

24 MAY 2019

Al contestar cite este número

Radicado IDRD No. 20194200084011



Bogotá D.C. 21-05-2019

Arquitecta.  
**MARIA CLARA MEJIA GONZALEZ**  
Calle 92 No 11A-47  
Teléfono: 3153530822  
Email: [claraemejia@hotmail.com](mailto:claraemejia@hotmail.com)  
Ciudad

**REFERENCIA:** SDQS 903272019 radicado 20192100177942 del 13 de mayo de 2019  
Contrato 3837 de 2018 EV 2018800201000016E

**ASUNTO:** Respuesta SDQS 903272019 - Reconsideren la inclusión de la calzada  
oriental de la carrera 11A al proyecto del parque Japón

Respetada María Clara,

Respecto a la petición de reconsiderar la inclusión de la calzada oriental de la carrera 11A al proyecto del Parque Japón, se deben aclarar y tener en cuenta las siguientes consideraciones:

Actualmente el parque Japón no cuenta con andenes para el uso del peatón, únicamente existe el andén de la carrera 11; sobre los demás lados, como la calle 86A, Calle 87 y la misma carrera 11A se evidencia la ausencia de andenes y riesgo consecuente para el transeúnte, pues ni siquiera cuenta con rampas de acceso para personas en condición de discapacidad, los senderos existentes no estaban adecuados para su correcta circulación y disfrute del parque.

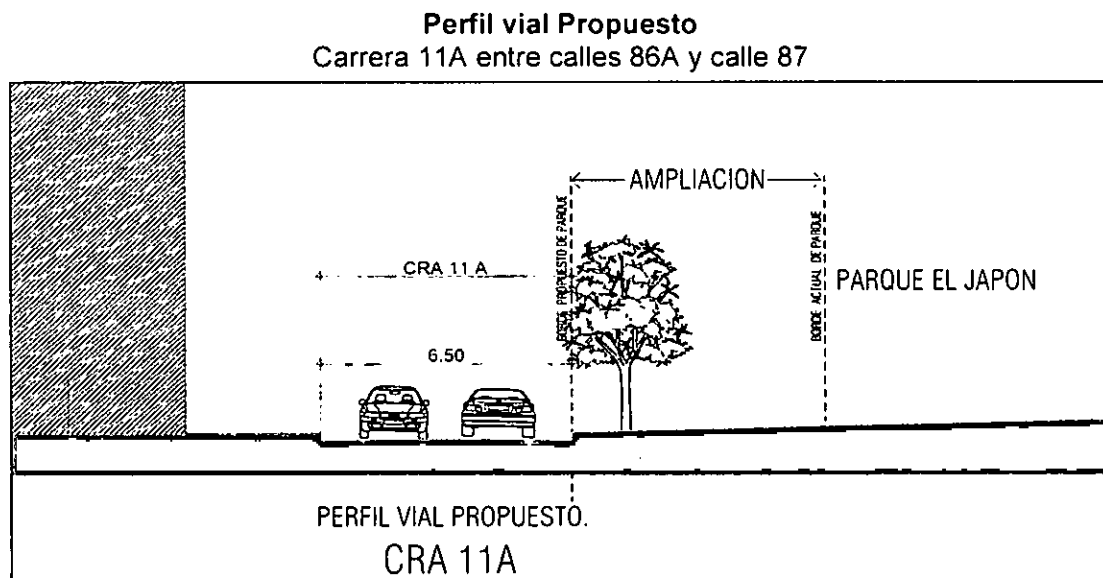
Lo que se va a realizar es precisamente el mejoramiento y adecuación de andenes para los mismos usuarios del parque y personas que se desplacen entre la carrera 7, carrera 11 y la calle 15 como eje de la circulación e integración de las zonas.

La carrera 11A sigue siendo vía, y lo que se realizará es una redistribución del perfil vial, aprovechando una de las dos calzadas (la oriental) que no tiene significativo flujo vehicular en el sentido sur-norte, y se redistribuye su perfil, sin que esta área se incluya dentro de las áreas propias del Parque, privilegiando de esta forma el peatón que circula desde la carrera 11 hacia la carrera 15 y atraviese el parque aprovechando sus áreas circundantes. Para esto se han realizado las gestiones y conceptos necesarios para ejecutar la redistribución vial, pasando de cuatro carriles vehiculares (dos en sentido norte-sur y dos en sentido sur-norte) a dos carriles vehiculares en doble sentido en una calzada, y otra calzada

completamente peatonal. Y como ya se ha indicado en anteriores respuestas, se remiten los conceptos y pronunciamientos de las entidades competentes:

Es así como se han realizado reuniones interinstitucionales entre la Secretaría Distrital de Movilidad -SDM-, Secretaría Distrital de Planeación -SDP- e Instituto Distrital de Recreación y Deporte -IDRD- producto de las cuales esta Entidad radicó ante la SDM análisis de movilidad mediante oficio SDM26300 en el que se **RADICO ANALISIS DE MOVILIDAD – PROYECTO PARQUE EL JAPON – SDM-407455**

La SDM emitió concepto técnico mediante oficio SDM-DSVCT-19202-19 del 5 de febrero de 2019, en el que considera “(...) viable la alternativa 3, consistente en adecuar la calzada occidental entre la carrera 87 y Calle 86A en doble sentido de circulación (...)” como se muestra a continuación:



Fuente: Análisis de Movilidad Parque Japón (enero de 2019)

“... En tal sentido, y para el trámite respectivo ante la Secretaría Distrital de Planeación, me permito remitir el concepto técnico precitado emitido por la Dirección de Seguridad Vial y Comportamiento de Tránsito de la SDM, con la propuesta de redistribución del perfil vial de la Kra 11 A *para privilegiar al peatón*, manteniendo la circulación vehicular restringida.

Lo anterior no modifica las áreas públicas aprobadas en los Urbanismos...”

Al respecto, la Secretaría Distrital de Planeación mediante oficio VTSP-2019-0829 del 13 de febrero de 2019 radicado No. 2-2019-06959, conceptúa concluyendo sobre la propuesta lo siguiente:

"... Con base en lo anterior y dado que la propuesta conserva la tipificación de "vía" del área en consulta, se enmarca en una redistribución del perfil vial (reducción del número de calzadas y aumento en el ancho del andén existente) que no modifica el área ya recibida por el DADEP como vía, y que cuenta con el aval operativo y de reordenamiento vial por parte de la SDM (oficio SDM -DSVCT-19202-19), esta Secretaría no encuentra objeción al respecto..."

Ahora bien, respecto a sus puntos de cuestionamiento se responde:

"...1. EN UNA ZONA QUE TIENE FALTA DE VIAS QUE CONECTEN Y AYUDEN A MEJORAR EL FLUJO VEHICULAR, SE ESTAN QUITANDO 2 VIAS (ES DOBLE CALZADA) POR CAPRICHIO..."

**Respuesta:**

Precisamente en las vías las que se tienen alrededor del Parque, se le debe dar prioridad al flujo y al aprovechamiento seguro del espacio público por parte del peatón, no es por "capricho" que se le dé prioridad al peatón sobre el vehículo, es un tema de seguridad y de aprovechamiento del espacio Público, con la calzada occidental en doble sentido se garantiza el flujo vehicular para los vecinos y habitantes del sector que necesitan ingresar a sus predios, y con la calzada oriental como vía peatonal se le otorga seguridad y aprovechamiento del espacio públicos a todos los usuarios y transeúntes del sector; y precisamente en el plano anexo del Plan Parcial Proscenio (Decreto 674 del 22 de noviembre de 2018) publicado en la página web de la SDP el 11 de febrero de 2019, se contempla la restricción de ingreso vehicular a la zona sobre la carrera 86 A, donde a partir de la carrera 13A y carrera 13 se reacondiciona el perfil vial para luego generar una circulación vehicular subterránea restringida y *totalmente peatonal a nivel*, entre las carreras 14 y 15, por lo tanto el peatón será quien tendrá la prioridad de circulación.

"...2. AL CAMBIAR EL USO DE LA VIA VEHICULAR A VIA PEATONAL, LA CALZADA OCCIDENTAL SE VOLVERA DE DOBLE VIA DISMINUYENDO CONSIDERABLEMENTE LA FACILIDAD DE ACCESO Y SALIDA DE ESTA ZONA RESIDENCIAL. ..."

**Respuesta:**

Según lo indicado y explicado en el punto anterior la calzada occidental de la carrera 11A, se ampliará de 5.5m a 6.5m para la circulación vehicular en doble sentido, esta servirá para el acceso y circulación de los residentes de la zona, ya que los flujos que allí se manejan, con las características de la vía y las restricciones viales que a futuro se tienen

contemplados con el Plan parcial Proscenio, serán plenamente solventados con estas características viales, acompañado de todas las señalizaciones, delimitaciones de velocidad residencial que se deberán complementar para el manejo seguro de tráfico vehicular, y peatonal en mayor proporción de todo este sector.

"...3. EL PROYECTO DE RENOVACION URBANA PROSCENIO ESTA APROBADO. LA CALLE 86A ES PARTE FUNDAMENTAL DE ESTE. SU AMPLIACION DE LA CARRERA 13 A LA 15 ES UN HECHO LOGICO Y CONTUNDENTE. - LOS VECINOS DE LA ZONA FUIMOS CLAROS DESDE EL PRINCIPIO QUE VEIAMOS QUE LA AMPLIACION DE LA CALLE 86A ENTRE CARRERAS 11 Y 11A ERAN UN HECHO. VEMOS QUE LA CONEXION ENTRE LA CARRERA 11 Y LA CARRERA 15 EN UN PROYECTO COMO PROSCENIO SE NECESITA. QUE AL AMPLIAR LA CALLE 86A, SE QUITARA UN FLUJO IMPORTANTE A LA CALLE 86 Y SE DEJARAN DE HACER PIRUETAS EN LOS FLUJOS VEHICULARES. - ENTONCES, POR QUE NO NOS HAN OIDO Y HAY ESTE GASTO INNECESARIO PARA LA CIUDAD EN EL PARQUE DEL JAPON SIN PREVER EL FUTURO CERCANO. POR QUE ESE DETRIMENTO A PATRIMONIO DE LA CIUDAD? NO QUEREMOS VER LA AMPLIACION DE LA CALLE 86A ENTRE LA CARRERA 11 Y CARRERA 11A EN 2-3 AÑOS!! ES ALGO CANTADO Y DEMANDABLE!!! ..."

#### Respuesta:

Claramente hay una desinformación o un conocimiento no tan pleno y detallado respecto a la intervención de la calle 86A bajo el Plan Parcial Proscenio, (Decreto 674 del 22 de noviembre de 2018). Esto se indica, ya que en el plano anexo del plan parcial, publicado en la página web de la SDP el 11 de febrero de 2019, en ninguno de sus detalles indica que este plan intervenga el tramo de la calle 86A entre carreras 11 y 11A, es más el plan está delimitado a partir de las carreras 13 y 13A hasta al carrera 15 y entre las calles 85 y el ronda canal Virrey; Respecto a la calle 86A, indica dos perfiles viales, uno entre la carrera 13 y carrera 13A con una redistribución del perfil vial a nivel tipo V4; y otro perfil vial entre la carrera 14 y la carrera 15 con una *peatonalización total a nivel* y la subterranización vial tipo V4 solo para este último tramo.

Por lo tanto no es cierto, como pretende afirmar, al indicar que en un futuro la calle 86A entre carrera 11 y 11A, sea ampliada a doble calzada bajo el proyecto Proscenio y por esto se presente un detrimento Patrimonial al volver a intervenir predios del Parque Japón, ya que nunca ha estado, ni ha sido afectado como reserva vial tipo V4 (para doble carril) este tramo señalado; tal y como se puede confirmar en el plano del plan Parcial Proscenio, el cual se anexa y puede consultar en la página web de la Secretaría Distrital de Planeación.

Prueba adicional es la viabilidad de intervención de la carrera 11A por parte de la Secretaria Distrital de Planeación en el oficio ya señalado (VTSP-2019-0829 del 13 de febrero de 2019 radicado No. 2-2019-06959), pues una vez consultado el sistema de información SIDEP 2 de la SDP, este tramo de vía de la calle 86A nunca ha sido afectado con reserva vial tipo

V4 (doble calzada), siempre ha sido y está planteada para permanecer como vía tipo V5 (una sola calzada).

"...4. NO HAY UN ESTUDIO DE FLUJOS PEATONALES QUE AMERITEN EL CAMBIO DE USO DE VIA VEHICULAR A VIA PEATONAL. EL PARQUE COMO ESTA DISEÑADO ESTA SUPLIENDO LOS FLUJOS NECESARIOS Y NO ESTA INCREMENTANDO EL AREA VERDE DE ESTE. TODOS LO CONTRARIO INCREMENTA EL AREA DURA EN 637.50 MTS..."

**Respuesta:**

Con la consultoría que se realizó del Parque Japón, se realizaron y radicaron los análisis de movilidad ante la Secretaría de Movilidad, atendiendo observaciones emitidas en oficio SDM – DSVCT-7308-19, a pesar de que en los parques no requieren la presentación de un estudio de tránsito, tal y como está plasmado en el mismo oficio de respuesta SDM-DSVCT-19202-19 del 5 de febrero de 2019, y es ante esta entidad que reposan dicho análisis; Por lo cual, se aclara nuevamente, la misma SDM avaló la redistribución del perfil vial teniendo en cuenta dichos análisis y alternativas presentadas; además vuelve y se indica que el área de intervención de la carrera 11A no hará parte del polígono urbanístico del parque, sus 637.5 m2 no se tendrán en cuenta para el cálculo del polígono, ya que esta vía se redistribuirá y seguirá siendo vía, ya no vehicular en su totalidad, pues pasa a ser una *Vía Peatonal Arborizada*, privilegiando la seguridad y entorno del peatón.

"...5. EN LA ESCRITURA # 2325 DE 1938 DE LA NOTARIA 4 ES DONDE SE ENCUENTRA LA CESION POR PARTE DE LOS URBANIZADORES DEL PARQUE Y DE LA CARRERA 11A Y ES MUY CLARA. DICE EN P.2- 3 ..."; QUE PROYECTAN LLEVARA A CABO UNA URBANIZACION DENOMINADA " LA CABRERA" (LOTE NORTE) EN EL SECTOR DE ESTA CIUDAD COMPRENDIDO ENTRE LAS FUTURAS CALLES OCHENTA Y CINCO (85) Y OCHENTA Y SIETE (87) Y LA CARRERA SEPTIMA (7A) Y LA FUTURA CARRERA 13 (13), SEGUN EL PLANO ELABORADO AL RESPECTO POR LA SECRETARIA DE OBRAS PUBLICAS MUNICIPALES; QUE PARA CUMPLIR CON LA OBLIGACION QUE IMPONEN LOS ACUERDOS Y REGLAMENTOS DEL MUNICIPIO SOBRE LA EJECUCION DEL PROYECTO MENCIONADO DESTINARON A PERPETUIDAD PARA VIAS DE USO PUBLICO Y TRANSFIEREN, POR LO TANTO, AL MUNICIPIO DE BOGOTA, EL DERECHO DE DOMINIO Y LA POSESION QUE BRIGARD & URRUTIA", CARLOS SALAZAR DEL CAMINO Y EL COMPARECIENTE MONTOYA BONITTO TIENEN EN LAS SIGUIENTES ZONAS DE TERRENO SITUADAS EN LA URBANIZACION MENCIONADA: ..." Y "P. 9-10 PARA LA CARRERA ONCE A (11A) Y PARQUE: UNA ZONA DE CIENTO UN METROS DE LARGO POR OCHENTA Y UN METROS DE ANCHO (101X81M), O SEA UN TOTAL DE OCHO MIL CIENTO OCHENTA Y UN METROS CUADRADOS (8.181 M2), COMPRENDIDA EN EL PLANO POR LOS NUMEROS SETENTA Y NUEVE (79), OCHENTAY CUATRO (84), OCHENTA Y TRES (83), OCHENTA (80) Y ALINEADA ASI: POR EL ORIENTE, CARRERA ONCE (11); POR EL OCCIDENTE, BOCA-CALLE DE LA CALLE OCHENTA Y SEIS (86), TERRENOS DE LA URBANIZACION Y BOCA-CALLE DE LA AVENIDA OCHENTA Y SEIS (86), POR EL SUR, TERRENOS DE BLANCA LLOREDA DE FLOREZ; Y POR EL NORTE, TERRENOS DE LA URBANIZACION." ESPERAMOS RESPETO DE LOS INSTRUMENTOS PUBLICOS. ES



ALCALDÍA MAYOR  
DE BOGOTÁ D.C.  
CULTURA, RECREACIÓN Y DEPORTE  
Instituto Distrital de Recreación y Deporte

POR ESTAS RAZONES QUE PIDO RECONSIDEREN LA INCLUSION DE LA CALZADA ORIENTAL DE LA CARRERA 11A AL PROYECTO DEL PARQUE JAPON...”

**Respuesta:**

Respecto a la inquietud sobre el uso y destinación del espacio público, de zonas de cesión, la misma escritura lo indica, se transfirieron a perpetuidad para vías de usos público al municipio de Bogotá, para su derecho de dominio y posesión; Claramente las vías, parques, andenes siguen siendo espacio público, que visiblemente se conservan, jamás se ha cambiado o destinado a un uso diferente al uso público general, y para ello en la actualidad los diferentes instrumentos de planeación han sido la norma, enmarcados dentro del actual POT (Decreto 190 de 2004), el cual se ha respetado íntegramente, por lo tanto dadas las anteriores respuestas y consideraciones es que la peatonalización de la calzada oriental de la carrera 11A, hace parte no solo de un proyecto en específico, sino de un esquema de ciudad, donde el peatón deberá tener la mayor importancia, no solo como razón principal de seguridad, sino de la meta y objetivo del disfrute y goce del espacio público igualmente para todos los habitantes de la ciudad.

Cordialmente,

  
**MAURICIO REINA MANOSALVA**  
SUBDIRECTOR TÉCNICO DE CONSTRUCCIONES

Anexo: Seis (6) folios

Revisó: Mónica Méndez Triviño Profesional Esp. 222 Grado 05 – Área Interventoría  
Cristian E. González – Abogado Área Interventoría - STC  
Elaboró: Norman Felipe Giraldo P. – Apoyo Supervisión - Área Interventoría  
Camilo Andrés Domínguez Hernández STC- Área Técnica

