograr Objetivos de Desarrollo Sostenible: <https://www.paho.org/es/noticias/3-6-2021-destaca-opsoms-bicicleta-como-herramienta-para-lograr-objetivos-desarrollo#:~:text=La%20bicicleta%20contribuye%20a%20garantizar,las%20condiciones%20de%20aislamiento%20y>

REPÚBLICA, CONGRESO DE LA. (22 de noviembre de 2013). *medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias*. Recuperado el 03 de julio de 2024, de <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=55612>

REPÚBLICA, S. D. (2020). Instructivo para el registro y acreditación de biciusuarios del Senado de la República. *Instructivo Técnico*, 3.

SECRETARIA DE MOVILIDAD. (11 de noviembre de 2019). *Lineamientos Técnicos en Materia de Seguridad Vial*. (S. d. D.C., Editor) Recuperado el 3 de julio de 2024, de Infraestructura Segura para Peatones: <https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/10-11-2020/lineamientos-tecnicos-en-sv-infraestructura-para-peatones.pdf>

SECRETARÍA DE MOVILIDAD. (Octubre de 2023). *DOCUMENTO TÉCNICO DE SOPORTE ETAPA DE FORMULACIÓN PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURA DE BOGOTÁ*. Recuperado el 30 de

## PROPUESTA DESDE LA GESTIÓN DE PROYECTOS PARA MEJORAR EL TRÁNSITO PEATONAL Y DE BICIUSUARIOS SOBRE LA AVENIDA BOYACÁ CON CALLE 80

junio de 2024, de Secretaría de Movilidad:  
[https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/02-11-2023/2.1\\_documento\\_tecnico\\_de\\_soporte\\_del\\_pmss\\_de\\_bogota\\_d.cfirmas.pdf](https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/02-11-2023/2.1_documento_tecnico_de_soporte_del_pmss_de_bogota_d.cfirmas.pdf)

SECRETARIA DE MOVILIDAD DE BOGOTÁ D.C. (2020). Manual del Peatón. *Lugares para cruzar*, 44.

SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD. (5 de octubre de 2022). *Informe Localidad de Engativá*. Recuperado el 3 de julio de 2024, de [https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/05-10-2022/informe\\_preliminar\\_rdc\\_gestion\\_2021\\_localidad\\_engativa.pdf](https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/05-10-2022/informe_preliminar_rdc_gestion_2021_localidad_engativa.pdf)

VIAL, A. N. (29 de junio de 2024). *Actor de la vía*. Recuperado el 1 de julio de 2024, de <https://ansv.gov.co/es/atencion-ciudadania/glosario/actor-de-la>

PROPUESTA DESDE LA GESTIÓN DE PROYECTOS PARA MEJORAR EL TRÁNSITO PEATONAL Y DE BICIUSUARIOS SOBRE LA AVENIDA BOYACÁ CON CALLE 80

**Anexos**

- Encuestas

---

<sup>i</sup> Acción Popular Expediente 1100133-31-012-2009-00295-01



CONTRATO IDU - 1807 DE 2021: "ESTUDIOS, DISEÑOS Y CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE PEATONAL UBICADO AL COSTADO SUR DE LA INTERSECCIÓN DE LA AVENIDA MEDELLÍN (CALLE 80) CON AVENIDA BOYACÁ (AK 72) Y SU CONEXIÓN CON EL ESPACIO PÚBLICO EXISTENTE, EN BOGOTÁ D.C."



ENCUESTA DE RETROALIMENTACIÓN DE LA GESTIÓN SOCIAL

1. INFORMACION PERSONAL

1.2. Nombre Completo: Nubia Lazo

1.3. Identificación: C.C  T.I  Otro   
Cual: \_\_\_\_\_

1.4. Número: 24176111

1.5. Dirección: Dg 79C N° 710-22

1.6. Localidad: Cogotivo

1.7. Barrio: Puranto

1.8. Teléfono: 311 2172527

1.9. Género: Hombre  Mujer  Otro   
Cual: \_\_\_\_\_

2. RELACION CON EL TERRITORIO

2.1. ¿Qué actividad desarrolla en la zona?

2.1.1. Habitá en el sector

2.1.2. Trabaja

2.1.3. Estudia

2.1.4. Otro

Cual: \_\_\_\_\_

3. USO DEL ESPACIO PÚBLICO

3.1. ¿Semanalmente, cada cuanto hace uso del Puente peatonal ubicado sobre la A.v Boyacá con Calle 80, Costado sur y espacio público?

3.1.1. De 1 a 3 veces

3.1.2. De 4 a 6 veces

3.1.3. Más de 6 veces

3.2. ¿Como suele desplazarse por el sector?

3.2.1. A pie

3.2.2. En bicicleta

3.2.3. Otro

Cual: \_\_\_\_\_

**4. SUGERENCIAS**

4.1. De acuerdo con los siguientes ítems que mejoraría en el sector

4.1.1. Urbanismo

Que el puente no perjudique el acceso a las viviendas

4.1.2. Económico

Que no perjudique el negocio

4.1.3. Ambiental

4.1.4. Cultural

4.1.5. Social


4.1.6. Movilidad

Arreglo de la vía


**5. OBSERVACIONES**

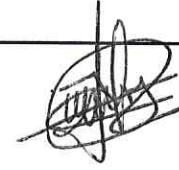
Seguridad bajo el puente

Firma del encuestado:

  
C.C. 2712621

Firma del encuestador:

  
C.C. 79712773 Ptd



2



CONTRATO IDU - 1807 DE 2021: "ESTUDIOS, DISEÑOS Y CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE PEATONAL UBICADO AL COSTADO SUR DE LA INTERSECCIÓN DE LA AVENIDA MEDELLÍN (CALLE 80) CON AVENIDA BOYACÁ (AK 72) Y SU CONEXIÓN CON EL ESPACIO PÚBLICO EXISTENTE, EN BOGOTÁ D.C."



ENCUESTA DE RETROALIMENTACIÓN DE LA GESTIÓN SOCIAL

1. INFORMACIÓN PERSONAL

1.2. Nombre Completo: Andrea Taconchus

1.3. Identificación: C.C  T.I  Otro   
Cual: \_\_\_\_\_

1.4. Número: 1019120765

1.5. Dirección: \_\_\_\_\_

1.6. Localidad: Bogotá

1.7. Barrio: Monterrey

1.8. Teléfono: 319 275 2760

1.9. Género: Hombre  Mujer  Otro   
Cual: \_\_\_\_\_

2. RELACION CON EL TERRITORIO

2.1. ¿Qué actividad desarrolla en la zona?

2.1.1. Habitó en el sector

2.1.2. Trabaja

2.1.3. Estudia

2.1.4. Otro

Cual: \_\_\_\_\_

3. USO DEL ESPACIO PÚBLICO

3.1. ¿Semanalmente, cada cuanto hace uso del Puente peatonal ubicado sobre la A.v Boyacá con Calle 80, Costado sur y espacio público?

3.1.1. De 1 a 3 veces

3.1.2. De 4 a 6 veces

3.1.3. Más de 6 veces

3.2. ¿Como suele desplazarse por el sector?

3.2.1. A pie

3.2.2. En bicicleta

3.2.3. Otro

Cual: P06/10

**4. SUGERENCIAS**

4.1. De acuerdo con los siguientes ítems que mejoraría en el sector

4.1.1. Urbanismo mejorar iluminación en la noche  
mas espacio para el peaton

4.1.2. Económico \_\_\_\_\_

4.1.3. Ambiental \_\_\_\_\_

4.1.4. Cultural \_\_\_\_\_

4.1.5. Social \_\_\_\_\_

4.1.6. Movilidad \_\_\_\_\_

**5. OBSERVACIONES**

Americas school way  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Firma del encuestado:  
Aurora  
C.C 1019120765

Firma del encuestador:  
[Signature]  
C.C 99.71273 870

[Signature]

3



CONTRATO IDU - 1807 DE 2021: "ESTUDIOS, DISEÑOS Y CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE PEATONAL UBICADO AL COSTADO SUR DE LA INTERSECCIÓN DE LA AVENIDA MEDELLÍN (CALLE 80) CON AVENIDA BOYACÁ (AK 72) Y SU CONEXIÓN CON EL ESPACIO PÚBLICO EXISTENTE, EN BOGOTÁ D.C."



ENCUESTA DE RETROALIMENTACIÓN DE LA GESTIÓN SOCIAL

1. INFORMACIÓN PERSONAL

1.2. Nombre Completo: Tatiana Rodríguez Navas

1.3. Identificación: C.C.  T.I.  Otro   
Cual: \_\_\_\_\_

1.4. Número: 1015799108

1.5. Dirección: C 707 N° 38A-69

1.6. Localidad: Cajutiva

1.7. Barrio: Manabía

1.8. Teléfono: 3237944807

1.9. Género: Hombre  Mujer  Otro   
Cual: \_\_\_\_\_

2. RELACION CON EL TERRITORIO

2.1. ¿Qué actividad desarrolla en la zona?

2.1.1. Habitó en el sector

2.1.2. Trabaja

2.1.3. Estudia

2.1.4. Otro

Cual: \_\_\_\_\_

3. USO DEL ESPACIO PÚBLICO

3.1. ¿Semanalmente, cada cuanto hace uso del Puente peatonal ubicado sobre la A.v Boyacá con Calle 80, Costado sur y espacio público?

3.1.1. De 1 a 3 veces

3.1.2. De 4 a 6 veces

3.1.3. Más de 6 veces

3.2. ¿Como suele desplazarse por el sector?

3.2.1. A pie

3.2.2. En bicicleta

3.2.3. Otro

Cual: \_\_\_\_\_

**4. SUGERENCIAS**

4.1. De acuerdo con los siguientes ítems que mejoraría en el sector

4.1.1. Urbanismo mejorar el pavimento y andenes

4.1.2. Económico \_\_\_\_\_

4.1.3. Ambiental \_\_\_\_\_

4.1.4. Cultural \_\_\_\_\_

4.1.5. Social \_\_\_\_\_

4.1.6. Movilidad muchos huecos

**5. OBSERVACIONES**

puerto de Tintas al lado escalera Puerto Aratoral

Firma del encuestado:

Tatiana Rodríguez  
C.C 1015799108 Bot

Firma del encuestador:

[Firma]  
C.C 199712271 Itó



4



CONTRATO IDU - 1807 DE 2021: "ESTUDIOS, DISEÑOS Y CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE PEATONAL UBICADO AL COSTADO SUR DE LA INTERSECCIÓN DE LA AVENIDA MEDELLÍN (CALLE 80) CON AVENIDA BOYACÁ (AK 72) Y SU CONEXIÓN CON EL ESPACIO PÚBLICO EXISTENTE, EN BOGOTÁ D.C."



ENCUESTA DE RETROALIMENTACIÓN DE LA GESTIÓN SOCIAL

1. INFORMACIÓN PERSONAL

1.2. Nombre Completo: Yuliana Rivero

1.3. Identificación: C.C  T.I  Otro   
Cual: \_\_\_\_\_

1.4. Número: 79165304

1.5. Dirección: \_\_\_\_\_

1.6. Localidad: \_\_\_\_\_

1.7. Barrio: \_\_\_\_\_

1.8. Teléfono: \_\_\_\_\_

1.9. Género: Hombre  Mujer  Otro   
Cual: \_\_\_\_\_

2. RELACION CON EL TERRITORIO

2.1. ¿Qué actividad desarrolla en la zona?

2.1.1. Habitó en el sector

2.1.2. Trabaja

2.1.3. Estudia

2.1.4. Otro

Cual: \_\_\_\_\_

3. USO DEL ESPACIO PÚBLICO

3.1. ¿Semanalmente, cada cuanto hace uso del Puente peatonal ubicado sobre la A.v Boyacá con Calle 80, Costado sur y espacio público?

3.1.1. De 1 a 3 veces

3.1.2. De 4 a 6 veces

3.1.3. Más de 6 veces

3.2. ¿Como suele desplazarse por el sector?

3.2.1. A pie

3.2.2. En bicicleta

3.2.3. Otro

Cual: \_\_\_\_\_

**4. SUGERENCIAS**

4.1. De acuerdo con los siguientes ítems que mejoraría en el sector

4.1.1. Urbanismo \_\_\_\_\_

4.1.2. Económico \_\_\_\_\_

4.1.3. Ambiental \_\_\_\_\_

4.1.4. Cultural \_\_\_\_\_

4.1.5. Social \_\_\_\_\_

4.1.6. Movilidad mejor pavimento

**5. OBSERVACIONES**

restaurantes y pasaderia

Firma del encuestado:

[Firma]  
C.C

Firma del encuestador:

[Firma]  
C.C 199.712.273 Bta

[Firma]

5



CONTRATO IDU - 1807 DE 2021: "ESTUDIOS, DISEÑOS Y CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE PEATONAL UBICADO AL COSTADO SUR DE LA INTERSECCIÓN DE LA AVENIDA MEDELLÍN (CALLE 80) CON AVENIDA BOYACÁ (AK 72) Y SU CONEXIÓN CON EL ESPACIO PÚBLICO EXISTENTE, EN BOGOTÁ D.C."



ENCUESTA DE RETROALIMENTACIÓN DE LA GESTIÓN SOCIAL

1. INFORMACION PERSONAL

1.2. Nombre Completo: Marco Antonio Quintero

1.3. Identificación: C.C  T.I  Otro   
Cual: \_\_\_\_\_

1.4. Número: 18.422.174

1.5. Dirección: AV. C/ 80 N° 71-25

1.6. Localidad: \_\_\_\_\_

1.7. Barrio: Sumapaz

1.8. Teléfono: 314 2774747

1.9. Género: Hombre  Mujer  Otro   
Cual: \_\_\_\_\_

2. RELACION CON EL TERRITORIO

2.1. ¿Qué actividad desarrolla en la zona?

2.1.1. Habitá en el sector

2.1.2. Trabaja

2.1.3. Estudia

2.1.4. Otro

Cual: \_\_\_\_\_

3. USO DEL ESPACIO PÚBLICO

3.1. ¿Semanalmente, cada cuanto hace uso del Puente peatonal ubicado sobre la A.v Boyacá con Calle 80, Costado sur y espacio público?

3.1.1. De 1 a 3 veces

3.1.2. De 4 a 6 veces

3.1.3. Más de 6 veces

3.2. ¿Como suele desplazarse por el sector?

3.2.1. A pie

3.2.2. En bicicleta

3.2.3. Otro

Cual: \_\_\_\_\_

**4. SUGERENCIAS**

4.1. De acuerdo con los siguientes ítems que mejoraría en el sector

4.1.1. Urbanismo \_\_\_\_\_

4.1.2. Económico \_\_\_\_\_

4.1.3. Ambiental Mejorar el asfalto debajo del puente.

4.1.4. Cultural \_\_\_\_\_

4.1.5. Social \_\_\_\_\_

4.1.6. Movilidad \_\_\_\_\_

**5. OBSERVACIONES**

Seguridad bajo el puente peatonal, costado Occidental

Firma del encuestado:

Encuesta telefónica

C.C

Firma del encuestador:

[Firma]

C.C 779.772.273 OYA

[Firma]

6



CONTRATO IDU - 1807 DE 2021: "ESTUDIOS, DISEÑOS Y CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE PEATONAL UBICADO AL COSTADO SUR DE LA INTERSECCIÓN DE LA AVENIDA MEDELLÍN (CALLE 80) CON AVENIDA BOYACÁ (AK 72) Y SU CONEXIÓN CON EL ESPACIO PÚBLICO EXISTENTE, EN BOGOTÁ D.C."



ENCUESTA DE RETROALIMENTACIÓN DE LA GESTIÓN SOCIAL

1. INFORMACIÓN PERSONAL

1.2. Nombre Completo: Juan Camilo Serna

1.3. Identificación: C.C.  T.I.  Otro   
Cual: \_\_\_\_\_

1.4. Número: 80179952

1.5. Dirección: Dg 79c no 71B-23

1.6. Localidad: \_\_\_\_\_

1.7. Barrio: \_\_\_\_\_

1.8. Teléfono: 3157571439

1.9. Género: Hombre  Mujer  Otro   
Cual: \_\_\_\_\_

2. RELACION CON EL TERRITORIO

2.1. ¿Qué actividad desarrolla en la zona? *especial*

2.1.1. Habitó en el sector

2.1.2. Trabaja

2.1.3. Estudia

2.1.4. Otro

Cual: \_\_\_\_\_

3. USO DEL ESPACIO PÚBLICO

3.1. ¿Semanalmente, cada cuanto hace uso del Puente peatonal ubicado sobre la A.v Boyacá con Calle 80, Costado sur y espacio público?

3.1.1. De 1 a 3 veces

3.1.2. De 4 a 6 veces

3.1.3. Más de 6 veces

3.2. ¿Como suele desplazarse por el sector?

3.2.1. A pie

3.2.2. En bicicleta

3.2.3. Otro

Cual: \_\_\_\_\_

**4. SUGERENCIAS**

4.1. De acuerdo con los siguientes ítems que mejoraría en el sector

4.1.1. Urbanismo

iluminación

4.1.2. Económico

4.1.3. Ambiental

4.1.4. Cultural

4.1.5. Social

Habitante de Calle

4.1.6. Movilidad

paseo peatonal hacia Titan

**5. OBSERVACIONES**

seguridad bajo el puente

Firma del encuestado:

CC 80179952

Firma del encuestador:

CC 7971272



9



CONTRATO IDU - 1807 DE 2021: "ESTUDIOS, DISEÑOS Y CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE PEATONAL UBICADO AL COSTADO SUR DE LA INTERSECCIÓN DE LA AVENIDA MEDELLÍN (CALLE 80) CON AVENIDA BOYACÁ (AK 72) Y SU CONEXIÓN CON EL ESPACIO PÚBLICO EXISTENTE, EN BOGOTÁ D.C."



## ENCUESTA DE RETROALIMENTACIÓN DE LA GESTIÓN SOCIAL

### 1. INFORMACIÓN PERSONAL

1.2. Nombre Completo: Marcia Elvira Rike

1.3. Identificación: C.C.  T.I.  Otro   
Cual: \_\_\_\_\_

1.4. Número: 53051771

1.5. Dirección: Dg 79c. n° 718-4

1.6. Localidad: \_\_\_\_\_

1.7. Barrio: \_\_\_\_\_

1.8. Teléfono: 3090646

1.9. Género: Hombre  Mujer  Otro   
Cual: \_\_\_\_\_

### 2. RELACION CON EL TERRITORIO

2.1. ¿Qué actividad desarrolla en la zona?

2.1.1. Habitó en el sector

2.1.2. Trabaja

2.1.3. Estudia

2.1.4. Otro

Cual: \_\_\_\_\_

### 3. USO DEL ESPACIO PÚBLICO

3.1. ¿Semanalmente, cada cuanto hace uso del Puente peatonal ubicado sobre la A.v Boyacá con Calle 80, Costado sur y espacio público?

3.1.1. De 1 a 3 veces

3.1.2. De 4 a 6 veces

3.1.3. Más de 6 veces

3.2. ¿Como suele desplazarse por el sector?

3.2.1. A pie

3.2.2. En bicicleta

3.2.3. Otro

Cual: \_\_\_\_\_

**4. SUGERENCIAS**

4.1. De acuerdo con los siguientes ítems que mejoraría en el sector

4.1.1. Urbanismo mejoramiento

4.1.2. Económico \_\_\_\_\_

4.1.3. Ambiental \_\_\_\_\_

4.1.4. Cultural \_\_\_\_\_

4.1.5. Social \_\_\_\_\_

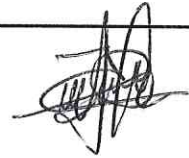
4.1.6. Movilidad mejorar la vía

**5. OBSERVACIONES**

seguridad, mucha habitante de calle bajo el poste

Firma del encuestado:  
Bledy Riquo  
C.C

Firma del encuestador:  
[Firma]  
C.C 179.712.273 dta





CONTRATO IDU - 1807 DE 2021: "ESTUDIOS, DISEÑOS Y CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE PEATONAL UBICADO AL COSTADO SUR DE LA INTERSECCIÓN DE LA AVENIDA MEDELLÍN (CALLE 80) CON AVENIDA BOYACÁ (AK 72) Y SU CONEXIÓN CON EL ESPACIO PÚBLICO EXISTENTE, EN BOGOTÁ D.C."



ENCUESTA DE RETROALIMENTACIÓN DE LA GESTIÓN SOCIAL

1. INFORMACIÓN PERSONAL

1.2. Nombre Completo: Alfari Valencia

1.3. Identificación: C.C  T.I  Otro   
Cual: \_\_\_\_\_

1.4. Número: 51655926

1.5. Dirección: \_\_\_\_\_

1.6. Localidad: Bogotá

1.7. Barrio: Bombaza

1.8. Teléfono: \_\_\_\_\_

1.9. Género: Hombre  Mujer  Otro   
Cual: \_\_\_\_\_

2. RELACION CON EL TERRITORIO

2.1. ¿Qué actividad desarrolla en la zona?

2.1.1. Habitó en el sector

2.1.2. Trabaja

2.1.3. Estudia

2.1.4. Otro

Cual: \_\_\_\_\_

3. USO DEL ESPACIO PÚBLICO

3.1. ¿Semanalmente, cada cuanto hace uso del Puente peatonal ubicado sobre la A.v Boyacá con Calle 80, Costado sur y espacio público?

3.1.1. De 1 a 3 veces

3.1.2. De 4 a 6 veces

3.1.3. Más de 6 veces

3.2. ¿Como suele desplazarse por el sector?

3.2.1. A pie

3.2.2. En bicicleta

3.2.3. Otro

Cual: \_\_\_\_\_

**4. SUGERENCIAS**

4.1. De acuerdo con los siguientes ítems que mejoraría en el sector

4.1.1. Urbanismo señalización, iluminación

4.1.2. Económico \_\_\_\_\_

4.1.3. Ambiental \_\_\_\_\_

4.1.4. Cultural \_\_\_\_\_

4.1.5. Social \_\_\_\_\_

4.1.6. Movilidad mas seguridad

**5. OBSERVACIONES**

Firma del encuestado:  
Alicia Valencia Orjuela  
C.C 51655826 Btu

Firma del encuestador:  
[Firma]  
C.C 79712273 Btu.

[Firma]



CONTRATO IDU - 1807 DE 2021: "ESTUDIOS, DISEÑOS Y CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE PEATONAL UBICADO AL COSTADO SUR DE LA INTERSECCIÓN DE LA AVENIDA MEDELLÍN (CALLE 80) CON AVENIDA BOYACÁ (AK 72) Y SU CONEXIÓN CON EL ESPACIO PÚBLICO EXISTENTE, EN BOGOTÁ D.C."



ENCUESTA DE RETROALIMENTACIÓN DE LA GESTIÓN SOCIAL

1. INFORMACIÓN PERSONAL

1.2. Nombre Completo: Blanca Amado

1.3. Identificación: C.C  T.I  Otro   
Cual: \_\_\_\_\_

1.4. Número: \_\_\_\_\_

1.5. Dirección: Av. 80 No 22-25

1.6. Localidad: Engativá

1.7. Barrio: Sta Maria del Lago

1.8. Teléfono: 3137657699

1.9. Género: Hombre  Mujer  Otro   
Cual: \_\_\_\_\_

2. RELACION CON EL TERRITORIO

2.1. ¿Qué actividad desarrolla en la zona?

2.1.1. Habitá en el sector

2.1.2. Trabaja

2.1.3. Estudia

2.1.4. Otro

Cual: \_\_\_\_\_

3. USO DEL ESPACIO PÚBLICO

3.1. ¿Semanalmente, cada cuanto hace uso del Puente peatonal ubicado sobre la A.v Boyacá con Calle 80, Costado sur y espacio público?

3.1.1. De 1 a 3 veces

3.1.2. De 4 a 6 veces

3.1.3. Más de 6 veces

3.2. ¿Como suele desplazarse por el sector?

3.2.1. A pie

3.2.2. En bicicleta

3.2.3. Otro

Cual: \_\_\_\_\_

#### 4. SUGERENCIAS

4.1. De acuerdo con los siguientes ítems que mejoraría en el sector

4.1.1. Urbanismo Mejorar el paso peatonal haciéndolo  
mas ancho y escaleras mejores

4.1.2. Económico \_\_\_\_\_

4.1.3. Ambiental \_\_\_\_\_

4.1.4. Cultural \_\_\_\_\_

4.1.5. Social \_\_\_\_\_

4.1.6. Movilidad mejorar seguridad

#### 5. OBSERVACIONES

Firma del encuestado:

C.C no gusto firmar

Firma del encuestador:

LA-B  
C.C 99.717.773 B+d





CONTRATO IDU - 1807 DE 2021: "ESTUDIOS, DISEÑOS Y CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE PEATONAL UBICADO AL COSTADO SUR DE LA INTERSECCIÓN DE LA AVENIDA MEDELLÍN (CALLE 80) CON AVENIDA BOYACÁ (AK 72) Y SU CONEXIÓN CON EL ESPACIO PÚBLICO EXISTENTE, EN BOGOTÁ D.C."



ENCUESTA DE RETROALIMENTACIÓN DE LA GESTIÓN SOCIAL

1. INFORMACIÓN PERSONAL

1.2. Nombre Completo: Andrés Piméin

1.3. Identificación: C.C  T.I  Otro   
Cual: \_\_\_\_\_

1.4. Número: \_\_\_\_\_

1.5. Dirección: Av. cl/ 70 n° 22-27

1.6. Localidad: Cogotiva

1.7. Barrio: Sta. María del Lago

1.8. Teléfono: 37047456x9

1.9. Género: Hombre  Mujer  Otro   
Cual: \_\_\_\_\_

2. RELACION CON EL TERRITORIO

2.1. ¿Qué actividad desarrolla en la zona?

2.1.1. Habita en el sector

2.1.2. Trabaja

2.1.3. Estudia

2.1.4. Otro

Cual: \_\_\_\_\_

3. USO DEL ESPACIO PÚBLICO

3.1. ¿Semanalmente, cada cuanto hace uso del Puente peatonal ubicado sobre la A.v Boyacá con Calle 80, Costado sur y espacio público?

3.1.1. De 1 a 3 veces

3.1.2. De 4 a 6 veces

3.1.3. Más de 6 veces

3.2. ¿Como suele desplazarse por el sector?

3.2.1. A pie

3.2.2. En bicicleta

3.2.3. Otro

Cual: \_\_\_\_\_

**4. SUGERENCIAS**

4.1. De acuerdo con los siguientes ítems que mejoraría en el sector

4.1.1. Urbanismo Iluminación

4.1.2. Económico \_\_\_\_\_

4.1.3. Ambiental \_\_\_\_\_

4.1.4. Cultural \_\_\_\_\_

4.1.5. Social \_\_\_\_\_

4.1.6. Movilidad Conectar los dos costados con ciclovia

**5. OBSERVACIONES**

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Firma del encuestado:  
[Firma]  
C.C. \_\_\_\_\_

Firma del encuestador:  
[Firma]  
C.C. 99.712.232 Bta'

[Firma]



CONTRATO IDU - 1807 DE 2021: "ESTUDIOS, DISEÑOS Y CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE PEATONAL UBICADO AL COSTADO SUR DE LA INTERSECCIÓN DE LA AVENIDA MEDELLÍN (CALLE 80) CON AVENIDA BOYACÁ (AK 72) Y SU CONEXIÓN CON EL ESPACIO PÚBLICO EXISTENTE, EN BOGOTÁ D.C."



ENCUESTA DE RETROALIMENTACIÓN DE LA GESTIÓN SOCIAL

1. INFORMACIÓN PERSONAL

1.2. Nombre Completo: Darwin Duarte

1.3. Identificación: C.C  T.I  Otro   
Cual: \_\_\_\_\_

1.4. Número: \_\_\_\_\_

1.5. Dirección: Cv 27A N° 77A-92

1.6. Localidad: Engativá

1.7. Barrio: Sta Marta del Lago

1.8. Teléfono: 7830280

1.9. Género: Hombre  Mujer  Otro   
Cual: \_\_\_\_\_

2. RELACION CON EL TERRITORIO

2.1. ¿Qué actividad desarrolla en la zona?

2.1.1. Habitó en el sector

2.1.2. Trabaja

2.1.3. Estudia

2.1.4. Otro

Cual: \_\_\_\_\_

3. USO DEL ESPACIO PÚBLICO

3.1. ¿Semanalmente, cada cuanto hace uso del Puente peatonal ubicado sobre la A.v Boyacá con Calle 80, Costado sur y espacio público?

3.1.1. De 1 a 3 veces

3.1.2. De 4 a 6 veces

3.1.3. Más de 6 veces

3.2. ¿Como suele desplazarse por el sector?

3.2.1. A pie

3.2.2. En bicicleta

3.2.3. Otro

Cual: \_\_\_\_\_

**4. SUGERENCIAS**

4.1. De acuerdo con los siguientes ítems que mejoraría en el sector

4.1.1. Urbanismo

Más iluminación

4.1.2. Económico

4.1.3. Ambiental

4.1.4. Cultural

4.1.5. Social

4.1.6. Movilidad

Paseo peatonal más grande.

**5. OBSERVACIONES**

Firma del encuestado:

C.C

Firma del encuestador:

C.C 774.712.275 Ota



17



CONTRATO IDU - 1807 DE 2021: "ESTUDIOS, DISEÑOS Y CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE PEATONAL UBICADO AL COSTADO SUR DE LA INTERSECCIÓN DE LA AVENIDA MEDELLÍN (CALLE 80) CON AVENIDA BOYACÁ (AK 72) Y SU CONEXIÓN CON EL ESPACIO PÚBLICO EXISTENTE, EN BOGOTÁ D.C."



ENCUESTA DE RETROALIMENTACIÓN DE LA GESTIÓN SOCIAL

1. INFORMACIÓN PERSONAL

1.2. Nombre Completo: Luis Salazar

1.3. Identificación: C.C  T.I  Otro   
Cual: \_\_\_\_\_

1.4. Número: 4079949

1.5. Dirección: \_\_\_\_\_

1.6. Localidad: \_\_\_\_\_

1.7. Barrio: \_\_\_\_\_

1.8. Teléfono: 3114590539

1.9. Género: Hombre  Mujer  Otro   
Cual: \_\_\_\_\_

2. RELACION CON EL TERRITORIO

2.1. ¿Qué actividad desarrolla en la zona?

2.1.1. Habitá en el sector

2.1.2. Trabaja

2.1.3. Estudia

2.1.4. Otro

Cual: \_\_\_\_\_

3. USO DEL ESPACIO PÚBLICO

3.1. ¿Semanalmente, cada cuanto hace uso del Puente peatonal ubicado sobre la A.v Boyacá con Calle 80, Costado sur y espacio público?

3.1.1. De 1 a 3 veces

3.1.2. De 4 a 6 veces

3.1.3. Más de 6 veces

3.2. ¿Como suele desplazarse por el sector?

3.2.1. A pie

3.2.2. En bicicleta

3.2.3. Otro

Cual: vehículo

**4. SUGERENCIAS**

4.1. De acuerdo con los siguientes ítems que mejoraría en el sector

4.1.1. Urbanismo \_\_\_\_\_

4.1.2. Económico A \_\_\_\_\_

4.1.3. Ambiental \_\_\_\_\_

4.1.4. Cultural \_\_\_\_\_

4.1.5. Social \_\_\_\_\_

4.1.6. Movilidad \_\_\_\_\_

**5. OBSERVACIONES**

Buena de frutas y verduras (productos campesinos)  
esta actividad la realiza cada 8 días (JUEVES), AVESCES  
los viernes

Firma del encuestado:

*[Firma]*  
C.C.

Firma del encuestador:

*[Firma]*  
C.C. 99.717.728 STC

*[Firma]*



CONTRATO IDU - 1807 DE 2021: "ESTUDIOS, DISEÑOS Y CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE PEATONAL UBICADO AL COSTADO SUR DE LA INTERSECCIÓN DE LA AVENIDA MEDELLÍN (CALLE 80) CON AVENIDA BOYACÁ (AK 72) Y SU CONEXIÓN CON EL ESPACIO PÚBLICO EXISTENTE, EN BOGOTÁ D.C."



ENCUESTA DE RETROALIMENTACIÓN DE LA GESTIÓN SOCIAL

1. INFORMACIÓN PERSONAL

1.2. Nombre Completo: Jorge Enrique García

1.3. Identificación: C.C  T.I  Otro   
Cual: \_\_\_\_\_

1.4. Número: 80124935

1.5. Dirección: \_\_\_\_\_

1.6. Localidad: Cogotivá

1.7. Barrio: Palmar

1.8. Teléfono: 3102684093

1.9. Género: Hombre  Mujer  Otro   
Cual: \_\_\_\_\_

2. RELACION CON EL TERRITORIO

2.1. ¿Qué actividad desarrolla en la zona?

2.1.1. Habitá en el sector

2.1.2. Trabaja

2.1.3. Estudia

2.1.4. Otro   
Cual: Ninguna

3. USO DEL ESPACIO PÚBLICO

3.1. ¿Semanalmente, cada cuanto hace uso del Puente peatonal ubicado sobre la A.v Boyacá con Calle 80, Costado sur y espacio público?

3.1.1. De 1 a 3 veces

3.1.2. De 4 a 6 veces

3.1.3. Más de 6 veces

3.2. ¿Como suele desplazarse por el sector?

3.2.1. A pie

3.2.2. En bicicleta

3.2.3. Otro   
Cual: \_\_\_\_\_

**4. SUGERENCIAS**

4.1. De acuerdo con los siguientes ítems que mejoraría en el sector

4.1.1. Urbanismo

Acceso al puente y a bicicleta

4.1.2. Económico

\_\_\_\_\_

4.1.3. Ambiental

\_\_\_\_\_

4.1.4. Cultural

\_\_\_\_\_

4.1.5. Social

\_\_\_\_\_

4.1.6. Movilidad

Ampliar el puente que se pueda  
caminar por el tanto a pie como en bicicleta

**5. OBSERVACIONES**

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Firma del encuestado:

C.C

Firma del encuestador:

C.C

79712273 otd



(14)



CONTRATO IDU - 1807 DE 2021: "ESTUDIOS, DISEÑOS Y CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE PEATONAL UBICADO AL COSTADO SUR DE LA INTERSECCIÓN DE LA AVENIDA MEDELLÍN (CALLE 80) CON AVENIDA BOYACÁ (AK 72) Y SU CONEXIÓN CON EL ESPACIO PÚBLICO EXISTENTE, EN BOGOTÁ D.C."



## ENCUESTA DE RETROALIMENTACIÓN DE LA GESTIÓN SOCIAL

### 1. INFORMACIÓN PERSONAL

1.2. Nombre Completo: Mónica Londoño

1.3. Identificación: C.C  T.I  Otro   
Cual: A

1.4. Número: 1010280475

1.5. Dirección: \_\_\_\_\_

1.6. Localidad: Bogotá

1.7. Barrio: Guilermo Vargas

1.8. Teléfono: 3119253099

1.9. Género: Hombre  Mujer  Otro   
Cual: \_\_\_\_\_

### 2. RELACION CON EL TERRITORIO

2.1. ¿Qué actividad desarrolla en la zona?

2.1.1. Habitá en el sector

2.1.2. Trabaja

2.1.3. Estudia

2.1.4. Otro

Cual: \_\_\_\_\_

### 3. USO DEL ESPACIO PÚBLICO

3.1. ¿Semanalmente, cada cuanto hace uso del Puente peatonal ubicado sobre la A.v Boyacá con Calle 80, Costado sur y espacio público?

3.1.1. De 1 a 3 veces

3.1.2. De 4 a 6 veces

3.1.3. Más de 6 veces

3.2. ¿Como suele desplazarse por el sector?

3.2.1. A pie

3.2.2. En bicicleta

3.2.3. Otro

Cual: \_\_\_\_\_

**4. SUGERENCIAS**

4.1. De acuerdo con los siguientes ítems que mejoraría en el sector

4.1.1. Urbanismo conexión ciclovía

4.1.2. Económico \_\_\_\_\_

4.1.3. Ambiental \_\_\_\_\_

4.1.4. Cultural \_\_\_\_\_

4.1.5. Social Habitante de calle

4.1.6. Movilidad mejorar el puente para bicicleta

**5. OBSERVACIONES**

Firma del encuestado: \_\_\_\_\_

C.C

Firma del encuestador: \_\_\_\_\_

C.C 79712233 ota



15



CONTRATO IDU - 1807 DE 2021: "ESTUDIOS, DISEÑOS Y CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE PEATONAL UBICADO AL COSTADO SUR DE LA INTERSECCIÓN DE LA AVENIDA MEDELLÍN (CALLE 80) CON AVENIDA BOYACÁ (AK 72) Y SU CONEXIÓN CON EL ESPACIO PÚBLICO EXISTENTE, EN BOGOTÁ D.C."



ENCUESTA DE RETROALIMENTACIÓN DE LA GESTIÓN SOCIAL

1. INFORMACIÓN PERSONAL

1.2. Nombre Completo: Carlos Andres Gomez

1.3. Identificación: C.C  T.I  Otro   
Cual: \_\_\_\_\_

1.4. Número: \_\_\_\_\_

1.5. Dirección: Cll 81 N° 73-71

1.6. Localidad: Franquía

1.7. Barrio: Monte de Dios

1.8. Teléfono: 3702031195

1.9. Género: Hombre  Mujer  Otro   
Cual: \_\_\_\_\_

2. RELACION CON EL TERRITORIO

2.1. ¿Qué actividad desarrolla en la zona?

2.1.1. Habita en el sector

2.1.2. Trabaja

2.1.3. Estudia

2.1.4. Otro

Cual: \_\_\_\_\_

3. USO DEL ESPACIO PÚBLICO

3.1. ¿Semanalmente, cada cuanto hace uso del Puente peatonal ubicado sobre la A.v Boyacá con Calle 80, Costado sur y espacio público?

3.1.1. De 1 a 3 veces

3.1.2. De 4 a 6 veces

3.1.3. Más de 6 veces

3.2. ¿Como suele desplazarse por el sector?

3.2.1. A pie

3.2.2. En bicicleta

3.2.3. Otro

Cual: Ninguna

**4. SUGERENCIAS**

4.1. De acuerdo con los siguientes ítems que mejoraría en el sector

4.1.1. Urbanismo mejorar el G.P y vehiculo

4.1.2. Económico \_\_\_\_\_

4.1.3. Ambiental \_\_\_\_\_


4.1.4. Cultural \_\_\_\_\_

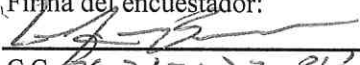
4.1.5. Social \_\_\_\_\_


4.1.6. Movilidad \_\_\_\_\_

**5. OBSERVACIONES**

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Firma del encuestado:  
  
C.C \_\_\_\_\_

Firma del encuestador:  
  
C.C 99.712.223 810



2 copias

Exhorta al IDU



→ Apelar

JUZGADO PRIMERO ADMINISTRATIVO DE DESCONGESTIÓN DEL CIRCUITO JUDICIAL DE BOGOTÁ D.C.

Puente Peatonal de 80 con Boyacá - rampas

Bogotá, dieciséis (16) de mayo de dos mil once (2011)

EXPEDIENTE No.	250002315000-2009-00295-01
DEMANDANTES :	FERNANDO PATIÑO MARTINEZ
DEMANDADOS:	BOGOTÁ DISTRITO CAPITAL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO I.D.U.
DERECHOS COLECTIVOS	Derecho Colectivo Al goce de un ambiente sano "Derecho colectivo al goce del espacio público y la utilización y defensa de los bienes de uso público" "Derecho colectivo a la realización de las construcciones, edificaciones y desarrollos urbanos respetando las disposiciones jurídicas de manera ordenada, y dando prevalencia al beneficio de la calidad de vida de los habitantes"

Se encuentra al Despacho para proferir sentencia que en derecho corresponda, en el proceso iniciado por FERNANDO PATIÑO MARTINEZ, en ejercicio de la acción Popular en contra del BOGOTÁ DISTRITO CAPITAL y el INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO I.D.U

LA ACCION POPULAR

El actor popular considera que se encuentran amenazados el *Derecho Colectivo Al goce de un ambiente Sano*, "*Derecho colectivo al goce del espacio público y la utilización y defensa de los bienes de uso Público*", "*Derecho colectivo a la realización de las construcciones, edificaciones y desarrollos urbanos respetando las disposiciones jurídicas de manera ordenada, y dando prevalencia al beneficio de la calidad de vida de los habitantes*"

Formula la siguiente petición:

Ordenar a BOGOTÁ DISTRITO CAPITAL que, en un tiempo prudencial, ordene se realicen al puente peatonal ubicado en el sector urbano de Bogotá D.C. Avenida Boyacá con calle 80, cerca al minuto de Dios y Macko, las adecuaciones pertinentes para permitir su uso a las personas con movilidad física reducida o, en su defecto, adoptar medidas alternativas que garanticen a los discapacitados su desplazamiento seguro al cruzar la vía.

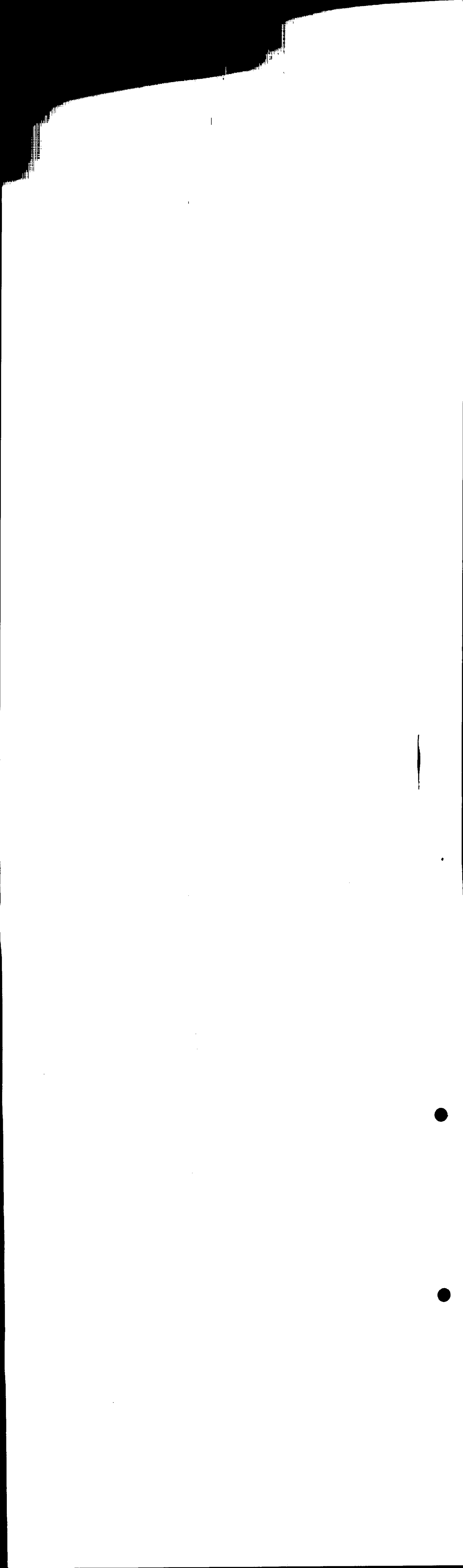
El actor popular, considera violados los siguientes derechos colectivos:

- Se trata de los siguientes derechos consagrados en el Art 4 de la Ley 472 de 1998:
  - literal a): El goce a un ambiente sano.
  - Literal d): El goce del espacio público y la utilización y defensa de los bienes de uso público.
  - literal m) La realización de las construcciones, edificaciones y desarrollos urbanos respetando las disposiciones jurídicas, de manera ordenada, y dando prevalencia al beneficio de la calidad de vida de los habitantes
- Tales derechos se hallan vulnerados y amenazados por omisión del DISTRITO CAPITAL al no haber hecho al puente que se describirá, las adecuaciones pertinentes para su uso sin discriminación a las personas discapacitadas
- También se trata de los derechos fundamentales, económicos, sociales y culturales consagrados en la Constitución Política de Colombia Arts. 13,47, 54, 333 y 334.

El actor popular, los relata los HECHOS de la siguiente manera:

- 3.1. La accesibilidad, entendida ésta como "la condición que permite en cualquier espacio o ambiente interior o exterior, el fácil y seguro desplazamiento de la población en general, y el uso en forma confiable y segura de los servicios instalados en estos ambientes..."; debe ser garantizada por las autoridades, de acuerdo con lo establecido por la Ley 361 de 1997 y su Decreto Reglamentario 1538 de 2005.
- 3.2. El Decreto 1538 de 2005 en su Artículo 7, refiriéndose a la Accesibilidad al espacio público, determinó que:

"2. Las puentes peatonales deberán contar con un sistema de acceso de rampas. Si en el espacio en el que



*está prevista la construcción de un puente peatonal no se puede desarrollar las soluciones de acceso peatonal mediante rampas, se deberá instalar un sistema alternativo eficiente que cumpla la misma función y que garantice el acceso autónomo de las personas con movilidad reducida".*

*"3. Los puentes peatonales deberán contar con un bordillo contenedor a lo largo de toda su extensión para prevenir que las ruedas de los coches, sillas de ruedas, entre otros, se salgan de los límites de éste. Además, deben contar con elementos de protección como barandas y pasamanos que garanticen la circulación segura de los usuarios".*

- 3.3. Los habitantes, turistas, visitantes y usuarios físicamente aptos de la ciudad de Bogotá, cuentan con el servicio que les brinda el puente ubicado en sector urbano: Avenida Boyacá con Calle 80, cerca al Minuto de Dios y Makro.
- 3.4. Dicho puente, ha sido construido y sigue operando, ignorando a las personas con movilidad reducida en razón a enfermedad o edad, a tal punto que los discapacitados para atravesar esa importante vía, tienen que arriesgar su vida alravesando la vía vehicular, pues el mismo carece de rampas u otros mecanismos o sistemas que permitan el acceso a las sillas de rueda, ya que no ha sido adaptado para ellos.
- 3.5. La ley 361 de 1997, en su título IV, "DE LA ACCESIBILIDAD", Arts. 43 y siguientes, señala su objeto como el buscar suprimir y evitar toda clase de barreras físicas en el diseño y ejecución de las vías y espacios públicos y de mobiliario urbano, así como en la construcción y reestructuración de edificios de propiedad pública o privada, lo cual debe aplicarse a los medios de transporte e instalaciones e instalaciones complementarias de los mismos y a los medios de comunicación, los cuales, dice el PARAGRAFO "...deberán adecuarse, diseñarse y construirse de manera que se facilite el acceso y tránsito seguro de la población en general y en especial de las personas con limitación", considerando la accesibilidad ( Art. 46), como un elemento esencial de los servicios públicos a cargo del estado..."
- 3.6. La Administración Municipal, no ha efectuado en ese puente, dentro del plazo previsto, las adaptaciones indicadas por el Art. 57 de la Ley 361 de 1997, concordante con el Art. 5 del decreto 1538 de 2005, no obstante advertir el Artículo 3°. Ibidem que "Las disposiciones contenidas en la Ley 361 de 1997 y en el presente decreto se entenderán incorporadas en los Planes de Ordenamiento Territorial y en los instrumentos que los desarrollen o complementen y serán de inmediata aplicación".
- 3.7. El Decreto Nro. 279 de 2003 emitido por el Distrito Capital, en su artículo 5, literal c), dispuso que:

*ARTICULO 5.- NORMAS PARA EL DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DE PUENTES PEATONALES. El diseño y construcción de puentes peatonales se sujetará a las siguientes disposiciones generales:*

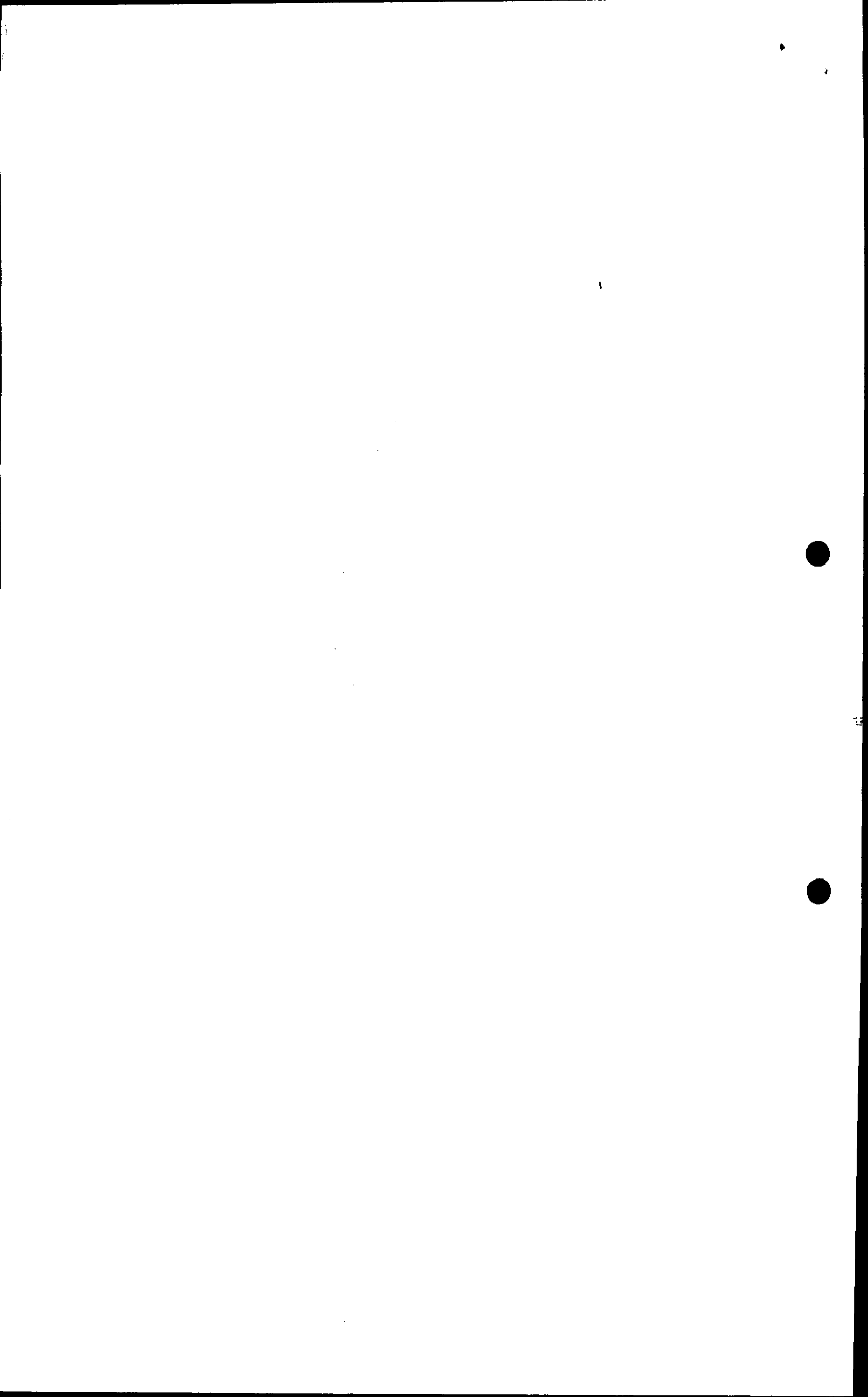
*c) Los puentes peatonales deben diseñarse, construirse y adecuarse de tal manera que faciliten la accesibilidad a las personas con movilidad reducida, sea temporal o permanente, o cuya capacidad de orientación se encuentre disminuida por la edad, analfabetismo, limitación o enfermedad, de conformidad con las normas establecidas en la Ley 361 de 1997 y aquellas que la reglamenten, modifiquen o complementen.*

El actor popular considera como NORMAS VIOLADAS las siguientes:

- Ley 12 de 1987 "Por la cual se suprimen algunas barreras arquitectónicas."
- Decreto 3973 de 1999 "por el cual se promulga la Convención interamericana para la eliminación de todas las formas de discriminación contra las personas discapacitadas".
- Ley 361 de 1997 por la cual se establecen mecanismos de integración social de las personas con limitación y se dictan otras disposiciones y Ley 1287 de 2009 que la adiciona.
- Ley 762 de 2002 por medio de la cual se aprueba la Convención Interamericana para la eliminación de todas las formas de discriminación contra las personas discapacitadas.
- Decreto 1538 de 2005 "Por el cual se reglamenta parcialmente la Ley 361 de 1997".
- Decreto 279 de 2003 de la Alcaldía Mayor del Distrito Especial de Bogotá.

## 1.1 CONTESTACION DE BOGOTÁ D.C. (FL. 14-21)

El apoderado de Bogotá Distrito Capital, se opone a las pretensiones de la acción popular, ya que en su entender: "no todo puente peatonal requiere rampas para personas con movilidad reducida y que si a varios metros de distancia existe un semáforo vehicular o cruce con señales de prevención, no se requiere de rampas, tal como puede ocurrir en el presente asunto" y solicita tener en cuenta las contestaciones que realice el IDU a los oficios N° 2-2009-63521 y 2-2009-63522 suscritos por el subdirector Distrital de Defensa Judicial de dicha entidad, como parte de la contestación de la demanda.



Propone las siguientes excepciones:

- "ilegitimidad en la causa por la pasiva (fl.15)" considerando que es el Instituto de Desarrollo Urbano IDU, la entidad pública distrital con competencia para comparecer al proceso.
- "Exclusión del Despacho del Alcalde Mayor de Bogotá D.C. (fl.16) " el apoderado luego de transcribir el artículo 38 del Decreto Ley 1421 de 1993, afirma que el objeto de esta acción popular, no se encuentra dentro de las atribuciones del Alcalde mayor de Bogotá D.C., por lo que solicita al Despacho su exclusión.
- "Improcedencia de la acción popular cuando se trata de planeación del gasto público (fl.18)" citando pronunciamiento del H. Consejo de Estado<sup>1</sup>, que se refiere al tema de la planeación urbana, manifestando que toda obra debe estar incluida en un plan de desarrollo, prever los gastos, programación, priorización de recursos, debiéndose observar y respetar los planteamientos del H. Consejo de Estado y respetar las normas del Estatuto Orgánico del Distrito Capital, Decreto 1421 de 1993 sobre programación, modificación y ejecución del presupuesto.
- Improcedencia de la acción popular (fl.19) a juicio del apoderado del Distrito Capital, si el interés era proteger los derechos constitucionales de las mujeres en embarazo, las personas de la tercera edad o los disminuidos físicos el actor debió interponer una acción de tutela, y si el interés era la construcción de rampas en los puentes peatonales pudo ser una acción de grupo o de cumplimiento, y no una acción popular, porque en su criterio no se vulneran derechos colectivos.
- Ausencia de daño contingente (fl.20) afirma que en este caso no se produce el "daño contingente" previsto en el artículo 2 de la Ley 472/98, realiza un análisis del artículo 2359 del Código Civil, sobre daño contingente, manifestando que debe existir una relación de causalidad entre el sujeto pasivo con el objeto eventualmente dañoso, lo cual no ocurre en éste caso.

## 1.2 CONTESTACION DEL IDU (fl.64-69)

La apoderada del Instituto de Desarrollo Urbano IDU, se opone a las pretensiones y se pronuncia sobre los hechos, considerando que carecen de fundamento jurídico y fáctico.

Propone la siguiente excepción:

- Falta de causa para incoar la acción (fl.64) manifiesta que el puente fue construido hacia el año 1993, con anterioridad a la Ley 361 de 1997, época en que las normas no contemplaban la adecuación de accesos para personas con limitaciones físicas, mediante rampas o ayudas mecánicas. La Administración mediante el D.619/00 "*Plan de ordenamiento territorial para Bogotá D.C.*" y el D. 279/03 "*por el cual se reglamentan los puentes peatonales en el Distrito Capital*" normas éstas, con lo que se ha dado cumplimiento a la Ley 361 de 1997, respetando los derechos de las personas con movilidad reducida.

Mediante el contrato IDU 176 de 2006, que tiene por objeto "*Diagnóstico de actualización sísmica y reforzamiento estructural de los puentes vehiculares de la calle 80 con avenida Boyacá, en Bogotá D.C.*" se analizaron las condiciones de accesibilidad del puente peatonal y se plantearon alternativas, las cuales están siendo revisadas en conjunto con la **Secretaría Distrital de planeación**, para definir la alternativa óptima. De tal manera que el IDU, ya inició gestiones tendientes a establecer si es viable o no la adecuación del puente peatonal objeto de la demanda, ya que existen pasos semaforizados cercanos. Para la ejecución de obras es necesario contar con la **partida presupuestal**, y debe estar relacionada en el **plan de desarrollo y obras públicas de Bogotá D.C.** en obediencia a lo dispuesto en el artículo 345 de la Carta Política "*...tampoco podrá hacerse ningún gasto público que no haya sido decretado por el Congreso, por las Asambleas Departamentales, ni transferir*

<sup>1</sup> Sentencia del 27 de abril de 2001, acción popular 2000-101



crédito alguno a objeto no previsto en el respectivo presupuesto". Los procesos contractuales exigen tiempo y destinación de elementos logísticos, se deben priorizar, y son materia de cuidadosos estudios. Cita sentencia del H. Consejo de Estado<sup>2</sup>, en la que manifiesta que el diseño del espacio público y su uso, están ligados con la planeación urbana. Concluye que no existe vulneración de los derechos colectivos invocados, y aporta la posición jurisprudencial que considera aplicable.

## AUDIENCIA DE PACTO DE CUMPLIMIENTO

Tuvo lugar el 6 de abril de 2010 (fl. 106) ante el Juzgado doce administrativo de Bogotá D.C. sección segunda. Se declaró fallida con fundamento en el literal b) del artículo 27 de la ley 472 de 1998

### 2 ACERVO PROBATORIO

8 de Octubre de 2004	Copia de sentencia de 8 de octubre de 2004, proferida por el Honorable Tribunal Administrativo de Cundinamarca que negó las súplicas de la demanda, en un caso similar, aportada por el IDU, junto con la contestación de la demanda	(fl.85-103)
29 de Diciembre de 2006	Contrato de Consultoría N° 176/2006, entre INCOPLAN S.A. y el INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO IDU, para prestar servicios de consultoría en interventoría técnica, financiera, administrativa, legal, ambiental y social en la II fase para la construcción de los andenes y cicloruta y obras complementarias ubicadas en la avenida bosa, entre avenida Agoberto Mejía y la autopista sur, con financiación del Banco Mundial	(fl.112-178)
11 de Diciembre de 2009	Concepto técnico emitido por la alcaldesa zonal de Engativa, señalando que la construcción de obras exige el cumplimiento de requisitos Jurídicos técnicos y económicos, afirma que la entidad competente es el I.D.U., que se trabaja en la adecuación de obras antiguas para uso de las personas con discapacidad, la acción popular no es la acción procedente para ejecutar obras públicas	(fl.56-57)
9 de Abril de 2010	mediante oficio radicado en la oficina de apoyo el 12/agos/10, se anexa el informe técnico SM-23796-10 con informe técnico de 9 de abril de 2010, relacionado con el puente peatonal de la avenida Boyaca con calle 80	(fl.192-207)
7 de Mayo de 2010	Respuesta a oficio, dada por la Dirección de asuntos legales de la Secretaria Distrital de Movilidad, que informa sobre la existencia de semáforos vehiculares y peatonales, y la distancia entre el cruce de puente peatonal y la intersección	(fl.183-184)
7 de Mayo de 2010	Dibujo que señala las intersecciones semaforizadas y las distancias a los puentes peatonales	(fl.185)
28 de Mayo de 2010	La directora técnica de proyectos del IDU, informa que la avenida Boyaca con calle 80 tiene como paso seguro semaforizado más cercano la calle 75 a 640 metros del puente, en la calle 95 existe el ciclopunte a 430 metros de la calle 80	(fl.186)
16 de marzo de 2011	Informe de análisis y Diagnostico puente peatonal calle 80 por avenida Boyaca. Contrato IDU 176-07. "Consultoría para el Diagnostico de actualización Sismica y Reforzamiento estructural de los puentes vehiculares de la Calle 80 por avenida Boyacá, Avenida 68 y Avenida NQS y diseño de la adecuación a personas con movilidad reducida del puente peatonal adosado al puente vehicular de la calle 80 por avenida Boyaca, en Bogotá D.C. "	(fl.244-263)
28 de marzo de 2011	La Dirección técnica de Gestión Judicial, allega las conclusiones de los estudios, si deben adecuar o no el puente de la avenida Boyacá con Calle 80, y realiza las explicaciones técnica que considera pertinentes	(fl.241-243)
Sin fecha	Fotografías del puente peatonal	(fl.5)

<sup>2</sup> Sentencia del 27 de abril de 2001, acción popular 2000-101



### 3 TRAMITE PROCESAL

La acción popular se presentó el 4 de noviembre de 2009 (fl.4). Fue admitida mediante auto calendado el 9 de noviembre de 2009 (fl. 7) y se notificó por aviso al ALCALDE MAYOR DE BOGOTÁ el 20 de noviembre de 2009 (fl. 9), enterada la entidad (Bogotá D.C.) contestó la demanda (fl.14-21). La comunidad fue informada mediante aviso de radio (fl.11-12). Se vincula al INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO I.D.U mediante auto de 3 de febrero de 2010, del Juzgado 12 Administrativo de Bogotá D.C., El IDU fue notificado el 16 de febrero de 2010 (fl.63) , enterado el IDU, contestó la acción popular (fl.64-69). Mediante auto de 8 de marzo de 2010 (fl.104) se fijo fecha para llevar a cabo la audiencia de pacto de cumplimiento, el día 6 de abril de 2010, se realizó la audiencia de pacto de cumplimiento la cual fue declarada fallida (fl.106). Se abrió el proceso a pruebas mediante este mismo auto. Se corrió traslado a las partes para que presentaran alegatos de conclusión mediante auto de 17 de septiembre de 2010 (fl.209) El 31 de enero de 2001, se profirió acto para mejor proveer (fl.235)

### 4 ALEGATOS DE CONCLUSIÓN

El actor popular (fl. 210-211), manifiesta en sus alegatos, que el puente es inutilizable por personas discapacitadas, por lo que considera los derechos colectivos invocados, reiterando los argumentos de la acción popular y considerando "*imperativo que se neutralice la violación de tales derechos, con uno o varios mecanismos alternativos, esto es instalando un ascensor u otro mecanismo mecánico, o en ultimas construyendo rampas, todo ello observando las condiciones beneficio costo*" aplicando los mandatos legales la Ley 361/97 y D.1538/05

La apoderada del Instituto de Desarrollo Urbano IDU, reitera lo expuesto en la contestación de la demanda.

La entidad Bogotá Distrito Capital, no presentó alegatos de conclusión.

### 5 CONSIDERACIONES DEL DESPACHO:

Después de haber analizado que no existe vicios en el proceso que pueden generar sentencias inhibitorias, ni causales de nulidad que invaliden la actuación y siendo este Despacho competente se procederá a decidir el presente asunto de fondo de la siguiente forma:

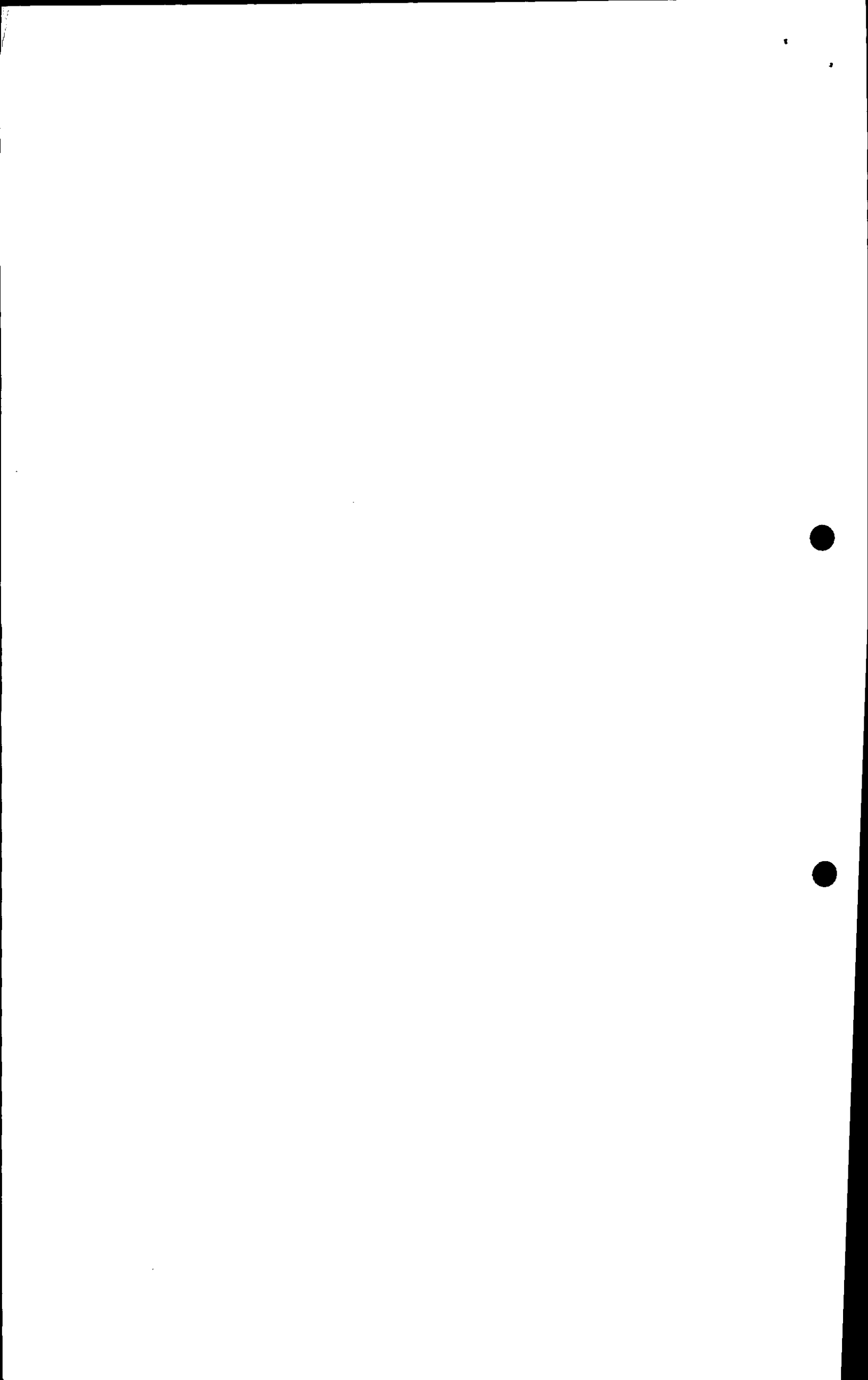
#### 5.1 PRONUNCIAMIENTO SOBRE LAS EXCEPCIONES

Con respecto de las excepciones, el artículo 57 de la Ley 472 de 1998, señala que se podrán presentar excepciones de mérito con la contestación de la demanda, así como las excepciones previas señaladas en el Código de Procedimiento Civil.

*Artículo 57. Contestación, excepciones previas. La parte demandada podrá interponer excepciones de mérito con la contestación de la demanda, así como las excepciones previas señaladas en el Código de Procedimiento Civil. Las excepciones de acuerdo con su naturaleza, se resolverán de conformidad con las reglas previstas en el Código de Procedimiento Civil.*

Y el artículo 23 de la Ley 472 de 1998, precisa que en acciones populares solo pueden proponerse las de mérito y las previas de falta de jurisdicción y cosa juzgada.

*ARTICULO 23. EXCEPCIONES. En la contestación de la demanda sólo podrá <sic> proponerse las excepciones de mérito y las previas de falta de jurisdicción y cosa juzgada, las cuales serán resueltas por el juez en la sentencia.*



## Excepciones propuesta por Bogotá Distrito Capital:

Respecto a la excepción de *"ilegitimidad en la causa por la pasiva (fl.15)"* propuesta por, argumenta que es el Instituto de Desarrollo Urbano IDU, la entidad pública distrital con competencia para comparecer al proceso, se establece que tratándose de vulneración de derechos colectivos, no es posible aducir la falta de legitimación por pasiva, comoquiera que se trata de una excepción previa, no prevista en el artículo 23 de la Ley 472 de 1998, de tal manera que solamente al realizar el estudio de fondo, es posible establecer si existe responsabilidad o no, por parte del Distrito Capital en la vulneración de los Derechos Colectivos endilgados, por ello, la excepción propuesta no prospera.

Frente a la excepción de *"Exclusión del Despacho del Alcalde Mayor de Bogotá D.C. (fl.17)"* propuesta por el Distrito Capital, el apoderado luego de transcribir el artículo 38 del Decreto Ley 1421 de 1993, afirma que el objeto de ésta acción popular, no se encuentra dentro de las atribuciones del Alcalde mayor de Bogotá D.C., por lo que solicita su exclusión, el Despacho, no comparte tal afirmación puesto que conforme al Decreto Distrital 190 de 2004 (Junio 22) proferido por el Alcalde Mayor de Bogotá, D.C. *"Por medio del cual se compilan las disposiciones contenidas en los Decretos Distritales 619 de 2000 y 469 de 2003"* al Distrito le corresponde fijar directrices, políticas y estrategias en materia de planeación, así como coordinar el sistema, de tal manera que al tratarse de una acción popular, mediante la cual se pretende la adecuación de un puente peatonal para favorecer a personas con movilidad reducida, es necesario la comparecencia del Distrito Capital, debidamente representado por el Alcalde Mayor, a fin de establecer el cumplimiento de sus deberes respecto a formulación de directrices, políticas y estrategias, de tal manera que el Despacho, considera que no existe lugar para realizar la exclusión solicitada, en consecuencia, la excepción propuesta, no prospera.

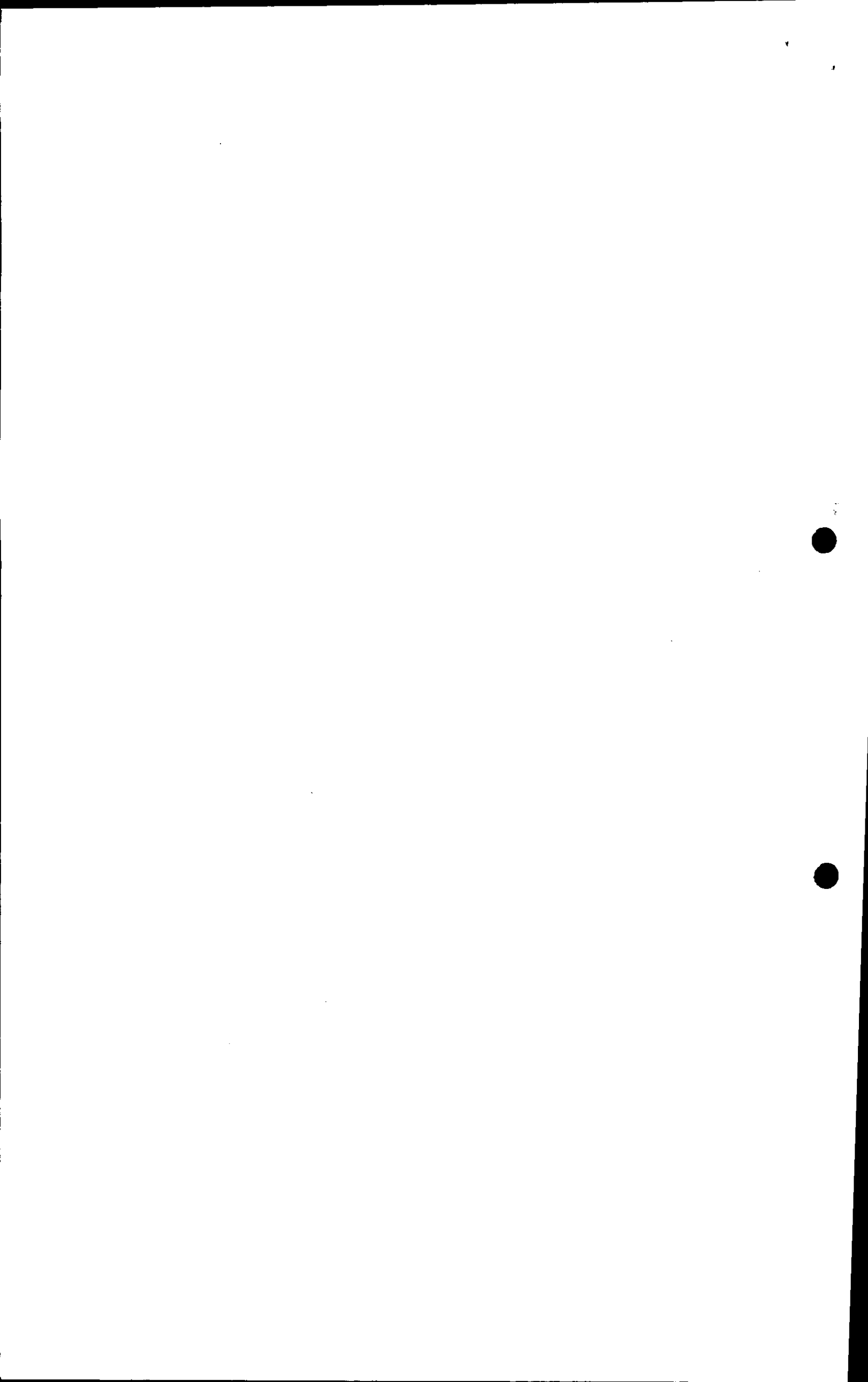
Con relación a la denominada excepción de *"Improcedencia de la acción popular cuando se trata de planeación del gasto público (fl.18)"* propuesta por Bogotá Distrito Capital, cuyo argumento se refiere al tema de la **planeación urbana**, en toda obra debe estar incluida en un plan de desarrollo, prever los gastos, programación, priorización de recursos, debiéndose respetar las normas del Estatuto Orgánico del Distrito Capital, Decreto 1421 de 1993 sobre programación, modificación y ejecución del presupuesto, **será desestimada**, porque en realidad se trata de argumentos de defensa, que serán analizados al emitir pronunciamiento de fondo.

Frente a la excepción de **Improcedencia de la acción popular (fl.19)** propuesta por Bogotá Distrito Capital, cuyo argumento consiste en que debió interponer una acción de tutela, una acción de grupo o de cumplimiento, no le asiste razón a la entidad en su argumento, ya que el objeto de la esta acción es la protección o amparo a los derechos colectivos *"Al goce de un ambiente Sano"*, *"Derecho colectivo al goce del espacio público y la utilización y defensa de los bienes de uso Público"*, *"Derecho colectivo a la realización de las construcciones, edificaciones y desarrollos urbanos respetando las disposiciones jurídicas de manera ordena, y dando prevalencia al beneficio de la calidad de vida de los habitantes"*, siendo la acción popular, la acción procedente para establecer si existe o no vulneración, de tal manera que la excepción propuesta no prospera.

Respecto a la denominada excepción *"Ausencia de daño contingente (fl.20)"*, propuesta por Bogotá Distrito Capital, **será desestimada** por que en realidad se trata argumentos de defensa.

## Excepción propuesta por el Instituto de Desarrollo Urbano IDU

Con relación a la denominada excepción de *"Falta de causa para incoar la acción"* (fl.64) propuesta por el, **será desestimada**, porque realmente se tratan de argumentos de defensa, los cuales serán resueltos al pronunciarse sobre el fondo del asunto.



## 6 LAS ACCIONES POPULARES

Las acciones populares consagradas en el inciso primero del artículo 88 de la Constitución Política, reglamentadas por la ley 472 de 1998, tienen como finalidad la protección de los derechos e intereses colectivos, cuando éstos resulten amenazados o vulnerados por la acción u omisión de las autoridades públicas o de los particulares cuando ellos actúen en desarrollo de funciones administrativas. El Honorable Tribunal Administrativo de Cundinamarca<sup>3</sup>, se ha pronunciado acerca de la finalidad de la acción popular en los siguientes términos:

*En la forma y términos de la reglamentación contenida en los artículos 1, 2, 4 y 9 de la ley 472 de 1998, los elementos necesarios para la procedencia de las acciones populares, son los siguientes:*

- 1) La finalidad es la protección de los derechos e intereses de naturaleza colectiva.*
- 2) Procede contra toda acción u omisión de las autoridades públicas o de los particulares que hayan violado o amenacen violar ese tipo de derechos o intereses.*
- 3) Se ejerce para evitar el daño contingente, hacer cesar el peligro, la amenaza, la vulneración, o agravio sobre los derechos e intereses colectivos, o restituir las cosas a su estado anterior cuando fuere posible.*
- 4) Los derechos e intereses colectivos susceptibles de esta acción son todos aquellos definidos como tales en la Constitución Nacional, las leyes ordinarias y los tratados de derecho internacional celebrados por Colombia, como por ejemplo los mencionados en el artículo 4 de la ley 472 de 1998.*
- 5) La titularidad para su ejercicio, como su nombre lo indica, está dada por su naturaleza popular, por lo tanto puede ser ejercida por cualquier persona, natural o jurídica, pública o privada, o también por las autoridades, organismos y entidades señalados en el artículo 12 de la ley 472 de 1998*

Conforme la anterior, pauta jurisprudencial, las Acciones Populares son un mecanismo cautelar de defensa de los intereses y derechos colectivos, cuya finalidad es garantizar su protección, ya sea evitándose el daño contingente o haciendo cesar el peligro, la amenaza, agravio o vulneración o, en la medida de lo posible, restituyendo las cosas a su estado anterior, lo cual se logra a través de la efectividad de las medidas y correctivos implementados por las autoridades.

## 7 LOS DERECHOS COLECTIVOS

El objeto de ésta acción popular, es determinar si se encuentran vulnerados o amenazados "Derecho Colectivo al goce de un ambiente Sano", "Derecho colectivo al goce del espacio público y la utilización y defensa de los bienes de uso Público", "Derecho colectivo a la realización de las construcciones, edificaciones y desarrollos urbanos respetando las disposiciones jurídicas de manera ordena, y dando prevalencia al beneficio de la calidad de vida de los habitantes" por ello, el Despacho precisa realizar un estudio sobre cada uno de estos derechos colectivos.

### 7.1 "EL DERECHO COLECTIVO AL GOCE DE A UN AMBIENTE SANO"

Fue previsto en el literal "a", del artículo 4 de la Ley 472 de 1998:

*ARTICULO 4o. DERECHOS E INTERESES COLECTIVOS. Son derechos e intereses colectivos, entre otros, los relacionados con:*

- a) El goce de un ambiente sano, de conformidad con lo establecido en la*

<sup>3</sup> TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE CUNDINAMARCA SECCIÓN PRIMERA SUBSECCIÓN B Bogotá D.C., cinco (5) de marzo de dos mil diez (2010) Magistrado Ponente: FREDY IBARRA MARTÍNEZ Radicación: No. 11001-33-31-031-2008-00274-01 Demandado: DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA



*Constitución, la ley y las disposiciones reglamentarias;*

El artículo 79 de la Constitución Nacional, prevé:

*"Todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano. La ley garantizará la participación de la comunidad en sus decisiones que puedan afectarlo.*

*Es deber del Estado proteger la diversidad e integridad del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines".*

Con respecto al derecho colectivo a "El goce de un ambiente sano, de conformidad con lo establecido en la Constitución, la ley y las disposiciones reglamentarias" el H. Consejo de Estado<sup>4</sup> ha considerado:

*"DERECHO COLECTIVO AL MEDIO AMBIENTE SANO - Definición; aspecto que involucra; factores de contaminación*

*EL MEDIO AMBIENTE: La Carta Política Colombiana le dispensa especial protección. En su artículo 79 reconoce el derecho que tienen todas las personas a gozar de un ambiente sano y le atribuye al Estado el deber de proteger la diversidad e integridad del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines. Con miras a una adecuada materialización de tales propósitos dispone que la ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarlo. Desde el punto de vista constitucional, el medio ambiente involucra aspectos relacionados con el manejo, uso, aprovechamiento y conservación de los recursos naturales, el equilibrio de los ecosistemas, la protección de la diversidad biológica y cultural, el desarrollo sostenible, y la calidad de vida del hombre entendido como parte integrante de ese mundo natural. Tal consideración suprema la reafirma el legislador en el artículo 7º del Código Nacional de Recursos Naturales Renovables y de Protección al Medio Ambiente<sup>5</sup> al disponer que "Toda persona tiene derecho a disfrutar de ambiente sano", y al relacionar en el artículo 8, ibidem, como factores que deterioran el ambiente, entre otros: a) La contaminación del aire, de las aguas, del suelo y de los demás recursos naturales renovables. Se entiende por contaminación la alteración del ambiente con sustancias o formas de energía puestas en él, por actividad humana o de la naturaleza, en cantidades, concentraciones o niveles capaces de interferir el bienestar y la salud de las personas, atentar contra la flora y la fauna, degradar la calidad del ambiente de los recursos de la nación o de los particulares. Se entiende por contaminante cualquier elemento, combinación de elementos, o forma de energía que actual o potencialmente pueda producir alteración ambiental de las precedentemente descritas. La contaminación puede ser física, química o biológica; (...)d. Las alteraciones nocivas del flujo natural de las aguas; k. La acumulación o disposición inadecuada de residuos, basuras, desechos y desperdicios"*

Conforme la anterior pauta jurisprudencial, el es un derecho que le asiste a todas las personas, a gozar de un ambiente Sano. La Constitución Política de Colombia<sup>6</sup> le dispensa especial protección.

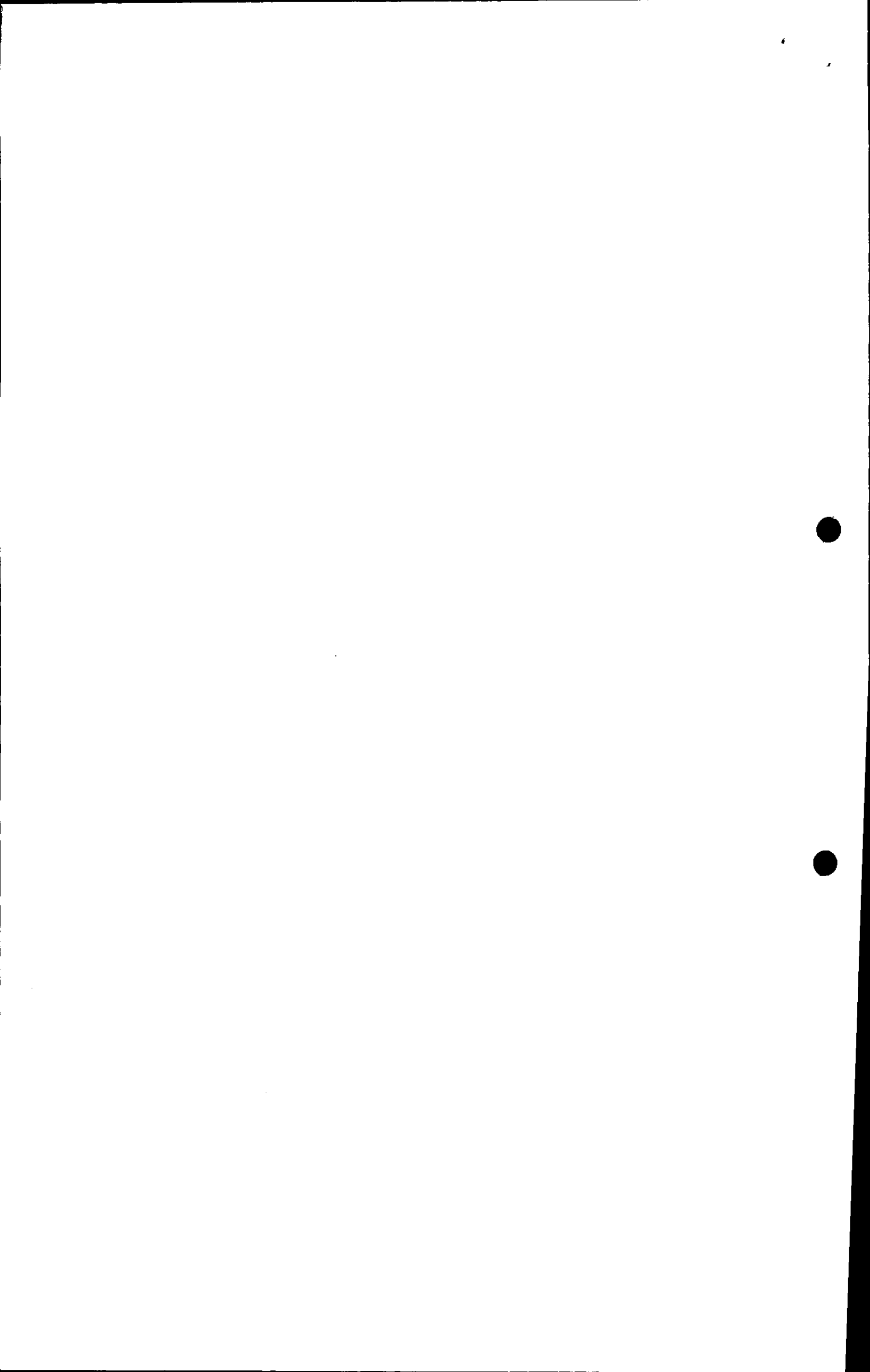
La observancia del "Derecho Colectivo al Medio Ambiente Sano" le atribuye al Estado los siguientes deberes:

- Proteger la integridad del ambiente.

<sup>4</sup> H. CONSEJO DE ESTADO, en fallo proferido por la Sección Primera, de fecha 15 de mayo de 2009, C.P. Marco Antonio Velilla Moreno, citado por TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE CUNDINAMARCA SECCIÓN PRIMERA SUBSECCIÓN "A" Bogotá D.C., dieciocho (18) de febrero de dos mil diez (2010), Magistrada Ponente: Dra. CLAUDIA ELIZABETH LOZZI MORENO Expediente No: 11001-33-31-019-2008-00281-01 Demandante: JAIRO LUIS POLANIA CARRIZOSA Demandados: MINISTERIO DE MINAS Y ENERGÍA.

<sup>5</sup> Decreto 2811 de 1974.

<sup>6</sup> CONSTITUCIÓN POLÍTICA. ARTÍCULO 49. Salud y saneamiento ambiental. Artículo 79. Derecho al medio ambiente sano. Ley 0472 de 1998 por la cual se desarrolla el artículo 88 de la Constitución Política en relación con el ejercicio de las acciones populares. Artículo 4º. Derechos e intereses colectivos. Literal a). Goce de un ambiente sano. Literal c) Existencia del equilibrio ecológico, manejo y aprovechamiento racional de los recursos naturales. Ley 0491 de 1999 por la cual se establece el seguro ecológico. Resolución 0721 de 2002 del Ministerio del Medio Ambiente.



- Cuidar la diversidad del ambiente.
- Conservar las áreas de especial importancia ecológica.

Para materializar éstos propósitos el estado y logro de estos fines, el Estado está en el deber de:

- Fomentar la educación para proteger la integridad, diversidad del ambiente y conservar áreas de especial importancia ecológica.
- Fomentar la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectar el medio ambiente.

También dijo el H. Consejo de Estado, que desde el punto de vista Constitucional, el medio ambiente involucra los siguientes aspectos:

- Manejo, uso y conservación de los recursos naturales.
- Equilibrio de los ecosistemas.
- Protección de la diversidad biológica y cultural.
- Desarrollo sostenible.
- la calidad de vida del hombre entendido como parte integrante de ese mundo natural

El H. Consejo de Estado, en la jurisprudencia bajo análisis, cita el Decreto 2811 de 1974, manifestando que en estas normas el legislador reafirmó, los principios Constitucionales, motivo por el cual el Despacho transcribe algunas de sus disposiciones:

Dispone el Decreto 2811 de 1974:

*ARTICULO 1º. El ambiente es patrimonio común. El Estado y los particulares deben participar en su preservación y manejo, que son de utilidad pública e interés social. La preservación y manejo de los recursos naturales renovables también son de utilidad pública e interés social.*

*ARTICULO 2º. Fundado en el principio de que el ambiente es patrimonio común de la humanidad y necesario para la supervivencia y el desarrollo económico y social de los pueblos este Código tiene por objeto:*

- 1. Lograr la preservación y restauración del ambiente y la conservación, mejoramiento y utilización racional de los recursos naturales renovables, según criterios de equidad que aseguren el desarrollo armónico del hombre y de dichos recursos, la disponibilidad permanente de éstos y la máxima participación social, para beneficio de la salud y el bienestar de los presentes y futuros habitantes del territorio nacional.*
- 2. Prevenir y controlar los efectos nocivos de la explotación de los recursos naturales no renovables sobre los demás recursos.*
- 3. Regular la conducta humana, individual o colectiva y la actividad de la Administración Pública, respecto del ambiente y de los recursos naturales renovables y las relaciones que surgen del aprovechamiento y conservación de tales recursos y del ambiente. (subraya y negrilla por el Despacho)*

Conforme el artículo 2 del Decreto 2811 de 1974, el ambiente es un conjunto de bienes que pertenecen a toda la humanidad, necesarios para la supervivencia, el Despacho se permita agregar, que no sólo de la especie humana se ve afectada ante la vulneración de éstos derechos colectivos, sino también las demás especies animales, vegetales sin importar su denominación o clasificación biológica, tal manera, que aunque el concepto de derechos colectivos, jurídicamente únicamente se predique con respecto del ser humano como titular y sujeto de derechos, su vulneración incide en general sobre todas las formas de vida.

El artículo 8 del Decreto 2811 de 1974, citado por el H. Consejo de Estado, en la jurisprudencia bajo estudio, señala que se consideran factores que deterioran el ambiente:

*"ARTICULO 8º. Se consideran factores que deterioran el ambiente, entre otros:*



a). *La contaminación del aire, de las aguas, del suelo y de los demás recursos naturales renovables.*

*Se entiende por contaminación la alteración del ambiente con sustancias o formas de energía puestas en él, por actividad humana o de la naturaleza, en cantidades, concentraciones o niveles capaces de interferir el bienestar y la salud de las personas, atentar contra la flora y la fauna, degradar la calidad del ambiente de los recursos de la Nación o de los particulares.*

*Se entiende por contaminante cualquier elemento, combinación de elementos, o forma de energía que actual o potencialmente pueda producir alteración ambiental de las precedentemente descritas. La contaminación puede ser física, química o biológica.*

b). *La degradación, la erosión y el revenimiento de suelos y tierras.*

c). *Las alteraciones nocivas de la topografía.*

d). *Las alteraciones nocivas del flujo natural de las aguas.*

e). *La sedimentación en los cursos y depósitos de agua.*

f). *Los cambios nocivos del lecho de las aguas.*

g). *La extinción o disminución cuantitativa o cualitativa de especies animales o vegetales o de recursos genéticos.*

h). *La introducción y propagación de enfermedades y de plagas.*

i). *La introducción, utilización y transporte de especies animales o vegetales dañinas o de productos de sustancias peligrosas.*

j). *La alteración perjudicial o antiestética de paisajes naturales.*

k). *La disminución o extinción de fuentes naturales de energía primaria.*

l). *La acumulación o disposición inadecuada de residuos, basuras, desechos y desperdicios.*

m). *El ruido nocivo.*

n). *El uso inadecuado de sustancias peligrosas.*

o). *La eutroficación, es decir, el crecimiento excesivo y anormal de la Flora en lagos y lagunas.*

p). *La concentración de población humana urbana o rural en condiciones habitacionales que atenten contra el bienestar y la salud.*

*(subraya y negrilla por el Despacho)*

Respecto al "Derecho Colectivo al Medio Ambiente Sano" el Despacho concluye, su análisis y ponderación debe realizarse de manera articulada con la Constitución, la ley y las disposiciones reglamentarias, de tal forma, y conforme la pauta jurisprudencial analizada del H. Consejo de Estado. Se concluye que la acción u omisión de una autoridad o un particular, da a lugar a la vulneración de estos derechos en cuanto no se observen las disposiciones de carácter Constitucional, legal o reglamentario sobre los temas previstos en los literales a y c del artículo 4 de la Ley 472 de 1998.

## 7.2 DERECHO COLECTIVO AL GOCE DEL ESPACIO PÚBLICO.

Fue previsto en el literal "d", del artículo 4 de la Ley 472 de 1998:

*ARTICULO 4o. DERECHOS E INTERESES COLECTIVOS. Son derechos e intereses colectivos, entre otros, los relacionados con:*

*d) El goce del espacio público y la utilización y defensa de los bienes de uso público;*

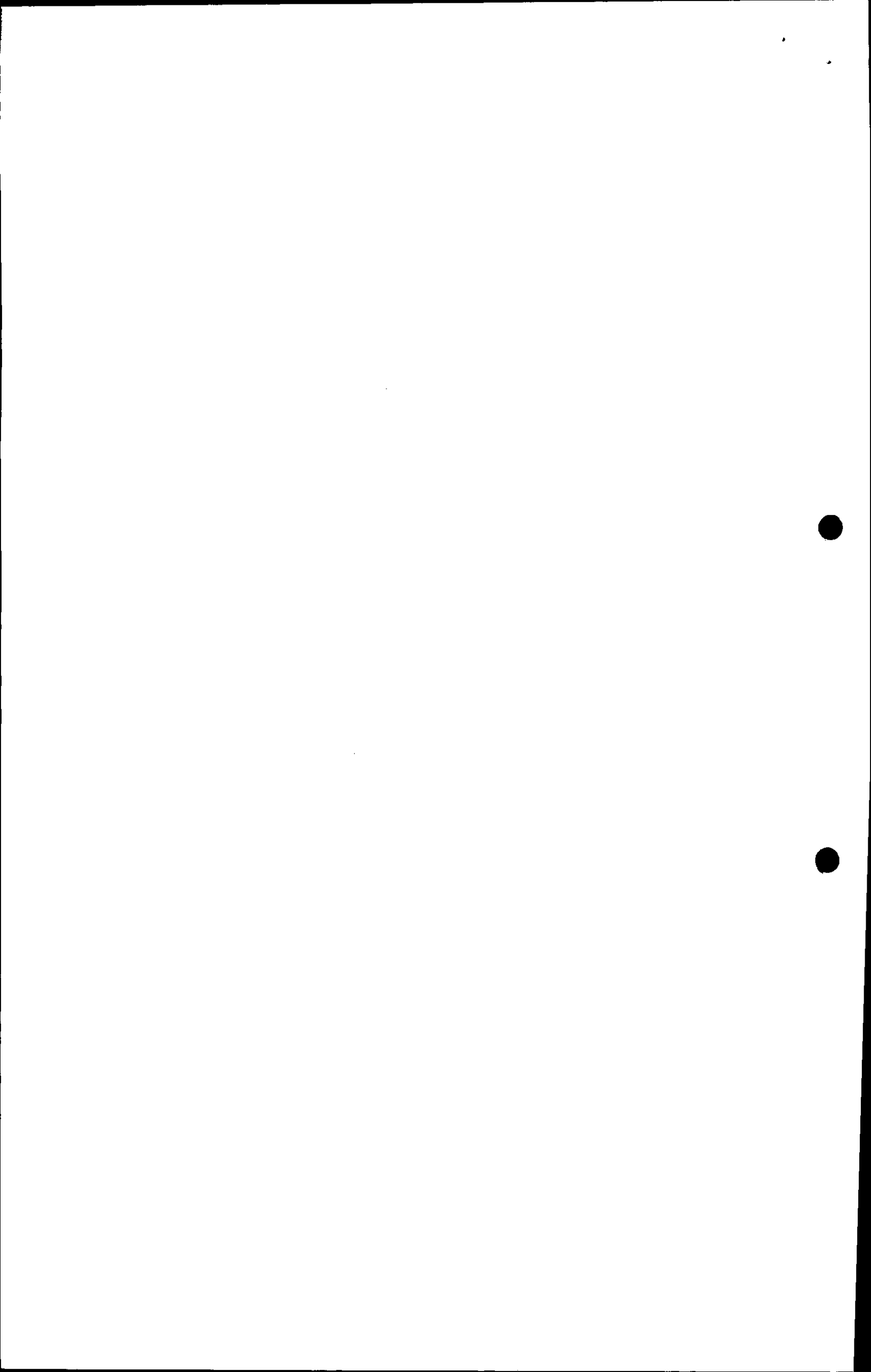
Sobre el derecho colectivo al "goce del espacio público y la utilización y defensa de los bienes de uso público" el Honorable Tribunal Administrativo de Cundinamarca<sup>7</sup>, consideró:

*1.2. Derecho e interés colectivo al goce del espacio público y a la utilización y defensa de los bienes de uso público*

*El derecho colectivo al goce del espacio público es un concepto jurídico indeterminado que se ha precisado merced a la legislación y a la normatividad de inferior rango, conforme a la cual se ha delimitado dicho concepto y se ha establecido bajo qué circunstancias se puede considerar como violado.*

*La Constitución Política establece que los bienes de uso público son inalienables,*

<sup>7</sup> TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE CUNDINAMARCA SECCIÓN PRIMERA SUBSECCIÓN "A" Bogotá D.C., dieciocho (18) de febrero de dos mil diez (2010). Magistrado Ponente: Dr. LUIS MANUEL LASSO LOZANO Referencia: Exp. No. 253073331001200600199-01 Demandante: CIUDADELA COMFENALCO DE FUSAGASUGÁ Demandados: MUNICIPIO DE FUSAGASUGÁ Y OTROS ACCIÓN POPULAR Asunto: Decide apelación contra sentencia



*imprescriptibles e inembargables, artículo 63; y señala que es deber del Estado velar por la protección e integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular, artículo 82.*

*La ley 9 de 1989, artículo 5, define el espacio público, como "el conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados, destinados por su naturaleza, por su uso o afectación, a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden, por tanto, los límites de los intereses individuales de los habitantes"; y señala que dicho espacio está constituido, entre otros aspectos, por las áreas requeridas para la circulación peatonal y vehicular.*

*Y el artículo 6 de la misma normatividad establece que el destino de los bienes de uso público solo lo puede variar los concejos y los parques, zonas verdes y las vías públicas no pueden encerrarse privando a la comunidad de su uso, goce y disfrute:*

*"ARTICULO 6o. El destino de los bienes de uso público incluidos en el Espacio Público de las áreas urbanas y suburbanas no podrá ser variado sino por los Concejos, Juntas Metropolitanas o por el Consejo Intendencial, por iniciativa del Alcalde o Intendente de San Andrés y Providencia, siempre y cuándo sean canjeados por otros de características equivalentes.*

*El retiro del servicio de las vías públicas continuará rigiéndose por las disposiciones vigentes.*

*Los parques y zonas verdes que tengan el carácter de bienes de uso público, así como las vías públicas, no podrán ser encerrados en forma tal que priven a la ciudadanía de su uso, goce, disfrute visual y libre tránsito."*

*Las vías, según el Código Nacional de Tránsito Terrestre, son zonas de uso público o privado, abiertas al público, destinadas al tránsito de vehículos, personas y animales.<sup>8</sup>*

*(...)*

*(Subraya y negrilla por el Despacho)*

Según las consideraciones del Honorable Tribunal Administrativo de Cundinamarca, el espacio público, "está constituido, entre otros aspectos, por las áreas requeridas para la circulación peatonal y vehicular". definiéndolo como "el conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados, destinados por su naturaleza, por su uso o afectación, a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden, por tanto, los límites de los intereses individuales de los habitantes". También ha dicho la sala que el derecho colectivo al "goce del espacio público y la utilización y defensa de los bienes de uso público" es un concepto jurídico indeterminado que se ha precisado merced a la legislación y a la normatividad de inferior rango, conforme a la cual se ha delimitado dicho concepto y se ha establecido bajo qué circunstancias se puede considerar como violado, de tal manera que para establecer su vulneración en el caso concreto, es preciso examinar la normatividad existente que reglamenta el caso particular.

### 7.3 DERECHO COLECTIVO A LA REALIZACION DE CONSTRUCCIONES RESPETANDO LAS DISPOSICIONES JURIDICAS.

Fue previsto en el literal "m", del artículo 4 de la Ley 472 de 1998:

*ARTICULO 4o. DERECHOS E INTERESES COLECTIVOS. Son derechos e intereses colectivos, entre otros, los relacionados con:*

*m) La realización de las construcciones, edificaciones y desarrollos urbanos respetando las disposiciones jurídicas, de manera ordenada, y dando prevalencia al beneficio de la calidad de vida de los habitantes*

<sup>8</sup> Artículo 2.



Respecto a éste derecho ha considerado el Honorable Tribunal Administrativo de Cundinamarca<sup>9</sup>, lo siguiente:

*ACCION POPULAR – Derecho a la realización de construcciones y desarrollos urbanos debe respetar disposiciones jurídicas, que comprenden el mantenimiento de la calidad de vida de los asociados*

*Derecho a la realización de las construcciones, edificaciones y desarrollos urbanos respetando las disposiciones jurídicas, de manera ordenada, y dando prevalencia al beneficio de la calidad de vida de los habitantes*

*No solo debe entenderse este derecho e interés colectivo como la vulneración o desconocimiento de las disposiciones jurídicas en cuanto tiene que ver con la construcción de edificaciones y desarrollos urbanísticos, sino que, con esa actuación se ponga en riesgo o se altere la calidad de vida de los asociados.*

*Con relación a este precepto de connotación colectiva, la Sección Tercera del Consejo de Estado en sentencia de 29 de enero de 2004, expediente No. 73001-23-31-000-2002-00575-01 (AP), Magistrado Ponente Ramiro Saavedra Becerra*

*"Asimismo, el literal m del artículo 4º de la ley 472 de 1998 consagra, que "Son derechos e intereses colectivos, entre otros, los relacionados con:*

*"(...)*

*"m. La realización de construcciones, edificaciones y desarrollos urbanos respetando las disposiciones jurídicas, de manera ordenada, y dando prevalencia al beneficio de la calidad de vida de los habitantes."*

*"Del artículo en mención se desprende que para proceder al amparo del derecho colectivo, hay varios supuestos que deben estar probados en el proceso, cuales son:*

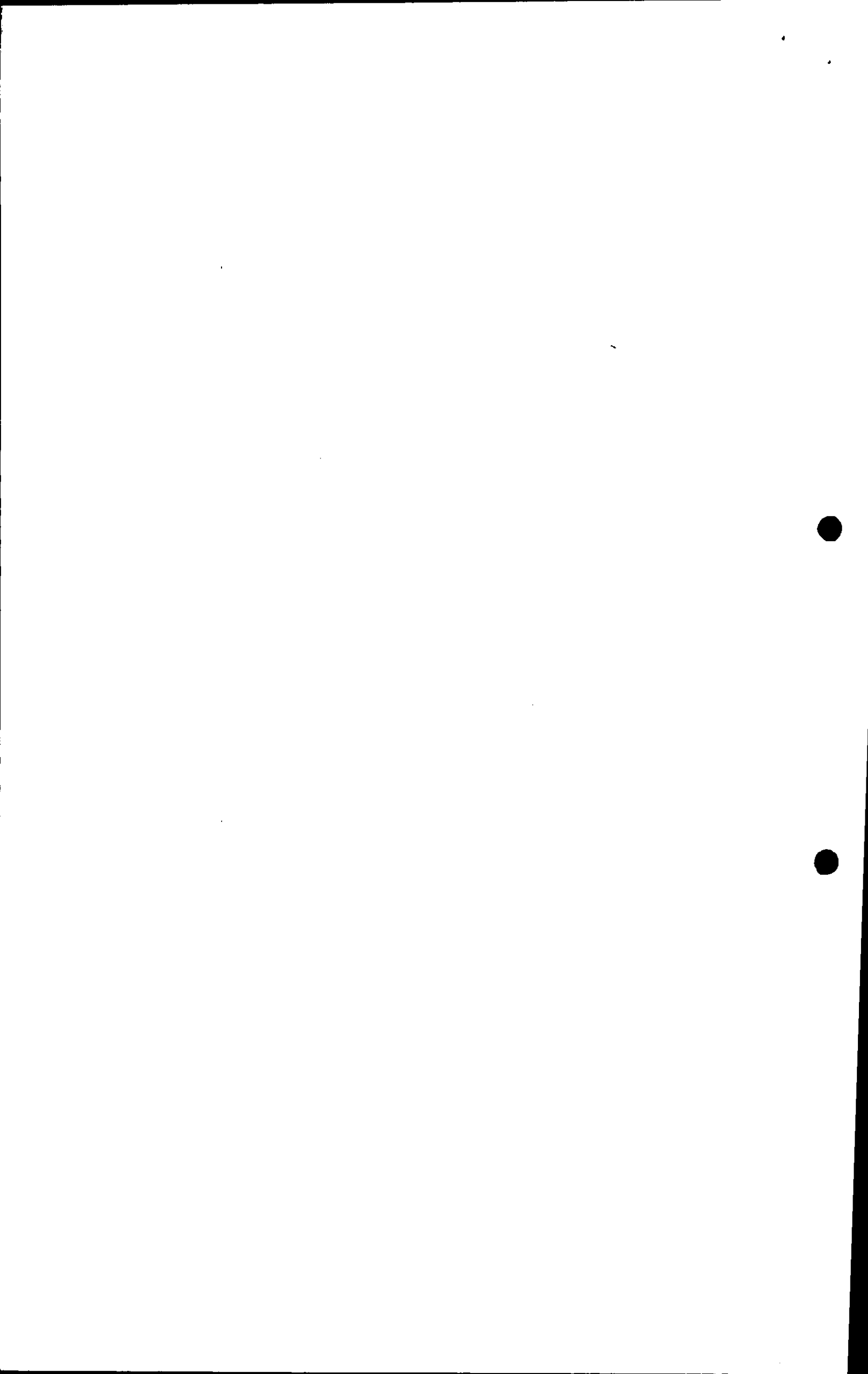
*"a. La realización material o real de construcciones, edificaciones ó desarrollos urbanos.*

*"b. Que no haya correspondencia o exista contradicción entre lo anterior, con lo que se dispone, permite o prohíbe en la ley que regule la materia, que para el caso en estudio no es otro que el Plan de Ordenamiento Territorial.*

*c. "Que haya una afectación o se ponga en riesgo la calidad de vida de los habitantes, como consecuencia de los dos puntos anteriores."*

De acuerdo con la pauta jurisprudencial anteriormente citada, para que se configure la vulneración al "derecho colectivo a la realización de las construcciones, edificaciones y desarrollos urbanos respetando las disposiciones jurídicas, de manera ordenada, y dando prevalencia al beneficio de la calidad de vida de los habitantes" es necesario que "Que haya una afectación o se ponga en riesgo la calidad de vida de los habitantes", de tal manera que la simple realización de construcciones con inobservancia o desconocimiento de las disposiciones jurídicas, no constituye "per se" la vulneración a este derecho colectivo.

<sup>9</sup> TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE CUNDINAMARCA SECCIÓN PRIMERA SUBSECCIÓN B Bogotá D.C., cinco (5) de marzo de dos mil nueve (2009) Magistrado Ponente: FREDY IBARRA MARTÍNEZ Radicación No. 11001-33-31-004-2007-00283-01 Demandante: JONATHAN MAURICIO SALAZAR LUGO Demandado: ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Y OTRO Referencia: ACCIÓN POPULAR –APELACIÓN SENTENCIA



## 8 SOBRE LA PROTECCIÓN DE LAS PERSONAS DISCAPACITADAS

Los términos "Discapacidad", y "Discriminación contra las personas con discapacidad", están definidas de la siguiente manera en la Convención interamericana para la eliminación de todas las formas de discriminación contra las personas con discapacidad<sup>10</sup>:

" **ARTÍCULO I** Para los efectos de la presente Convención, se entiende por:

1. *Discapacidad*: El término "discapacidad" significa una deficiencia física, mental o sensorial, ya sea de naturaleza permanente o temporal, que limita la capacidad de ejercer una o más actividades esenciales de la vida diaria, que puede ser causada o agravada por el entorno económico y social.

2. *Discriminación contra las personas con discapacidad*: a) El término "discriminación contra las personas con discapacidad" significa toda distinción, exclusión o restricción basada en una discapacidad, antecedente de discapacidad, consecuencia de discapacidad anterior o percepción de una discapacidad presente o pasada, que tenga el efecto o propósito de impedir o anular el reconocimiento, goce o ejercicio por parte de las personas con discapacidad, de sus derechos humanos y libertades fundamentales.

(...)"

La Constitución Nacional de 1991, dispuso respecto de la protección de las personas con discapacidad:

*ARTICULO 13. Todas las personas nacen libres e iguales ante la ley, recibirán la misma protección y trato de las autoridades y gozarán de los mismos derechos, libertades y oportunidades sin ninguna discriminación por razones de sexo, raza, origen nacional o familiar, lengua, religión, opinión política o filosófica.*

*El Estado promoverá las condiciones para que la igualdad sea real y efectiva y adoptará medidas en favor de grupos discriminados o marginados.*

*El Estado protegerá especialmente a aquellas personas que por su condición económica, física o mental, se encuentren en circunstancia de debilidad manifiesta y sancionará los abusos o maltratos que contra ellas se cometan*

(...)

*ARTICULO 47. El Estado adelantará una política de previsión, rehabilitación e integración social para los disminuidos físicos, sensoriales y psíquicos, a quienes se prestará la atención especializada que requieran.*

*ARTICULO 54. Es obligación del Estado y de los empleadores ofrecer formación y habilitación profesional y técnica a quienes lo requieran. El Estado debe propiciar la ubicación laboral de las personas en edad de trabajar y garantizar a los minusválidos el derecho a un trabajo acorde con sus condiciones de salud.*

*ARTÍCULO 68.*

(...)

*La erradicación del analfabetismo y la educación de personas con limitaciones físicas o mentales, o con capacidades excepcionales, son obligaciones especiales del Estado.*

*(subraya y negrilla por el Despacho)*

Por su parte la LEY 361 DE 1997 "Por la cual se establecen mecanismos de integración social de las personas con limitación y se dictan otras disposiciones." Dispuso en sus principios Generales,

*ARTÍCULO 1o. Los principios que inspiran la presente Ley, se fundamentan en los artículos 13, 47, 54 y 68 que la Constitución Nacional reconocen en consideración a la dignidad que le es propia a las personas con limitación en sus derechos fundamentales, económicos, sociales y culturales para su completa realización personal y su total integración social y a las personas con limitaciones severas y profundas, la asistencia y protección necesarias.*

*ARTÍCULO 2o. El Estado garantizará y velará por que en su ordenamiento jurídico no prevalezca discriminación sobre habitante alguno en su territorio, por circunstancias personales, económicas,*

<sup>10</sup> Texto disponible en la página de la OEA en <http://www.oas.org/Juridico/spanish/tratados/a-65.html>



físicas, fisiológicas, síquicas, sensoriales y sociales.

ARTÍCULO 3o. El Estado Colombiano inspira esta ley para la normalización social plena y la total integración de las personas con limitación y otras disposiciones legales que se expidan sobre la materia en la Declaración de los Derechos Humanos proclamada por las Naciones Unidas en el año 1948, en la Declaración de los Derechos del Deficiente Mental aprobada por la ONU el 20 de diciembre de 1971, en la Declaración de los Derechos de las Personas con Limitación, aprobada por la Resolución 3447 de la misma organización, del 9 de diciembre de 1975, en el Convenio 159 de la OIT, en la Declaración de Sund Berg de Torremolinos, Unesco 1981, en la Declaración de las Naciones Unidas concerniente a las personas con limitación de 1983 y en la recomendación 168 de la OIT de 1983.

ARTÍCULO 4o. Las ramas del poder público pondrán a disposición todos los recursos necesarios para el ejercicio de los derechos a que se refiere el artículo 1o. de la presente Ley, siendo obligación ineludible del Estado la prevención, los cuidados médicos y psicológicos, la habilitación y la rehabilitación adecuadas, la educación apropiada, la orientación, la integración laboral, la garantía de los derechos fundamentales económicos, culturales y sociales.

Para estos efectos estarán obligados a participar para su eficaz realización, la administración central, el sector descentralizado, las administraciones departamentales, distritales y municipales, todas las corporaciones públicas y privadas del país.

ARTÍCULO 5o. Las personas con limitación deberán aparecer calificadas como tales en el carné de afiliado al Sistema de Seguridad en Salud, ya sea el régimen contributivo o subsidiado. Para tal efecto las empresas promotoras de salud deberán consignar la existencia de la respectiva limitación en el carné de afiliado, para lo cual solicitarán en el formulario de afiliación la información respectiva y la verificarán a través de diagnóstico médico en caso de que dicha limitación no sea evidente.

Dicho carné especificará el carácter de persona con limitación y el grado de limitación moderada, severa o profunda de la persona. Servirá para identificarse como titular de los derechos establecidos en la presente Ley.

El Consejo Nacional de Seguridad Social en Salud realizará las modificaciones necesarias al formulario de afiliación y al carné de los afiliados al Sistema General de Seguridad Social en Salud con el objeto de incorporar las modificaciones aquí señaladas.

Lo dispuesto en este artículo se entiende sin perjuicio de las políticas que con relación a las personas con limitación establezca el "Comité Consultivo Nacional de las Personas con Limitación" a que se refiere el artículo siguiente.

(Subraya y negrilla por el Despacho)

La H. Corte Constitucional<sup>11</sup>, ha considerado respecto a las protección de las personas con discapacidad o limitaciones físicas:

(...)

Se trata de un alcance material de la igualdad, que se deriva de lo estatuido en el artículo 13 de la Constitución:

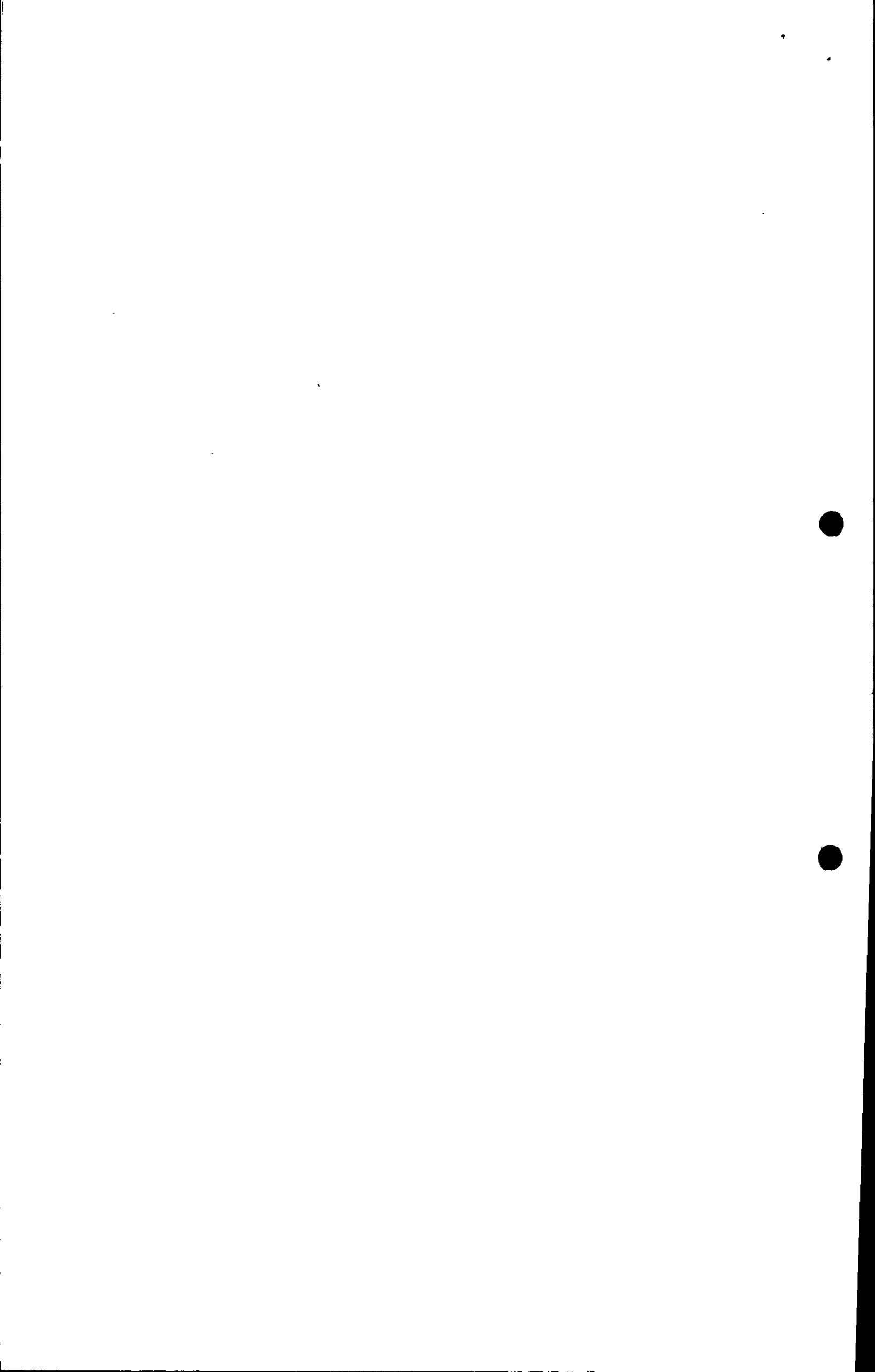
"El Estado promoverá las condiciones para que la igualdad sea real y efectiva y adoptará medidas en favor de grupos discriminados y marginados.

El Estado protegerá especialmente a aquellas personas que por su condición económica, física o mental, se encuentren en circunstancias de debilidad manifiesta y sancionará los abusos o maltratos que contra ellas se cometan".

Cuando esas circunstancias de debilidad manifiesta provienen de condiciones físicas que, como las de los minusválidos, afectan gravemente a la persona haciendo que le sea más difícil que a las demás llevar a cabo su actividad personal y laboral, el Constituyente ha previsto de manera expresa e indudable la función del Estado Social de Derecho:

"Artículo 54.- Es obligación del Estado y de los empleados ofrecer formación y habilitación profesional y técnica a quienes lo requieran. El Estado debe propiciar la ubicación laboral de las personas en edad de trabajar y garantizar a los minusválidos el derecho a un trabajo acorde con sus condiciones de salud". (Subraya la Corte).

<sup>11</sup> HONORABLE CORTE CONSTITUCIONAL. Sala V de Revisión, de fecha 12 de octubre de 1993. Mag. Ponente Dr JOSE GREGORIO HERNÁNDEZ GALINDO, Exp. No. T-15978, Accionante :Rafael López Anaya



*Este mandato se erige en verdadero deber de las autoridades, pues hace parte de su razón de ser constitucional: "Las autoridades de la República están instituidas para (...) asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares".*

*(...)*

*(subraya, negrilla y resaltado por el Despacho)*

Conforme la normatividad transcrita y las consideraciones de la Honorable Corte Constitucional, las personas en condición de discapacidad, se encuentran en un estado de debilidad manifiesta, lo que implica una atención preferencial o especial por parte del Estado en cumplimiento de sus deberes sociales, sin embargo, ello no quiere decir que "los derechos de protección especial para las personas en condición de discapacidad" constituyan por sí solos derechos colectivos, debiéndose entonces, para determinar si en un caso concreto se presenta vulneración a tales derechos, establecer las circunstancias fácticas y jurídicas que prevé el artículo 4 de la Ley 472 de 1998, junto con su respectivo desarrollo jurisprudencial, en armonía con el cumplimiento de los deberes sociales del Estado respecto de las personas en condición de discapacidad.

## 8.1 NORMATIVIDAD

La Ley 361 de 1997, "Por la cual se establecen mecanismos de integración social de las personas con limitación y se dictan otras disposiciones" dispone respecto de la accesibilidad a las personas con movilidad reducida.

### TÍTULO IV. DE LA ACCESIBILIDAD CAPÍTULO I. NOCIONES GENERALES

ARTÍCULO 43. El presente título establece las normas y criterios básicos para facilitar la accesibilidad a las personas con movilidad reducida, sea ésta temporal o permanente, o cuya capacidad de orientación se encuentre disminuida por la edad, analfabetismo, limitación o enfermedad. Así mismo se busca suprimir y evitar toda clase de barreras físicas en el diseño y ejecución de las vías y espacios públicos y del mobiliario urbano, así como en la construcción o reestructuración de edificios de propiedad pública o privada.

Lo dispuesto en este título se aplica así mismo a los medios de transporte e instalaciones complementarias de los mismos y a los medios de comunicación.

PARÁGRAFO. Los espacios y ambientes descritos en los artículos siguientes, deberán adecuarse, diseñarse y construirse de manera que se facilite el acceso y tránsito seguro de la población en general y en especial de las personas con limitación.

ARTÍCULO 44. Para los efectos de la presente ley, se entiende por accesibilidad como la condición que permite en cualquier espacio o ambiente interior o exterior, el fácil y seguro desplazamiento de la población en general, y el uso en forma confiable y segura de los servicios instalados en estos ambientes. Por barreras físicas se entiende a todas aquellas trabas, irregularidades y obstáculos físicos que limiten o impidan la libertad o movimiento de las personas. Y por telecomunicaciones, toda emisión, transmisión o recepción de señales, escrituras, imágenes, signos, datos o información de cualquier naturaleza, por hilo, radio u otros sistemas ópticos o electromagnéticos.

ARTÍCULO 45. Son destinatarios especiales de este título, las personas que por motivo del entorno en que se encuentran, tienen necesidades esenciales y en particular los individuos con limitaciones que les haga requerir de atención especial, los ancianos y las demás personas que necesiten de asistencia temporal.

ARTÍCULO 46. La accesibilidad es un elemento esencial de los servicios públicos a cargo del Estado y por lo tanto deberá ser tenida en cuenta por los organismos públicos o privados en la ejecución de dichos servicios.

El Gobierno reglamentará la proyección, coordinación y ejecución de las políticas en materia de accesibilidad y velará porque se promueva la cobertura nacional de este servicio.

### CAPÍTULO II. ELIMINACIÓN DE BARRERAS ARQUITECTÓNICAS

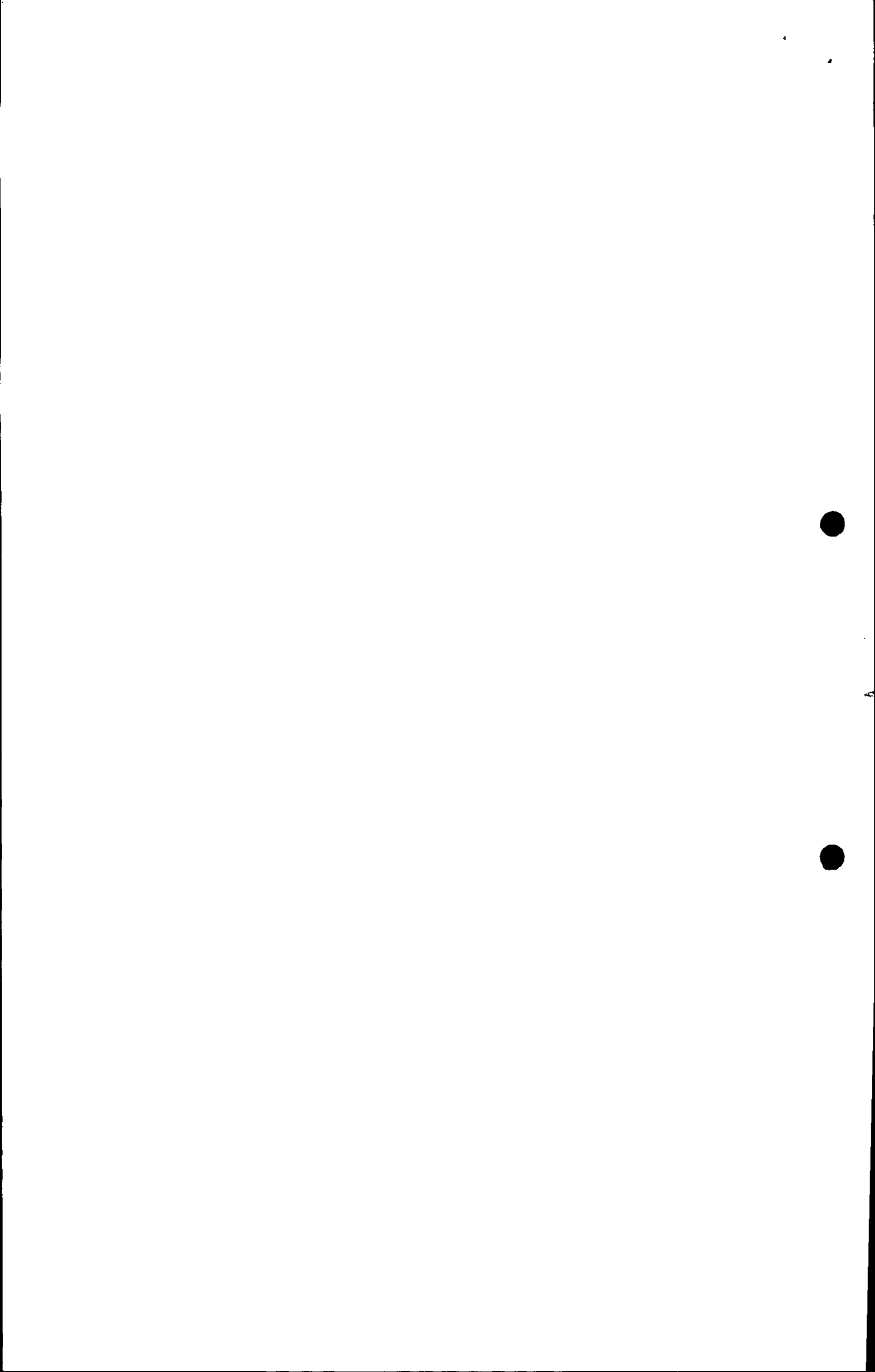
ARTÍCULO 47. La construcción, ampliación y reforma de los edificios abiertos al público y especialmente de las instalaciones de carácter sanitario, se efectuarán de manera tal que ellos sean accesibles a todos los destinatarios de la presente ley. Con tal fin, el Gobierno dictará las normas técnicas pertinentes, las cuales deberán contener las condiciones mínimas sobre barreras arquitectónicas a las que deben ajustarse los proyectos, así como los procedimientos de inspección y de sanción en caso de incumplimiento de estas disposiciones.

Las instalaciones y edificios ya existentes se adaptarán de manera progresiva, de acuerdo con las disposiciones previstas en el inciso anterior, de tal manera que deberá además contar con pasamanos al menos en uno de sus dos laterales.

El Gobierno establecerá las sanciones por el incumplimiento a lo establecido en este artículo.

PARÁGRAFO. En todas las facultades de arquitectura, ingeniería y diseño de la República de Colombia se crearán talleres para los futuros profesionales de la arquitectura, los cuales serán evaluados y calificados con el objetivo primordial de fomentar la cultura de la eliminación de las barreras y limitaciones en la construcción.

ARTÍCULO 48. Las puertas principales de acceso de toda construcción, sea ésta pública o privada, se deberán abrir hacia el exterior o en ambos sentidos, deberán así mismo contar con manijas automáticas al empujar, y si son de cristal siempre llevarán franjas anaranjadas o blanco-fluorescente a la altura indicada.



En toda construcción del territorio nacional y en particular las de carácter educativo, sean éstas públicas o privadas, las puertas se abrirán hacia el exterior en un ángulo no inferior a 180 grados y deberán contar con escape de emergencia, debidamente instalados de acuerdo con las normas técnicas internacionales sobre la materia.

PARÁGRAFO. Lo previsto en este artículo se entiende sin perjuicio del deber de tomar las provisiones relativas a la organización y amoblamiento de las vías públicas, los parques y jardines, con el propósito de que puedan ser utilizados por todos los destinatarios de la presente ley. Para estos efectos, las distintas entidades estatales deberán incluir en sus presupuestos, las partidas necesarias para la financiación de las adaptaciones de los inmuebles de su propiedad.

ARTÍCULO 49. Como mínimo un 10% de los proyectos elaborados por el Gobierno para la construcción de vivienda de interés social, se programarán con las características constructivas necesarias para facilitar el acceso de los destinatarios de la presente ley, así como el desenvolvimiento normal de sus actividades motrices y su integración en el núcleo en que habiten.

Lo previsto en este artículo rige también para los proyectos de vivienda de cualquier otra clase que se construyan o promuevan por entidades oficiales o privadas. El Gobierno expedirá las disposiciones reglamentarias para dar cumplimiento a lo previsto en este artículo y en especial para garantizar la instalación de ascensores con capacidad para transportar al menos una persona en su silla de ruedas.

PARÁGRAFO. Cuando el Proyecto se refiere a conjuntos de edificios e instalaciones que constituyan un complejo arquitectónico, éste se proyectará y construirá en condiciones que permitan, en todo caso, la accesibilidad de las personas con limitación a los diferentes inmuebles e instalaciones complementarias.

ARTÍCULO 50. Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos anteriores y en concordancia con las normas que regulen los asuntos relativos a la elaboración, proyección y diseño de proyectos básicos de construcción, el Gobierno Nacional expedirá las disposiciones que establezcan las condiciones mínimas que deberán tenerse en cuenta en los edificios de cualquier clase, con el fin de permitir la accesibilidad de las personas con cualquier tipo de limitación.

La autoridad competente de todo orden se abstendrá de otorgar el permiso correspondiente para aquellos proyectos de construcción que no cumplan con lo dispuesto en este artículo.

ARTÍCULO 51. Para los efectos de este título, se entiende por "Rehabilitación de viviendas", las reformas y reparaciones que las personas a que se refiere la presente ley, tengan que realizar en su vivienda habitual y permanente por causa de su limitación. Para estos efectos, el Gobierno Nacional dictará las normas mediante las cuales se regulen líneas de crédito especiales, así como las condiciones requeridas para la concesión de subsidios, para financiar las rehabilitaciones de vivienda a que se refiere el presente artículo.

ARTÍCULO 52. Lo dispuesto en este título y en sus disposiciones reglamentarias, será también de obligatorio cumplimiento para las edificaciones e instalaciones abiertas al público que sean de propiedad particular, quienes dispondrán de un término de cuatro años contados a partir de la vigencia de la presente ley, para realizar las adecuaciones correspondientes. El Gobierno Nacional reglamentará las sanciones de tipo pecuniario e institucional, para aquellos particulares que dentro de dicho término no hubieren cumplido con lo previsto en este título.

ARTÍCULO 53. En las edificaciones de varios niveles que no cuenten con ascensor, existirán rampas con las especificaciones técnicas y de seguridad adecuadas, de acuerdo con la reglamentación que para el efecto expida el Gobierno Nacional o se encuentren vigentes.

ARTÍCULO 54. Toda construcción temporal o permanente que pueda ofrecer peligro para las personas con limitación, deberá estar provista de la protección correspondiente y de la adecuada señalización.

ARTÍCULO 55. En todo complejo vial y/o medio de transporte masivo, incluidos los puentes peatonales, túneles o estaciones que se construyan en el territorio nacional, se deberá facilitar la circulación de las personas a que se refiere la presente ley, planeando e instalando rampas o elevadores con acabados de material antideslizante que permitan movilizarse de un lugar a otro y deberán contar con la señalización respectiva.

ARTÍCULO 56. Artículo modificado por el Artículo 1o. de la Ley 1316 de 2009. El nuevo texto es el siguiente: > Toda persona natural o jurídica, pública o privada, que organice un espectáculo o tenga sitios abiertos al público, de carácter recreacional o cultural, como teatros y cines, deberá reservar un espacio del cinco por ciento (5%) del aforo, para que sea ocupado exclusivamente por personas con discapacidad y un acompañante.

Dicho espacio deberá cumplir, al menos, los siguientes requisitos:

- a) Estar claramente delimitado y señalizado;
- b) Garantizar la visibilidad, la audición y el goce del espectáculo o de la actividad de carácter recreacional o cultural de que se trate;
- c) Contar con una superficie acorde a la magnitud del espectáculo o del sitio abierto al público;
- d) Garantizar zonas de emergencia y de servicios sanitarios, así como facilidades de acceso y egreso, tanto desde la entrada como hacia las salidas;
- e) Disponer de espacios localizados para personas en silla de ruedas, con las respectivas facilidades de acceso y egreso. En caso de sitios abiertos al público, como teatros y cines, dichos espacios no podrán ser inferiores al dos por ciento (2%) de su capacidad total;
- f) La boletería tendrá un precio especial que en ningún caso superará el setenta y cinco (75%) del precio de la boleta de mayor valor.

PARÁGRAFO 1o. En lo referente a los espectáculos, será requisito indispensable para solicitar el permiso a la autoridad Municipal o Distrital correspondiente, la entrega de un plano que indique con toda precisión el espacio y la accesibilidad destinada para las personas con discapacidad, en los términos arriba indicados. Las autoridades podrán inspeccionar el lugar, así como denegar o suspender dichos espectáculos, cuando se constata el incumplimiento de los requerimientos previstos en este artículo, con sujeción a los mandatos del debido proceso.

PARÁGRAFO 2o. Los espacios exclusivos para personas con discapacidad previstos en el presente artículo, se someterán a las dimensiones internacionales que al respecto se establezcan y a la Norma Técnica Colombiana NTC 4904 sobre accesibilidad de las personas al medio ambiente físico y estacionamientos accesibles y demás normas que la modifiquen, adicionen o derroguen.

ARTÍCULO 57. En un término no mayor de diez y ocho meses, contados a partir de la vigencia de la presente ley, las entidades estatales competentes, elaborarán planes para la adaptación de los espacios públicos, edificios, servicios e instalaciones dependientes, de acuerdo con lo previsto en esta ley sus normas reglamentarias.

ARTÍCULO 58. Para los efectos previstos en este capítulo, el Gobierno Nacional compilará en un sólo estatuto orgánico, todas las disposiciones relativas a la eliminación de barreras arquitectónicas y así mismo unificará un régimen especial de sanciones por su incumplimiento. (Subraya, negrilla y resaltado por el Despacho)



El Decreto 1538 de 2005, que reglamenta la Ley 361 de 1997 "Por la cual se establecen mecanismos de integración social de las personas con limitación y se dictan otras disposiciones." establece lo siguiente respecto a puentes peatonales:

DECRETO 1538 DE 2005 (mayo 17) Diario Oficial No. 45.913 de 19 de mayo de 2005 MINISTERIO DE AMBIENTE, VIVIENDA Y DESARROLLO TERRITORIAL Por el cual se reglamenta parcialmente la Ley 361 de 1997. EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA, en ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial las que le confiere el numeral 11 del artículo 189 de la Constitución Política y el Título Cuarto de la Ley 361 de 1997, (...)

CAPITULO SEGUNDO. ACCESIBILIDAD A LOS ESPACIOS DE USO PÚBLICO.

ARTÍCULO 7o. ACCESIBILIDAD AL ESPACIO PÚBLICO. Los elementos del espacio público deberán ser diseñados y construidos dando cumplimiento a los siguientes parámetros:

A. Vías de circulación peatonal (...)

B. Mobiliario urbano (...)

C. Cruces a desnivel: Puentes y túneles peatonales

1. Los recorridos del tráfico de la franja de circulación peatonal deben conducir hacia las escaleras y rampas de estos elementos.

2. Los puentes peatonales deberán contar con un sistema de acceso de rampas. Si en el espacio en el que está prevista la construcción de un puente peatonal no se puede desarrollar las soluciones de acceso peatonal mediante rampas, se deberá instalar un sistema alternativo eficiente que cumpla la misma función y que garantice el acceso autónomo de las personas con movilidad reducida.

3. Los puentes peatonales deberán contar con un bordillo contenedor a lo largo de toda su extensión para prevenir que las ruedas de los coches, sillas de ruedas, entre otras, se salgan de los límites de esto. Además, deben contar con elementos de protección como barandas y pasamanos que garanticen la circulación segura de los usuarios.

4. El pavimento y las superficies de los cruces a desnivel deben ser antideslizantes en seco y en mojado.

5. Al inicio de los cruces a desnivel se debe diseñar y construir un cambio de textura en el piso que permita la detección de los mismos por parte de los invidentes o de las personas de baja visión.

D. Parques, plazas y plazoletas (...)

PARÁGRAFO 1o. En ningún caso las normas municipales o distritales podrán permitir la ocupación, uso temporal o reducción de la franja de circulación peatonal para localizar elementos de mobiliario urbano, tales como quioscos, casetas, carpas o construcciones móviles, temporales o con anclajes, los cuales solo podrán ubicarse dentro de la franja de amoblamiento.

PARÁGRAFO 2o. Además de lo dispuesto en el presente artículo, serán de obligatoria aplicación, en lo pertinente, las siguientes Normas Técnicas Colombianas para el diseño y construcción de los elementos del espacio público:

a) NTC 4279: "Accesibilidad de las personas al medio físico. Espacios urbanos y rurales. Vías de circulación peatonales planas";

b) NTC 4774: "Accesibilidad de las personas al medio físico. Espacios urbanos y rurales. Cruces peatonales a nivel y elevados o puentes peatonales".

ARTÍCULO 8o. ACCESIBILIDAD EN LAS VÍAS PÚBLICAS (...)

CAPITULO TERCERO. ACCESIBILIDAD A EDIFICIOS ABIERTOS AL PÚBLICO. (...)

ARTÍCULO 10. ACCESIBILIDAD A EDIFICACIONES PARA VIVIENDA. (...)

CAPITULO CUARTO. ACCESIBILIDAD EN LOS ESTACIONAMIENTOS. (...)

CAPITULO QUINTO. DISPOSICIONES FINALES.

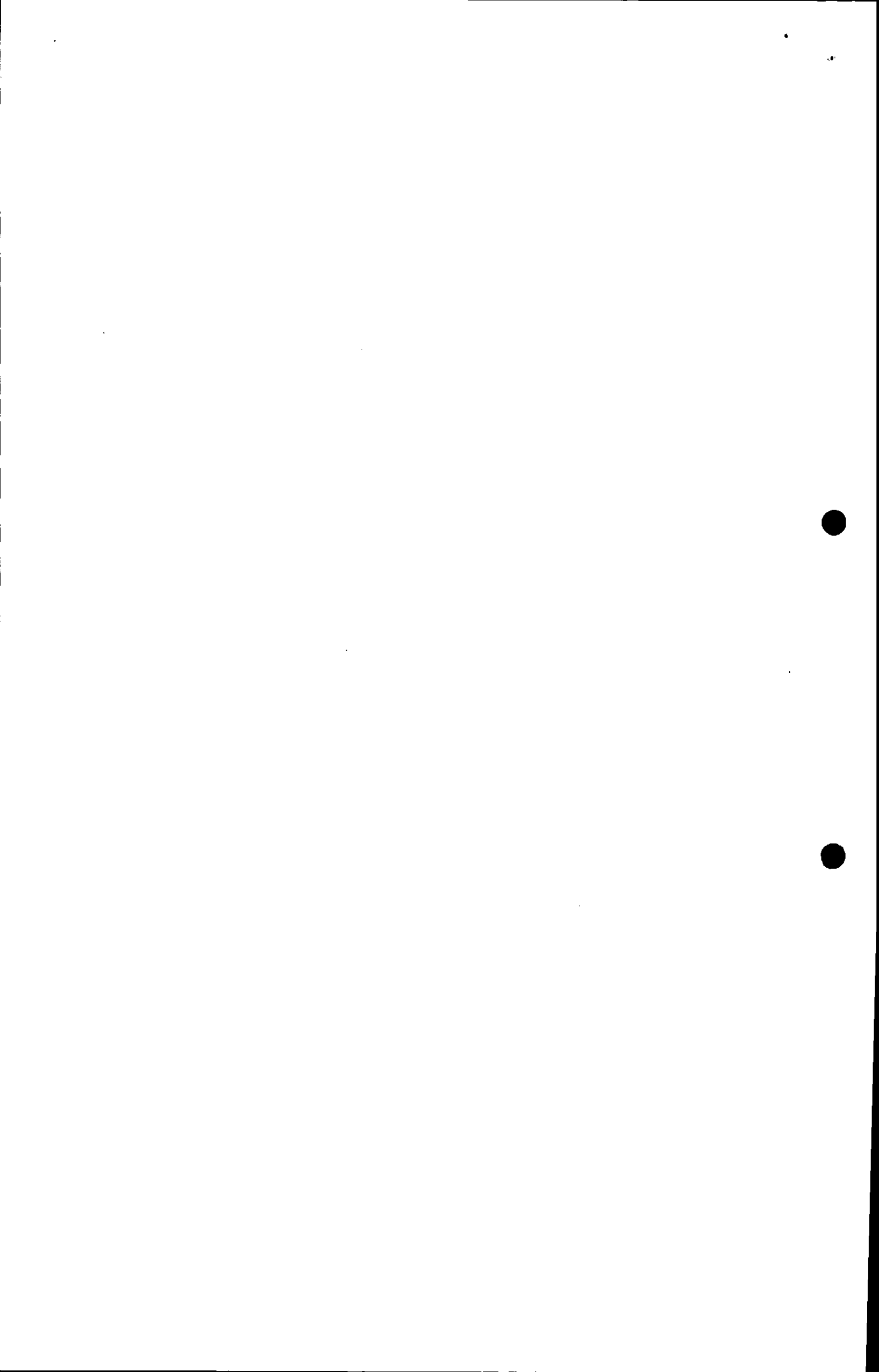
ARTÍCULO 13. LICENCIAS. Para efectos de la expedición de licencias de urbanización y/o construcción, la autoridad competente verificará el cumplimiento de las normas previstas en el presente decreto.

ARTÍCULO 14. VIGENCIA. El presente decreto rige a partir de su publicación. Publíquese y cúmplase. Dado en Bogotá, D. C., a 17 de mayo de 2005. ÁLVARO URIBE VELEZ La Ministra de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, *Sandra Suárez Pérez*. (subraya y negrilla por el Despacho)

## 9 EL CASO CONCRETO.

El actor popular demandó a BOGOTÁ DISTRITO CAPITAL y al INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO IDU, buscando el amparo de los derechos colectivos: "al goce de un ambiente sano", "al goce del espacio público" y "a la realización de construcciones con respeto de las disposiciones jurídicas y calidad de vida de los habitantes" <sup>(12)</sup>. La situación fáctica enunciada por el actor popular, se contrae a señalar que el puente a que hace alusión en la acción de la referencia no facilita su uso por parte de las personas con discapacidad física, por ello considera violado el D.279/03 de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. "Normas para el diseño y construcción de puentes peatonales", el D. 1538/05 "accesibilidad al espacio público"; la Ley 361/97 sobre supresión de barreras a favor de personas con limitación. A juicio del actor popular, las entidades demandadas están incurriendo en vulneración a los

<sup>12</sup> NOTA DEL DESPACHO: según el artículo 4 de la Ley 472 de 1998, los derechos colectivos objeto de esta acción popular fueron denominados por el legislador: "Derecho Colectivo Al goce de un ambiente sano", "Derecho colectivo al goce del espacio público y la utilización y defensa de los bienes de uso público", "Derecho colectivo a la realización de las construcciones, edificaciones y desarrollos urbanos respetando las disposiciones jurídicas de manera ordenada, y dando prevalencia al beneficio de la calidad de vida de los habitantes" los cuales fueron denominados de manera abreviada por éste Despacho.



derechos colectivos señalados, al no incorporar las adaptaciones necesarias a favor de las personas discapacitadas en los planes de ordenamiento territorial.

El Despacho procede a resolver el caso así:

Con relación al *"Derecho colectivo a la realización de las construcciones, edificaciones y desarrollos urbanos respetando las disposiciones jurídicas de manera ordenada, y dando prevalencia al beneficio de la calidad de vida de los habitantes"*, para determinar la vulneración de este derecho colectivo, hay que establecer conforme la jurisprudencia citada sobre el tema <sup>(13)</sup> la ocurrencia de los "supuestos" señalados en los numerales a, b y c, esto es:

"a. La realización material o real de construcciones, edificaciones ó desarrollos urbanos.

"b. Que no haya correspondencia o exista contradicción entre lo anterior, con lo que se dispone, permite o prohíbe en la ley que regule la materia.

c. "Que haya una afectación o se ponga en riesgo la calidad de vida de los habitantes, como consecuencia de los dos puntos anteriores."

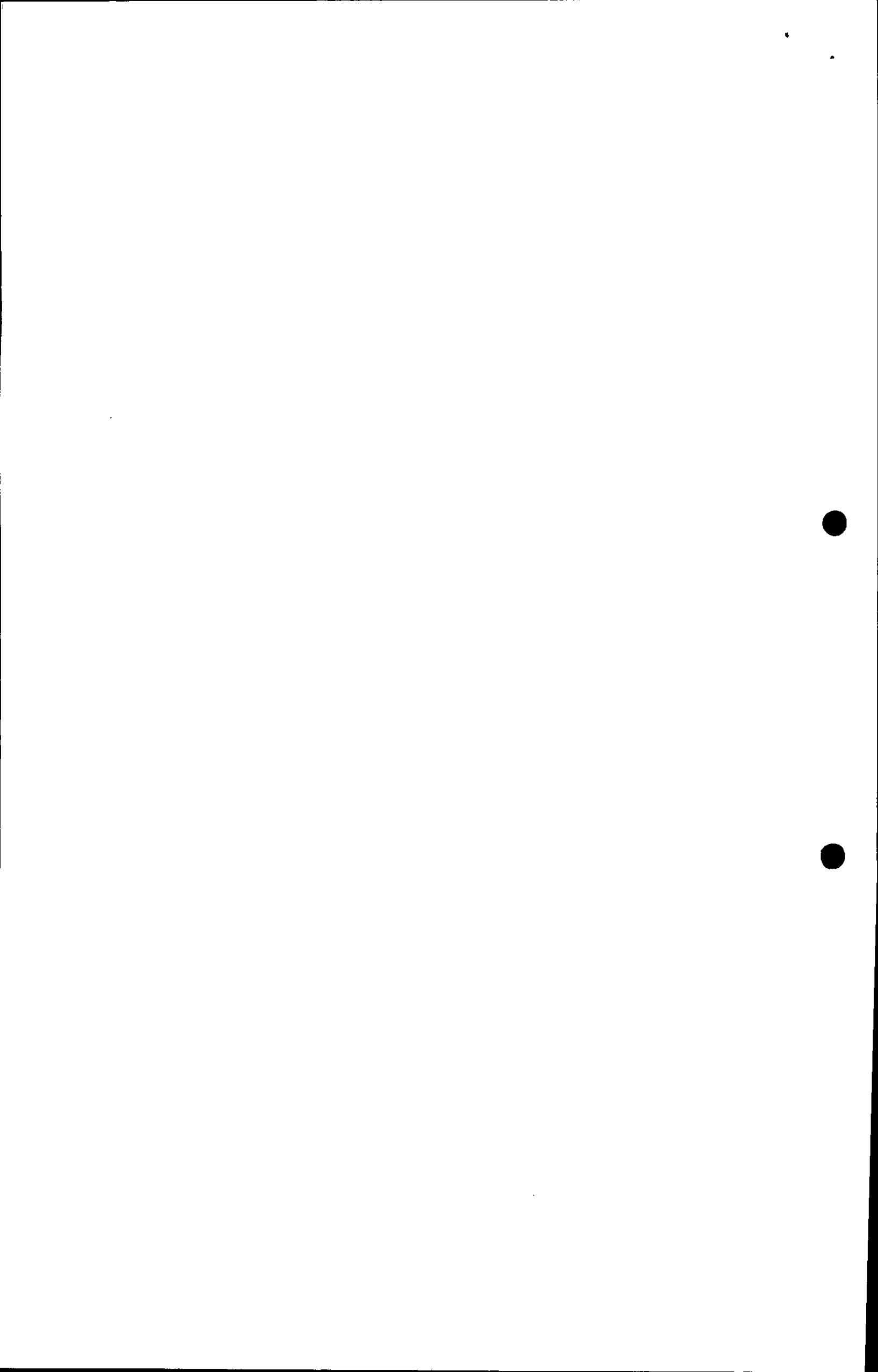
De las pruebas obrantes en el expediente se evidencia efectivamente la existencia de un puente peatonal en la avenida Boyacá con Calle 80, (fl.196-197) con lo cual se determina el primer supuesto, *"La realización material o real de construcciones, edificaciones ó desarrollos urbanos"*, también se establece que dicho puente no se encuentra acondicionado para el paso de personas discapacitadas, tal y como se colige del registro fotográfico obrante a folio 5 y lo señalado en el Informe de análisis y Diagnóstico puente peatonal calle 80 por avenida Boyacá. Contrato IDU 176-07. Numeral 6, expedido por el IDU (fl.253) *"se establece que el mismo no cumple con los requerimientos mínimos de funcionamiento, aunque actualmente la estructura se encuentre en servicio, es un riesgo para el peatón, así como es inaccesible para aquellas personas que presentan una discapacidad por no contar con rampas de acceso"*.

La entidad demandada, I.D.U., en la contestación de la demanda, manifiesta que *"el puente fue construido hacia el año 1993"*, (fl.64), fecha que es anterior a la Ley 361 de 1997, *"Por la cual se establecen mecanismos de integración social de las personas con limitación y se dictan otras disposiciones."* y anterior a la Ley 472 de 1998 *"Por la cual se desarrolla el artículo 88 de la Constitución Política de Colombia en ejercicio de las acciones populares y de grupo"*, se tiene entonces, que para el momento de la construcción de este puente, no se había establecido dentro del ordenamiento jurídico Colombiano, los mecanismos de integración social a favor de las personas con discapacidad física, que dispusiera normas para la accesibilidad a los espacios públicos, ni tampoco, existían las acciones populares como un medio de protección a los derechos colectivos, de tal manera, que mal podría endilgársele responsabilidad a las entidades demandadas, por la infracción de derechos colectivos y normas sobre integración social de las personas con limitación, que fueron promulgadas con posterioridad a la construcción del puente de la calle 80 con avenida Boyacá.

Sin embargo, esta misma norma (Ley 361 de 1997) estableció la obligación de adaptar de manera progresiva los espacios y ambientes, tal y como lo ordena el parágrafo del artículo 33 *ibid.*

*PARÁGRAFO. Los espacios y ambientes descritos en los artículos siguientes, deberán adecuarse, diseñarse y construirse de manera que se facilite el acceso y tránsito seguro de la población en general y en especial de las personas con limitación*

<sup>13</sup> TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE CUNDINAMARCA SECCIÓN PRIMERA SUBSECCIÓN B Bogotá D.C., cinco (5) de marzo de dos mil nueve (2009) Magistrado Ponente: FREDY IBARRA MARTÍNEZ Radicación No. 11001-33-31-004-2007-00283-01 Demandante: JONATHAN MAURICIO SALAZAR LUGO Demandado: ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Y OTRO Referencia: ACCIÓN POPULAR -APELACIÓN SENTENCIA



Por su parte el artículo 5, del D. 1538/2005 reglamentario de la L. 361/97, dispuso:

*ARTÍCULO 5o. ADAPTACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO. Los espacios de uso público de que trata el Capítulo Segundo del presente decreto serán adaptados en la forma que establezcan los municipios y distritos, de conformidad con lo previsto en sus Planes de Adaptación para Espacios Públicos, Edificios, Servicios e Instalaciones Dependientes, de conformidad con lo previsto en el artículo 57 de la Ley 361 de 1997.*

En el Informe de análisis y Diagnóstico del puente peatonal de la calle 80 por avenida Boyacá. Contrato IDU 176-07. Obrante a folios 244 a 263 "Consultoría para el Diagnóstico de actualización Sísmica y Reforzamiento estructural de los puentes vehiculares de la Calle 80 por avenida Boyacá, Avenida 68 y Avenida NQS y diseño de la adecuación a personas con movilidad reducida del puente peatonal adosado al puente vehicular de la calle 80 por avenida Boyacá, en Bogotá D.C. ", que contiene una recopilación de la información obtenida bajo la ejecución de los estudios y Diseños requeridos para el cumplimiento del contrato IDU 176 de 2007, en donde se realizó el diagnóstico de actualización sísmica y reforzamiento estructural de los puentes vehiculares de la calle 80 con avenida. Boyacá, avenida. 68 y avenida. NQS, y diseño de la adecuación de acceso a personas con movilidad reducida del puente peatonal adosado al puente vehicular de la calle 80 con avenida Boyacá, en Bogotá D.C, de acuerdo a las evaluaciones realizadas por la firma Consultora.

En dicho informe se señaló: (fl.254)

*6.1.1 "Alternativas a Implementar en las intersecciones viales"*

*Teniendo en cuenta que el Plan Maestro de Movilidad tiene como lineamientos principales la intermodalidad y la reducción de tasas de accidentalidad por mejoras en la infraestructura asociada a la intermodalidad, existen ciertas acciones que con su aplicación pueden convertir en ciertos puntos la intermodalidad, de lo académico a lo práctico, así:*

- a. Ubicar los puentes peatonales fuera de la zona operacional directa de las intersecciones; esto se logra ubicando dichas estructuras en puntos anteriores a los giros derechos canalizados de las orejas. De esta forma, los puentes peatonales toman la doble función de conducir los flujos peatonales de cuencas urbanas completas y no se limitan solamente a los flujos generados por las intersecciones vehiculares.*
- b. Ubicar los paraderos de transporte público fuera de la zona operacional directa de las intersecciones, complementados con carriles adicionales ubicados en la misma zona, de tal forma que estos aislen la descarga de pasajeros del flujo directo de vehículos y que se entregue el flujo peatonal a los puentes peatonales ubicados en la misma zona.*
- c. Generar barreras en los carriles de desaceleración y aceleración bajo los puentes y en las orejas de los mismos, de tal forma que sea incómodo para los peatones utilizar el servicio de transporte público por fuera de las zonas demarcadas para dicho fin.*

La alternativa propuesta, en éste estudio, fue:

*El paso peatonal actual sobre la avenida Boyacá se realiza mediante el uso de una estructura adosada al puente vehicular sur, este cuenta con un ancho de 0,70 m, no tiene acceso para personas con movilidad reducida ya que no cuenta con rampas únicamente tiene unas escaleras con una pendiente bastante elevada, en el momento que se cruzan dos peatones uno debe dar paso al otro, esta situación debido a que no cuenta con un ancho apropiado para el doble sentido de circulación que maneja el puente.*

*La alternativa que se propone, plantea la construcción de una nueva estructura para el paso peatonal, de modo que se cuente con espacio suficiente para garantizar la movilidad y seguridad de los usuarios, conforme a esto se propone la ubicación de esta estructura en la parte sur de los puentes vehiculares, esta nueva construcción se extenderá de lado a lado sobre la avenida Boyacá con tres accesos, el primero de éstos ubicado en el costado sur oriental del puente vehicular, el segundo en la zona*



*de cobertura vegetal que es rodeada por la oreja que conecta al norte con el occidente, el tercer acceso ubicado en el costado occidental del puente vehicular,..."*

Y como conclusiones, expuso:

*Para el manejo de los flujos peatonales en la evaluación hecha se obtuvo un nivel de servicio B, pero es notable que la ubicación, la movilidad y la seguridad en la estructura no son las mejores, por lo que se recomienda la construcción de una nueva estructura para el paso peatonal, de modo que se cuente con el espacio suficiente para garantizar la movilidad y la seguridad de los usuarios, conforme a esto se propone la ubicación de esta estructura en la parte sur de los puentes vehiculares, esta nueva construcción ira de costado a costado de la avenida Boyacá con un acceso medio que permita el uso del carril de servicio para tomar el transporte público en sentido norte sur. La ubicación debe darse conforme a los criterios establecidos por la SDP\**

*((Subraya y negrilla por el Despacho) \*Secretaría Distrital de Planeación).*

De acuerdo a lo anterior, y considerando lo señalado en el "Informe de análisis y Diagnóstico puente peatonal calle 80 por avenida Boyacá. Contrato IDU 176-07. (fl.244-263)", antes citado, se establece por parte del Despacho que el puente actual "no cumple con los requerimientos mínimos de funcionamiento," que la recomendación dada es: "la construcción de una nueva estructura para el paso peatonal, de modo que se cuente con el espacio suficiente para garantizar la movilidad y la seguridad de los usuarios", observando los lineamientos normativos señalados en dicho estudio para personas con movilidad reducida, y además, que la realización de un mantenimiento preventivo es tan sólo una medida provisional.

Con lo anterior se determina, que para la adecuación del puente peatonal ubicado en la avenida Boyacá con Calle 80, para que se facilite el acceso y tránsito seguro de la población en general y en especial de las personas con limitación, se deben acatar los lineamientos del Plan Maestro de Movilidad y los criterios establecidos por la Secretaría Distrital de Planeación lo que implica, entre otros aspectos: Ubicar los puentes peatonales fuera de la zona operacional directa de las intersecciones, Ubicar los paraderos de transporte público fuera de la zona operacional directa de las intersecciones, Generar barreras en los carriles de desaceleración y aceleración bajo los puentes y en las orejas de los mismos. Lo que implica una necesaria planeación y coordinación interinstitucional, para garantizar y armonizar el funcionamiento del puente peatonal con la infraestructura vial de la ciudad.

Al respecto, se deben tener en cuenta las realidades de las entidades Distritales, y las dificultades que implican para éstas asegurar la plena efectividad de los derechos, por lo que resulta muy importante traer a colación el concepto de progresividad <sup>(14)</sup> "el concepto de progresividad efectiva constituye un reconocimiento del hecho que la plena efectividad de todos los derechos económicos, sociales y culturales en general no podrá lograrse en un breve periodo de tiempo. Se requiere de un dispositivo de flexibilidad necesaria que refleje las necesidades del mundo real y las dificultades que implica para cada país el asegurar la plena efectividad de los derechos económicos, sociales y culturales". Se tiene entonces, que en la búsqueda de la plena efectividad de los derechos, es obligación de las entidades Distritales, proceder lo más eficazmente posible con miras a lograr sus cometidos.

En éste sentido el Honorable Tribunal Administrativo de Cundinamarca<sup>15</sup>, en reciente jurisprudencia, consideró:

*Así mismo es evidente para la Sala, tal y como lo precisó el a quo, que la ejecución de esa obra está sujeta a un programa denominado pavimentos locales, con el cual se planeó y priorizó dicha actividad, la cual por demás está supeditada a un cronograma.*

<sup>14</sup> Dr. GOMEZ HERNANDEZ, William Apuntes de Conferencia las Acciones Populares, Escuela Judicial Lara Bonilla. Capacitación a funcionarios Judiciales 2010. Análisis del Pacto Internacional de los Derechos Económicos, Sociales y Culturales, Protocolo de San Salvador, Carta Social Europea.

<sup>15</sup> REPÚBLICA DE COLOMBIA TRIBUNAL ADMINISTRATIVO DE CUNDINAMARCA SECCIÓN PRIMERA SUBSECCIÓN B Bogotá D.C., Abril ocho (8) de dos mil diez (2010) Expediente No. 2008-00277-01 Demandante: Rudesindo Martínez ACCIÓN POPULAR – APELACIÓN DE SENTENCIA Magistrado Ponente: CARLOS ENRIQUE MORENO RUBIO.



Es decir que si bien hasta el momento la referida vía no ha sido objeto de intervención para su mantenimiento, ello no significa que la entidad distrital encargada no halla iniciado labores tendientes a ese fin, pues está demostrado dentro del plenario que la obra está incluida dentro del programa de pavimentos locales, sólo que su ejecución ha estado supeditada al orden de priorización y a la disponibilidad presupuestal.

De esa forma es evidente que la referida omisión no existe, pues como se observa a folios 116 y 117 del cuaderno número 2 del expediente, en el acta de reunión de abril 18 de 2006, esto es antes de la interposición de la demanda<sup>2</sup>, la Dirección Técnica del IDU, había adquirido el compromiso de desarrollar la función que aquí se señala como omitida.

Ahora bien, distinto de esa circunstancia es el hecho de que para la intervención de esa vía a administración se haya tomado más de nueve años, pues es claro que ello ha sido a consecuencia del orden de priorización de las obras y de la disponibilidad de los recursos, pues se ejecutan obras hasta donde alcance el dinero en cada vigencia.

En tales condiciones considera la Sala que no se configuró en el presente asunto, el primer presupuesto de la acción, pues el Instituto de Desarrollo Urbano, IDU, logró demostrar que ha cumplido con sus funciones y que si bien hasta el momento no ha sido posible conjurar el hecho que se señala como generador de la vulneración a los derechos colectivos, ello ha obedecido a la dinámica propia de este tipo de proyectos.

Conforme al precedente jurisprudencial transcrito, como un criterio orientador, para este Despacho es claro que la ejecución de instrumentos por parte de las autoridades Distritales, donde se evidencie la planeación y priorización de actividades con miras a la adecuación del puente de la Avenida Boyacá con Calle 80, implica el cumplimiento de las funciones de la entidad a cargo de la protección de los derechos colectivos y por ende, sería exonerada de responsabilidad, conforme la aplicación del concepto de progresividad explicado en líneas anteriores.

En el caso sub lite, la entidad demandada, celebró el Contrato IDU 176/07, cuyo informe de análisis y Diagnóstico obra a folios 244-263, con lo que se establece que la entidad demandada, con anterioridad a la presente acción popular, contrató una consultoría para establecer la adecuación del puente peatonal para que facilite el tránsito seguro de las personas con limitación y las demás en general.

Con respecto a la obligación de adaptar de manera progresiva los espacios y ambientes, prevista en el artículo 33 de la Ley 361 de 1997 en favor de las personas con movilidad reducida; en el referido estudio se concluyó que la mejor alternativa es la construcción de una nueva estructura.

Con relación a tales recomendaciones y conclusiones del estudio que se ha hecho referencia, la Dirección Técnica de Gestión Judicial del Instituto de Desarrollo Urbano IDU, manifestó, en la respuesta allegada al Despacho: (fl.241-243),

De lo anterior, si bien es cierto señor Juez que el contrato IDU 137 de 2007, arrojó como alternativa de solución la construcción de una nueva estructura con todos los requisitos de las normas vigentes y que se encuentre ubicado fuera de las zonas operacionales de la intersección para el paso peatonal, el IDU ha venido implementando acciones conducentes para la adecuación del puente peatonal, lo cual se empezó con la celebración del contrato 137 de 2007, con el cual se buscaba diagnosticar la problemática generada de los puentes peatonales de la Calle 80 por Avenida Boyacá, Avenida 68 con Avenida NQS, y diseño de la adecuación de Acceso a personas con movilidad reducida del puente peatonal adosado al puente vehicular de la calle 80 por Avenida Boyacá y con base en este diagnóstico posteriormente tomar las medidas necesarias tendientes a su solución con las apropiaciones presupuestales



Se tiene entonces que la *Dirección Técnica de Gestión Judicial del Instituto de Desarrollo Urbano IDU* en la respuesta allegada al Despacho, manifestó que para el diseño y adecuación del puente peatonal se realizarán acciones "con base en este diagnóstico posteriormente tomar las medidas necesarias tendientes a su solución con las apropiaciones presupuestales" respuesta que se encuentra en armonía con el concepto de progresividad, y la respectiva postura jurisprudencial antes citada, que establece que la realización de obras está sometida a la priorización de las mismas y la disponibilidad de los recursos.

De acuerdo a lo anterior, se determina que el INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO IDU, no es responsable de vulnerar el "*Derecho colectivo a la realización de las construcciones, edificaciones y desarrollos urbanos respetando las disposiciones jurídicas de manera ordenada, y dando prevalencia al beneficio de la calidad de vida de los habitantes*" comoquiera que para el año 1993, época de construcción del puente peatonal de la Calle 80 con Avenida Boyacá, no se habían proferido las leyes 361 de 1997 y la Ley 472 de 1998 que dispusieron respectivamente los "*mecanismos de integración social de las personas con limitación*" y las "*acciones populares*" para el amparo de los derechos colectivos.

Frente a la obligación de adaptar de manera progresiva los espacios y ambientes, prevista en el artículo 33 de la Ley 361 de 1997, se demostró que la entidad contrató los diagnósticos pertinentes, y la ejecución de la alternativa propuesta en el "*Informe de análisis y Diagnóstico puente peatonal calle 80 por avenida Boyacá. Contrato IDU 176-07. (fl.244-263)*", debe estar sometida a los lineamientos del Plan Maestro de Movilidad, los criterios establecidos por la Secretaría Distrital de Planeación, las apropiaciones presupuestales pertinentes, y la observancia del principio de priorización, aunado lo anterior al concepto de progresividad. En consecuencia, al establecerse el cumplimiento de las funciones por parte del INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO IDU, dentro del marco normativo para la construcción y adecuación de puentes peatonales, será exonerado de responsabilidad, frente a la vulneración de éste derecho colectivo.

En ésta acción popular, si bien es cierto, no se encuentran acreditados elementos que señalen la responsabilidad por acción u omisión en la vulneración del "*Derecho colectivo a la realización de las construcciones, edificaciones y desarrollos urbanos respetando las disposiciones jurídicas de manera ordenada, y dando prevalencia al beneficio de la calidad de vida de los habitantes*" atribuibles a BOGOTÁ DISTRITO CAPITAL, representada por el Alcalde mayor de Bogotá D.C., debe señalarse que conforme a las funciones de ésta entidad, relacionadas con la **planeación urbana**, en el sentido que toda obra debe estar incluida en un plan de desarrollo de la ciudad, antecedente previsto en las normas del Estatuto Orgánico del Distrito Capital, Decreto 1421 de 1993 sobre programación, modificación y ejecución del presupuesto, en armonía con lo señalado en el Decreto Distrital 190 de 2004 (Junio 22) proferido por el Alcalde Mayor de Bogotá, D.C. "*Por medio del cual se compilan las disposiciones contenidas en los Decretos Distritales 619 de 2000 y 469 de 2003*"

Conforme a lo anteriormente señalado, al Distrito le corresponde, fijar directrices, políticas y estrategias en materia de planeación, y coordinar el sistema, por ello, el Despacho exhortará a BOGOTÁ DISTRITO CAPITAL, a articular acciones con el IDU, ya que se estableció en la presente acción, que *la adecuación de un puente peatonal para facilitar el tránsito seguro de la población en general y en especial para las personas con limitación*, requiere la coordinación de acciones relacionadas con el Plan Maestro de Movilidad, los criterios establecidos por la Secretaría Distrital de Planeación, las apropiaciones presupuestales pertinentes, para que en desarrollo de sus competencias, y en un actuar articulado de sus funciones el Distrito Capital y el IDU se dispongan las directrices necesarias y acciones respectivamente para la adecuación del puente peatonal de la Calle 80 con Avenida Boyacá, en un esquema de Colaboración mutua.

En este mismo sentido se exhortará al INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO IDU, para que en armonía con la programación y planeación de la entidad y con observancia de las prioridades de la administración, se realicen las acciones necesarias para la adecuación del puente peatonal de la avenida Boyacá con Calle 80, para facilitar el tránsito seguro de la población en general y en especial las personas con limitación o discapacidad.



Respecto al argumento de la existencia de pasos semaforizados, en la cercanía del puente peatonal de la avenida Boyacá con Calle 80, propuesto por el Distrito Capital y el IDU se entiende que dicha alternativa, es solo una medida provisional, en tanto se ejecute la adecuación del puente peatonal, conforme la programación de obras de la ciudad.

Se determina que no existe vulneración al "*Derecho colectivo al goce del espacio público y la utilización y defensa de los bienes de uso Público*", en virtud, que se estableció que el actuar del IDU y el Distrito Capital, se ajustó a la normatividad para la construcción y adecuación de puentes peatonales, por ende, serán exoneradas de responsabilidad, por las razones ya señaladas en el capítulo anterior.

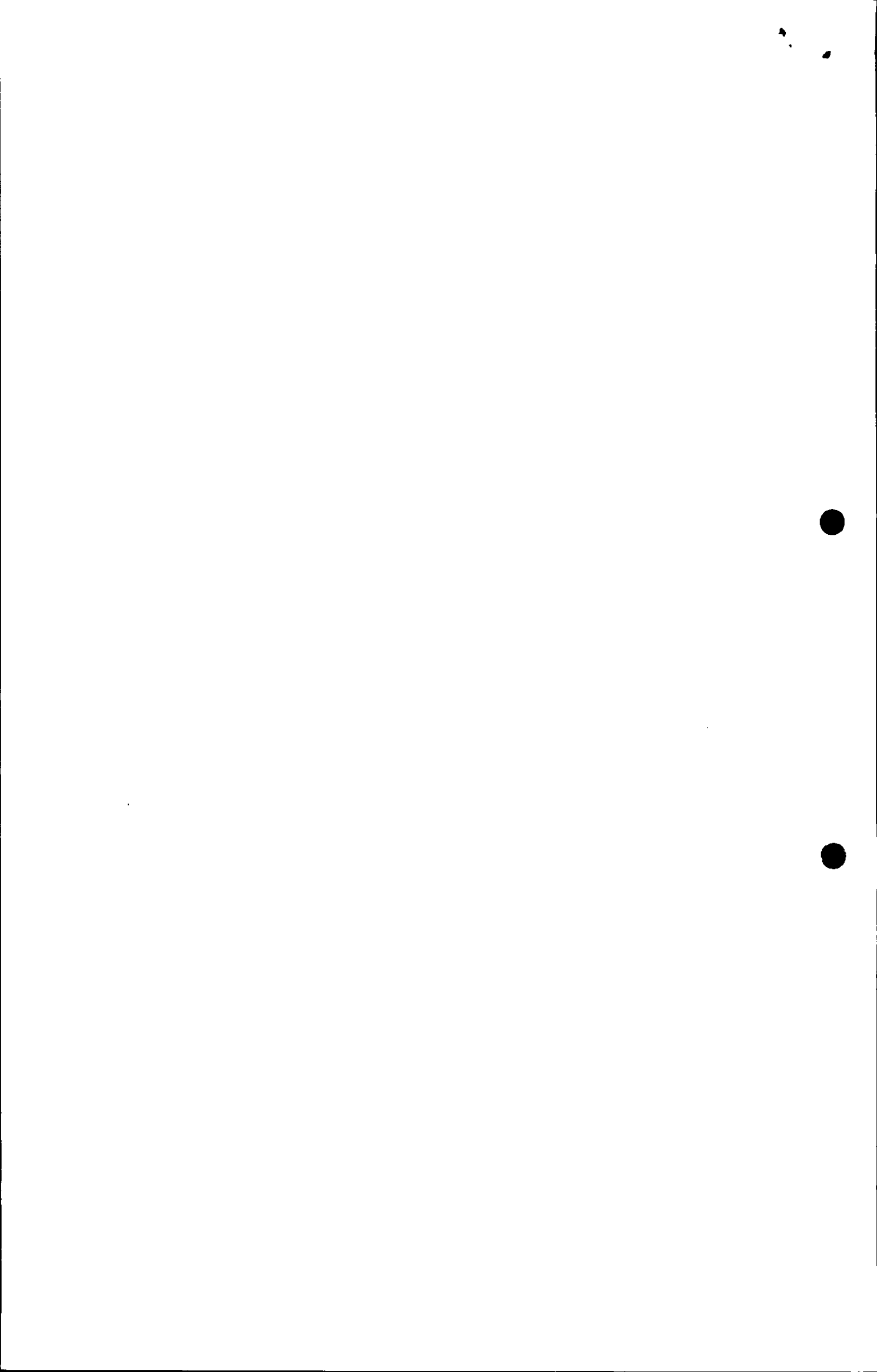
Respecto al "*Derecho Colectivo Al goce de un ambiente sano*", al examinar la acción popular, se observa que el actor popular omite las razones por las que considera vulnerado éste derecho colectivo. Una vez examinados los presupuestos facticos y probatorios de esta acción popular, se concluye que no hay lugar a su vulneración, puesto que no se demostró que las entidades demandadas hayan incurrido en un indebido manejo, uso y conservación de los recursos naturales, provocado un desequilibrio de los ecosistemas, amenazado, perjudicado o destruido la diversidad biológica y cultural,, afectado el desarrollo sostenible, tampoco se evidencia que las entidades demandadas hayan incurrido con sus acciones u omisiones en los denominados "*factores que deterioran el ambiente*", señalados en el artículo 8 del Decreto 2811 de 1974, y conforme las consideraciones expuestas por el H. Consejo de Estado a éste respecto, tal como consta, en las citas normativas y jurisprudenciales realizadas por éste Despacho en el capítulo respectivo de esta sentencia, luego, al no configurarse éstos presupuestos, las pretensiones respecto al amparo del "*Derecho Colectivo al goce de un ambiente sano*", serán negadas.

Bajo los anteriores razonamientos, se determina, que no existe vulneración: *al Derecho Colectivo Al goce de un ambiente Sano*", "*al Derecho colectivo al goce del espacio público y la utilización y defensa de los bienes de uso Público*", ni "*al Derecho colectivo a la realización de las construcciones, edificaciones y desarrollos urbanos respetando las disposiciones jurídicas de manera ordenada, y dando prevalencia al beneficio de la calidad de vida de los habitantes*" por ello, no hay lugar al amparo solicitado mediante la presente acción popular, debiéndose negar las pretensiones.

Bajo las consideraciones que anteceden, el Juzgado Primero Administrativo de Descongestión del Circuito Judicial de Bogotá D.C., administrando justicia en nombre de la República y por autoridad de la Ley.

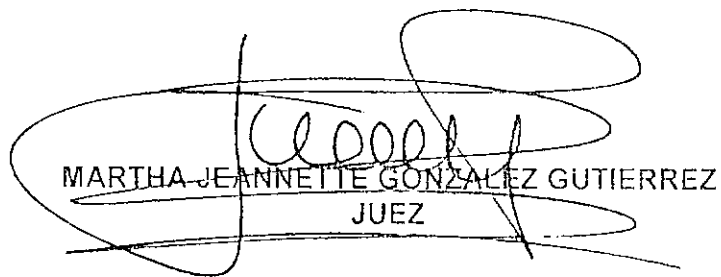
#### RESUELVE:

- PRIMERO. DESESTIMAR las excepciones propuestas, conforme las razones señaladas en la parte motiva.
- SEGUNDO. NEGAR las pretensiones de la acción popular.
- TERCERO. EXHORTASE a BOGOTÁ DISTRITO CAPITAL y al INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO IDU en los términos expresados en la parte motiva de ésta sentencia.
- CUARTO. En caso de no ser apelada, remítase copia de esta sentencia a la Defensoría del Pueblo (artículo 80 Ley 472 de 1998).
- QUINTO. Notifíquese personalmente esta decisión a la Procuraduría Judicial Delegada ante esta Dependencia Judicial.



SEXTO. Conforme al Acuerdo N° PSAA10-6455 del 3 de febrero de 2010, proferido por la Sala Administrativa del Consejo Superior de la Judicatura, Ejecutoriada la presente providencia, por Secretaría remítanse las diligencias al Juzgado de Origen para que efectúe el correspondiente archivo.

NOTIFIQUESE Y CUMPLASE



MARTHA JEANNETTE GONZALEZ GUTIERREZ  
JUEZ

2

