

POLÍTICA PÚBLICA DEL PEATÓN DIAGNÓSTICO E IDENTIFICACIÓN DE FACTORES ESTRATÉGICOS

Deyanira Consuelo Ávila Moreno
Secretaria Distrital de Movilidad

Oscar Julián Gómez Cortés
Subsecretario de Política de Movilidad

Susana Morales Pinilla
Directora de Planeación para la Movilidad

Oscar Mauricio Velásquez Bobadilla
Subdirector de la Bicicleta y el Peatón

Mayo 2023
Versión 2

Tabla de contenido

1. MARCO CONCEPTUAL O TEÓRICO	12
1.1. ACCESIBILIDAD.	17
1.2. SEGURIDAD VIAL.	19
1.3. SEGURIDAD CIUDADANA.	19
1.4. ACCESO A OPORTUNIDADES.	21
1.5. MOVILIDAD PEATONAL Y LABORES DEL CUIDADO.	21
1.6. CALIDAD URBANA.	23
1.7. CULTURA PEATONAL.	25
2. INFORMACIÓN CUANTITATIVA Y CUALITATIVA	27
2.1. DISTRIBUCIÓN MODAL DE LOS VIAJES	27
2.1.1. DISTRIBUCIÓN MODAL DE ETAPAS DE VIAJE DE BOGOTÁ.	29
2.2. DISTRIBUCIÓN POR ESTRATO Y POR ENFOQUES POBLACIONALES.	30
2.2.1. VIAJES DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD	31
2.2.2. VIAJES DE PERSONAS POR GRUPOS ETARIOS.	32
2.2.3. VIAJES PEATONALES CON ENFOQUE DE GÉNERO.	33
2.3. CARACTERÍSTICAS DE LOS VIAJES A PIE EN BOGOTÁ.	35
2.3.1. ORIGEN - DESTINO DE LOS VIAJES PEATONALES A NIVEL REGIONAL.	41
2.4. CULTURA DE LA CAMINATA.	43
2.5. ACCESIBILIDAD	47
2.5.1. ANDENES	47
2.5.2. PLAZAS	49
2.5.3. POMPEYANOS	50
2.5.4. PASOS PEATONALES SEMAFORIZADOS	52
2.5.5. PUENTES PEATONALES	53
2.6. SEGURIDAD VIAL.	55
2.7. SEGURIDAD CIUDADANA	60
2.8. CALIDAD URBANA.	65
3. ESTRATEGIA Y PROCESO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA.	70
3.1. METODOLOGÍA DE LA FASE DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA.	70

3.2. CONVOCATORIA	71
3.3. DESARROLLO DE LOS ESPACIOS DE PARTICIPACIÓN.	75
3.4. TALLERES TERRITORIALES.	76
3.4.1. TALLER TERRITORIAL LOCALIDADES SANTAFÉ, CANDELARIA Y MÁRTIRES	77
3.4.2. TALLER TERRITORIAL LOCALIDADES ANTONIO NARIÑO, PUENTE ARANDA Y SAN CRISTÓBAL	77
3.4.3. TALLER TERRITORIAL LOCALIDADES TEUSAQUILLO Y BARRIOS UNIDOS.	78
3.4.4. TALLER TERRITORIAL LOCALIDADES FONTIBÓN, ENGATIVÁ Y SUBA.	78
3.4.5. TALLER TERRITORIAL LOCALIDADES CHAPINERO Y USAQUÉN.	79
3.4.6. TALLER LOCALIDADES TUNJUELITO Y RAFAEL URIBE URIBE.	79
3.4.7. TALLER TERRITORIAL LOCALIDADES BOSA, CIUDAD BOLÍVAR Y KENNEDY.	80
3.4.8. TALLER TERRITORIAL LOCALIDAD USME.	80
3.4.9. TALLER TERRITORIAL LOCALIDAD SUMAPAZ.	81
3.5. TALLERES POBLACIONALES.	81
3.5.1. TALLER POBLACIONAL CON PERSONAS MAYORES.	81
3.5.2. TALLER CIEMPIÉS- REPÚBLICA DOMINICANA- SUBA LA GAITANA.	82
3.5.3. TALLER CIEMPIÉS- REPÚBLICA COLEGIO SIERRA MORENA-CIUDAD BOLÍVAR.	82
3.5.4. TALLER CIEMPIÉS- REPÚBLICA DE VENEZUELA-MÁRTIRES.	83
3.5.5. TALLER POBLACIONAL CON POBLACIÓN AFRO, PALENQUEROS Y RAIZAL.	83
3.5.6. TALLER POBLACIONAL CON MUJERES- ANTONIO NARIÑO.	84
3.5.7. TALLER POBLACIONAL CON MUJERES- TEUSAQUILLO.	84
3.5.8. TALLER POBLACIONAL CON JÓVENES - SDM.	85
3.5.9. TALLER POBLACIONAL CON JÓVENES DE LA ESAP.	85
3.5.10. TALLER CON POBLACIÓN DE LOS SECTORES LGBTI.	86
3.5.11. TALLER POBLACIONAL CON PERSONAS CON DISCAPACIDAD.	86
4. RESULTADOS DE LA INFORMACIÓN OBTENIDA DEL PROCESO DE PARTICIPACIÓN.	88
4.1. RESULTADOS PARA LOS TALLERES TERRITORIALES.	89
4.2. RESULTADOS PARA LOS TALLERES POBLACIONALES.	94
5. IDENTIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE PUNTOS DE INTERÉS DE LA CIUDADANÍA.	106
5.1. ASPECTOS PRIORIZADOS POR LA CIUDADANÍA	106
5.2. METODOLOGÍA Y PRIORIZACIÓN DE LOS ASPECTOS IDENTIFICADOS	111
5.3. DEFINICIÓN DE PUNTOS CRÍTICOS (PUNTOS DE INTERÉS DE LA CIUDADANÍA)	117

<u>6. TENDENCIAS Y/O BUENAS PRÁCTICAS.</u>	120
6.1. EL MODELO DE LAS SUPERMANZANAS. AGENCIA DE ECOLOGÍA URBANA DE BARCELONA.	120
6.2. INTERVENCIONES PEATONALES MEDIANTE ACCIONES DE URBANISMO TÁCTICO EN FORTALEZA (BRASIL) - NACTO Y BLOOMBERG INITIATIVE FOR GLOBAL ROAD SAFETY (BIGRS)	124
6.3. LOW TRAFFIC NEIGHBORHOODS - LONDRES (REINO UNIDO)	126
6.4. LA VISIÓN DE LA CIUDAD DE LOS 15 MINUTOS - PARÍS	127
6.5. MOBILIARIO URBANO ESPECIALIZADO: PARKLETS (SAN FRANCISCO - USA)	129
6.6. CONCLUSIONES	130
<u>7. ANÁLISIS DE MARCO JURÍDICO.</u>	132
7.1. A NIVEL NACIONAL.	132
7.2. A NIVEL DISTRITAL.	141
7.3. NORMAS TÉCNICAS COLOMBIANAS (NTC)	148
<u>8. ABODARJE DE ENFOQUES EN DERECHOS HUMANOS, GÉNERO, DIFERENCIAL, TERRITORIAL Y AMBIENTAL.</u>	150
8.1. ENFOQUE EN DERECHOS HUMANOS.	150
8.2. ENFOQUE DE GÉNERO.	150
8.3. ENFOQUE TERRITORIAL.	151
8.4. ENFOQUE AMBIENTAL.	152
8.5. ENFOQUE POBLACIONAL Y DIFERENCIAL.	152
<u>9. ANÁLISIS DE INSTRUMENTOS DE PLANEACIÓN VIGENTES.</u>	154
9.1. OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE	154
9.2. PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DE BOGOTÁ D.C. (POT)	154
9.3. PLAN DISTRITAL DE DESARROLLO (PDD) 2020-2024 “UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI”	156
9.4. PLANES ESPECIALES DE MANEJO Y PROTECCIÓN DE BOGOTÁ	157
9.5. POLÍTICAS PÚBLICAS DISTRITALES	158
<u>10. ÁRBOL DE PROBLEMAS Y DE OBJETIVOS</u>	162

<u>11.</u>	<u>PROPUESTA PRELIMINAR DE ESTRUCTURA DE LA POLÍTICA PÚBLICA</u>	<u>166</u>
11.1.	OBJETIVO GENERAL	166
11.2.	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	166
<u>12.</u>	<u>ANÁLISIS DE ACTORES RELEVANTES</u>	<u>167</u>
12.1.	ACTORES INSTITUCIONALES	167
12.2.	ORGANIZACIONES MULTILATERALES	170
12.3.	PEATONES	171
12.4.	ANÁLISIS DE INFLUENCIA DE LOS ACTORES.	171

Índice de tablas

2.1.1.	DISTRIBUCIÓN MODAL DE ETAPAS DE VIAJE DE BOGOTÁ.	30
2.2.1.	VIAJES DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD	32
2.2.2.	VIAJES DE PERSONAS POR GRUPOS ETARIOS.	33
2.2.3.	VIAJES PEATONALES CON ENFOQUE DE GÉNERO.	34
2.3.1.	ORIGEN - DESTINO DE LOS VIAJES PEATONALES A NIVEL REGIONAL.	42
2.5.1.	ANDENES	48
2.5.2.	PLAZAS	50
2.5.3.	POMPEYANOS	51
2.5.4.	PASOS PEATONALES SEMAFORIZADOS	53
2.5.5.	PUENTES PEATONALES	54
3.4.1.	TALLER TERRITORIAL LOCALIDADES SANTAFÉ, CANDELARIA Y MÁRTIRES	78
3.4.2.	TALLER TERRITORIAL LOCALIDADES ANTONIO NARIÑO, PUENTE ARANDA Y SAN CRISTÓBAL	78
3.4.3.	TALLER TERRITORIAL LOCALIDADES TEUSAQUILLO Y BARRIOS UNIDOS.	79
3.4.4.	TALLER TERRITORIAL LOCALIDADES FONTIBÓN, ENGATIVÁ Y SUBA.	79
3.4.5.	TALLER TERRITORIAL LOCALIDADES CHAPINERO Y USAQUÉN.	80
3.4.6.	TALLER LOCALIDADES TUNJUELITO Y RAFAEL URIBE URIBE.	80
3.4.7.	TALLER TERRITORIAL LOCALIDADES BOSA, CIUDAD BOLÍVAR Y KENNEDY.	81
3.4.8.	TALLER TERRITORIAL LOCALIDAD USME.	81
3.4.9.	TALLER TERRITORIAL LOCALIDAD SUMAPAZ.	82
3.5.1.	TALLER POBLACIONAL CON PERSONAS MAYORES.	82
3.5.2.	TALLER CIEMPIÉS- REPÚBLICA DOMINICANA- SUBA LA GAITANA.	83
3.5.3.	TALLER CIEMPIÉS- REPÚBLICA COLEGIO SIERRA MORENA-CIUDAD BOLÍVAR.	83
3.5.4.	TALLER CIEMPIÉS- REPÚBLICA DE VENEZUELA-MÁRTIRES.	84
3.5.5.	TALLER POBLACIONAL CON POBLACIÓN AFRO, PALENQUEROS Y RAIZAL.	84
3.5.6.	TALLER POBLACIONAL CON MUJERES- ANTONIO NARIÑO.	85
3.5.7.	TALLER POBLACIONAL CON MUJERES- TEUSAQUILLO.	85
3.5.8.	TALLER POBLACIONAL CON JÓVENES - SDM.	86
3.5.9.	TALLER POBLACIONAL CON JÓVENES DE LA ESAP.	86
3.5.10.	TALLER CON POBLACIÓN DE LOS SECTORES LGBTI.	87
3.5.11.	TALLER POBLACIONAL CON PERSONAS CON DISCAPACIDAD.	87

Índice de Figuras

Figura 1.	Pirámide invertida de movilidad	11
Figura 2.	Superkilen Masterplan -BIG - Bjarke Ingels Group	15
Figura 3.	Distribución Modal en Bogotá y la región con duración mayor o igual a 3 minutos	28
Figura 4.	Distribución modal en Bogotá y la región con duración mayor o igual a 15 minutos	28
Figura 5.	Distribución modal en Bogotá con duración mayor o igual a 15 minutos	29
Figura 6.	Distribución modal del total de etapas de viaje de Bogotá	30

Figura 7. Distribución porcentual de todos los viajes (peatonales mayores o iguales a 15 minutos) por estrato en Bogotá	31
Figura 8. Distribución porcentual de todos los viajes (peatonales mayores o iguales a 15 minutos) de personas con discapacidad por estrato en Bogotá	32
Figura 9. Distribución porcentual de todos los viajes (peatonales mayores o iguales a 15 minutos) por grupo etarios en Bogotá	33
Figura 10. Distribución modal por género de Bogotá.	34
Figura 11. Número de personas que presenciaron durante la semana pasada peatones cruzando la calle sin usar el puente peatonal para los años 2017 y 2019.	43
Figura 12. Emociones y creencias sobre otros actores viales.	44
Figura 13. Respeto de las normas de tránsito de los y las peatones de Bogotá de acuerdo a la opinión de conductores de carro, moto, bicicleta eléctrica y/o patineta eléctrica.	44
Figura 14. Comportamientos que más se observan en los peatones en Bogotá.	45
Figura 15. Peores factores para caminar en la ciudad	46
Figura 16. Dígame por favor dentro de las siguientes opciones ¿Por qué usted habitualmente no prefiere caminar para movilizarse en Bogotá?	47
Figura 17. Estado de los andenes de Bogotá	49
Figura 18. Metros cuadrados de plazas por localidad.	50
Figura 19. Pompeyanos	51
Figura 20. Área de pompeyanos por localidad (m2)	52
Figura 21. Intersecciones semaforizadas en Bogotá	53
Figura 22. Puentes Peatonales por localidad diciembre 2022	54
Figura 23. Estado de servicio de los puentes peatonales de la ciudad de Bogotá D.C.	55
Figura 24. Peatones fallecidos en siniestros viales, 2018 - 2022	56
Figura 25. Peatones lesionados en siniestros viales, 2018 - 2022	56
Figura 26. Peatones fallecidos por sexo	57
Figura 27. Peatones lesionados por sexo	57
Figura 28. Peatones fallecidos por grupo etario. 2018 a 2022	58
Figura 29. Peatones lesionados por grupo etario.	59
Figura 30. Distribución de peatones fallecidos por conflicto con otros actores. 2021	59
Figura 31. Localización de puntos críticos peatonales (2019-2021)	60
Figura 32. Distribución porcentual de denuncias de delitos 2017-2022	61
Figura 33. Distribución de denuncias de delitos relacionadas con peatones por año (2017-2022)	62
Figura 34. Distribución de denuncias de "Hurto a Personas" por año (2017-2022)	62
Figura 35. Concentración del Índice de Criminalidad en puentes peatonales de Bogotá. Enero 2019 - junio 2020	63
Figura 36. Sensación experimentada en el principal medio de transporte	65
Figura 37. Espacio Público Total por localidad	66
Figura 38. Mapa de Calor Espacio Público Total por localidad.	67
Figura 39. Espacio Público Efectivo por Localidad.	68
Figura 40. Espacio público para la conexión peatonal	69

Figura 41. Piezas comunicativas para el desarrollo de los talleres territoriales.	73
Figura 42. Imágenes del proceso de divulgación de los talleres	74
Figura 43. Imágenes de difusión de los talleres realizada a través de redes sociales.	75
Figura 44. Distribución de asistentes a talleres por sexo	76
Figura 45. Taller territorial localidades Santa Fe, Candelaria y Mártires.	77
Figura 46. Taller territorial localidades Antonio Nariño, Puente Aranda y San Cristóbal	77
Figura 47. Taller territorial Localidades	78
Figura 48. Taller territorial localidades	78
Figura 49. Taller territorial localidades Chapinero y Usaquén	79
Figura 50. Taller territorial localidades Tunjuelito y Rafael Uribe Uribe	79
Figura 51. Taller territorial localidades Bosa, Ciudad Bolívar y Kennedy	80
Figura 52. Taller territorial Localidad Usme	80
Figura 53. Taller territorial Localidad Sumapaz	81
Figura 54. Taller poblacional personas mayores	81
Figura 55. Taller poblacional con niños y niñas, Suba	82
Figura 56. Taller poblacional con niños y niñas, Ciudad Bolívar	82
Figura 57. Taller poblacional con niños y niñas, Mártires	83
Figura 58. Taller poblacional afro, Palenqueros y Raizal.	83
Figura 59. Taller poblacional con Mujeres, Antonio Nariño	84
Figura 60. Taller poblacional con mujeres, Teusaquillo	84
Figura 61. Taller poblacional con Jóvenes	85
Figura 62. Taller poblacional con Jóvenes, ESAP	85
Figura 63. Taller con población de los sectores LGBTI	86
Figura 64. Taller poblacional con personas con discapacidad	86
Figura 65. Mesa de trabajo con el Concejal Celio Nieves Herrera	87
Figura 66. Cartografía social con niños y niñas del programa CIEMPIÉS	95
Figura 67. Resultado Matriz de Importancia y Gobernanza	115
Figura 68. Jerarquización vial en la supermanzana de Barcelona	121
Figura 69. Plazoleta en Barcelona	122
Figura 70. Antes y después - Intervenciones de “Caminos de la escuela de Cristo Redentor” Fortaleza.	124
Figura 71. Esquema de ciudad de 15 minutos en París.	128
Figura 72. Parklet en San Francisco.	129
Figura 73. Árbol de problemas de factores estratégicos	161
Figura 74. Árbol de objetivos	163

Siglas y abreviaciones

CPTED: Crime Prevention Through Environmental Design

CLM: Centros Locales de Movilidad

DADEP: Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público

DIM: Dirección de Inteligencia para la Movilidad

EB: Encuesta Bienal

EM: Encuesta de Movilidad

EP: Encuesta de peatones

EPE: Espacio Público Efectivo

IDU: Instituto de Desarrollo Urbano

NACTO: National Association of City Transportation Officials

NTC: Norma Técnica Colombiana

OEPB: Observatorio de Espacio Público de Bogotá

OGS: Oficina de Gestión Social

OMS: Organización Mundial de la Salud

POT: Plan de Ordenamiento Territorial

PDSV: Plan Distrital de Seguridad Vial

SDCRD: Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte

SDSCJ: Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia

SDM: Secretaría Distrital de Movilidad

SDP: Secretaría Distrital de Planeación

SITP: Sistema Integrado de Transporte Público

INTRODUCCIÓN

Durante las últimas décadas el sistema de transporte y movilidad de las ciudades ha sido diseñado y planificado en torno a las personas usuarias de vehículos motorizados, relegando a los modos de transporte peatonal y no motorizados. Sin embargo, esta perspectiva se ha ido modificando en la medida en que se ha reconocido la importancia y beneficios de la movilidad activa en el sistema de transporte.

Actualmente, Bogotá cuenta con el Plan de Ordenamiento Territorial “Bogotá Verdece 2022- 2035”¹ que prioriza la circulación peatonal como estrategia para lograr el objetivo de una ciudad sostenible, activa económicamente y solidaria. Una de las políticas de largo plazo del ordenamiento territorial del Distrito Capital que se encuentran plasmadas en el POT es la “Política de Movilidad Sostenible y Descarbonizada”, que plantea la movilidad peatonal como eje estructurador de la movilidad de la ciudad.

Lo anterior, está en línea con varias de las estrategias que se vienen implementado en la ciudad con el fin de mejorar las condiciones peatonales, como lo son el Plan Distrital de Seguridad Vial, a través del cual se han realizado intervenciones en las calles bogotanas para reducir los riesgos de siniestros viales en los que se ven gravemente involucrados las y los peatones. Igualmente, proyectos como Barrios Vitales y Plazoletas por Bogotá, han sido fundamentales como ejemplificación de la transformación de la calzada para darle más espacio para la circulación peatonal.

A su vez, si se habla de movilidad sostenible hay que darle la vuelta a la escala de prioridades que tradicionalmente se ha tenido en cuenta con la configuración de los espacios urbanos y en las políticas de movilidad. Por lo tanto, se hace imprescindible una nueva jerarquía que deberá tenerse en cuenta para minimizar los impactos que se tienen actualmente.

Es así, que en la parte alta de esta nueva pirámide invertida debe estar la circulación peatonal, al ser el modo de desplazamiento más natural y ambientalmente amigable. La actividad física que conlleva promueve hábitos de vida saludable. En este colectivo las niñas, niños, mujeres, personas mayores, personas con discapacidad y quienes están en condición de movilidad reducida tienen un rol relevante, por lo que es necesario diseñar espacios e itinerarios seguros, accesibles y agradables que “inviten” a que todas las personas se desplacen como peatones y que conecten sin barreras físicas los principales espacios de la ciudad.

Por un lado, la vulnerabilidad de la circulación peatonal frente a los otros modos de transporte es indiscutible, las y los peatones son el actor vial que tiene mayor riesgo al momento de movilizarse por las calles. A su vez, independientemente del modo de transporte que una persona utilice para desplazarse, en algún momento de su recorrido realizará uno o varios trayectos peatonales. En cuanto a los beneficios, la

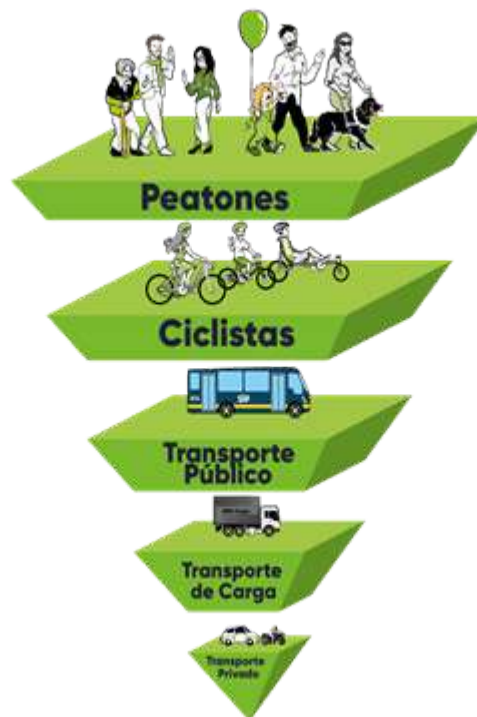
¹ Decreto Distrital 555 de 2021, Alcaldía Mayor de Bogotá.

circulación peatonal se relaciona con la salud, el bienestar, los hábitos saludables y la calidad de vida, y de manera general contribuye con el medio ambiente, ya que no genera gases de efecto invernadero, no contamina y no contribuye en la congestión de las vías.

En consecuencia, la pirámide de movilidad sostenible busca priorizar los modos de transporte no motorizados, en este caso la circulación peatonal se convierte en el principal actor. Lo anterior conlleva a la definición de un nuevo esquema de movilidad y una visión distinta frente a los procesos de planeación y diseño de la infraestructura para las ciudades. Bogotá a través de su nuevo POT, busca promover la seguridad, calidad y proximidad del espacio y oferta pública, para que se genere una mayor permanencia y apropiación de la ciudadanía de la ciudad.

Con base en lo anterior, este documento es un diagnóstico frente a la problemática identificada *“las condiciones de Bogotá para la movilidad y permanencia peatonal de la ciudadanía son deficientes en términos de infraestructura, accesibilidad y seguridad”*, evidenciando a partir de datos, referencias nacionales e internacionales y literatura actual, la importancia de considerar la promoción de la movilidad peatonal sin ningún tipo de discriminación o diferenciación en Bogotá D.C., a través de acciones orientadas a mejorar las condiciones físicas, sociales y culturales para su desarrollo

Figura 1. Pirámide invertida de movilidad



Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad

1. MARCO CONCEPTUAL O TEÓRICO

Para la formulación de la Política Pública del Peatón es necesario partir del concepto de *ciudad peatonal*, entendida como aquella en la que todas las personas sin importar sus características físicas puedan circular de manera autónoma, cómoda y segura por el espacio público, permitiendo acceder a los servicios urbanos, así como lo sugiere el DADEP a través del Observatorio de Espacio Público de Bogotá.² Por ley general, todos los viajes, sea en bicicleta, transporte público, moto o vehículo particular, inician y finalizan con una caminata. Esto, sin contar que “...caminar es un modo de transporte básico y habitual en todas las sociedades del mundo” (Organización Mundial de la Salud, 2013). Por esto, para identificar las necesidades de las personas que caminan se deben considerar todas las características y condiciones que se encuentran en una población, es decir, edad, sexo, habilidades, capacidades, etc.

En el marco de la Política Pública del Peatón, cuando se habla de circulación peatonal se incluye, no sólo, a quienes se desplazan a pie, sino también a personas con discapacidad, a quienes requieren algún tipo de apoyo o están en condición de movilidad reducida. Caminar, desplazarse a pie o con algún apoyo no es solo un modo de transporte, es una actividad que tiene implicaciones en la salud mental y física, en la seguridad, en la construcción de lazos sociales, en la transformación urbana, hasta en la calidad del medio ambiente de la ciudad.

La ciudad peatonal se basa en el concepto de pasar de una visión centrada en las necesidades del carro a resolver las de la ciudadanía. En este tipo de ciudad se piensa en cómo planificar para el día a día de las personas, cómo van a trabajar, estudiar, divertirse, comprar, siempre priorizando la circulación peatonal como el principal modo para desplazarse, considerando sus características físicas.

- **La ciudad peatonal y la salud.**

Una ciudad peatonal aporta a la reducción de enfermedades³ promueve estilos de vida saludables e impacta positivamente en las personas, logrando mejorar las condiciones físicas y mentales, reduciendo riesgos de enfermedades y necesidades de atención de salud. “Los médicos ahora recomiendan caminar como un medicamento, y sugieren 30 minutos de actividad física todos los días, cinco días a la semana, como una herramienta para la longevidad” (Melnick, 2011). Esto tiene

² https://observatorio.dadep.gov.co/sites/default/files/caminabilidad_smaet_city_expo_english_final.pdf

³ “Caminar, puede reducir el riesgo de enfermedad coronaria, accidente cerebrovascular, cáncer de colon y disminuir el nivel de colesterol, presión arterial y grasa corporal. Caminar también ayuda a fortalecer los huesos, reduce el riesgo de lesiones por caídas y aumenta la flexibilidad muscular y el movimiento de las articulaciones.” (Darren E.R. Warburton, 2006)

implicaciones en los presupuestos públicos al disminuir los costos destinados a aliviar problemas de salud que pueden ser prevenidos.

- **Beneficios en salud física**

La Organización Mundial de la Salud (OMS) ha identificado que la inactividad es el cuarto factor de riesgo de mortalidad mundial, en tal sentido se tiene como ejemplo que “La actividad física ha caído un 32 % en los últimos 44 años en Estados Unidos y un 45 % en solo 18 años en China; tasas que se prevé que crezcan” (Nike, 2012). La mala infraestructura para la circulación peatonal, la falta de equipamientos y la baja calidad del aire son algunas de las causas y efectos de este fenómeno. Una ciudad en la que se prioriza la circulación peatonal, cuya infraestructura está pensada para este modo y diseñada para que los más vulnerables se puedan desplazar de manera autónoma, es una más saludable.

Por su parte, se ha identificado la obesidad como uno de los principales problemas de salud pública. “En 2014, más de 1900 millones de adultos, el 39 % de la población mundial de 18 años o más, tenían sobrepeso y más de 600 millones de ellos (13 %) eran obesos. Identifica igualmente que las elecciones dietéticas y la inactividad física, causadas por el aumento de la urbanización, trabajos sedentarios y medios de transporte pasivos, como las principales causas de este problema” (World Health Organization, s.f.), a su vez tiene efectos en la expectativa de vida “la obesidad reduce la expectativa de vida en un promedio de tres años” (National Obesity Observatory, 2010).

Caminar es reconocido como el mejor ejercicio para lograr las metas básicas de actividad física, se caracteriza por ser asequible y fácilmente accesible para todos. “Los estudios demuestran que, dependiendo del peso, caminar a una velocidad promedio (5 km/h) quema alrededor de cuatro calorías por minuto, lo que se traduce en más de 100 calorías por una caminata de 30 minutos para ir al trabajo. Caminar 3 km al día tres veces por semana puede ayudar a reducir el peso hasta en medio kilo cada tres semanas” (Coolwalking, 2013).

- **Beneficios en salud mental**

En términos de salud, la ciudad peatonal no solo aborda problemas físicos, igualmente aporta en el bienestar mental, al reducir los niveles de estrés y depresión. “Los beneficios de caminar incluyen la producción de endorfinas para contrarrestar el estrés y bajar los niveles de cortisol, la mejora del sueño, la reducción de los síntomas de depresión leve y el aumento de la confianza en uno mismo” (ARUP, 2016). De acuerdo con Danielle Sinnet las personas que caminan al menos 8.6 minutos al día tienen un 33 % de probabilidad de reportar mejoras en su salud mental.

Según economistas de la Universidad de Zúrich, que analizaron los efectos que tienen los viajes diarios sobre el bienestar individual, “una persona que viaja en un medio motorizado, una hora al trabajo tiene que ganar un 40% más de dinero para estar tan satisfecha como alguien que camina. Al mismo tiempo, pasar de un largo viaje al trabajo, en un medio motorizado, a una corta caminata haría a una persona tan feliz como si un soltero hubiera encontrado un nuevo amor” (Bruno S. Frey, 2022). Según esto, se podría concluir que los viajes motorizados incrementan la sensación de soledad en las personas, quienes al estar aisladas en los vehículos, pueden tener un déficit de interacción social con riesgos en la salud mental.

- **La ciudad peatonal y el ámbito social.**

La circulación peatonal es una experiencia a escala humana que fortalece la capacidad de apreciar un lugar, construye sentido de pertenencia y promueve el cuidado del contexto que se recorre. Cuando se desplaza en este modo, al no estar contenidos en un vehículo e ir a una velocidad que permite observar el detalle de la ciudad, se tiene la oportunidad de estar en contacto directo con el contexto que nos rodea. Cuando se circula peatonalmente se pueden leer las capas que definen el lugar, la escala local, se puede entender la historia que hizo de ese espacio lo que es, así como la memoria colectiva y una identidad cultural que se encuentran en esa calle.

La ciudad peatonal debe pensar en las calles como lugares para que las personas puedan dar forma a esas características que hacen que cada lugar sea único. Por ejemplo, “Superkilen es un parque urbano diseñado a través de un intenso proceso de participación pública en Nørrebro, Copenhague, una de las áreas con mayor diversidad étnica de Dinamarca. Recuerdos de 60 nacionalidades diferentes se utilizan como piezas de mobiliario urbano para simbolizar el multiculturalismo y crear una identidad legible para el barrio” (Superflex, s.f.). El resultado de ese ejercicio es un espacio público representativo, apreciado, cuidado y constantemente activo, un lugar urbano para las personas.

Figura 2. Superkilen Masterplan -BIG - Bjarke Ingels Group



Fuente: Arch Daily.

En una ciudad peatonal las características físicas del espacio público invitan a las personas a estar en la calle, a intensamente usar la ciudad. La calle se convierte en el escenario de interacción y encuentro entre conocidos y desconocidos, construyendo lazos entre vecinos; es el espacio público por excelencia al que las personas tienen acceso al salir a la ciudad; son lugares valiosos para la vida pública.

Durante la pandemia del 2020 producto del COVID-19 vimos como la calzada se transformó para dar espacio al juego, a cenas y mercados, respondiendo a la necesidad de ese momento de ampliar el espacio de encuentro, de poder socializar y salir de los lugares de confinamiento de manera segura en términos de contagio. Algunas de estas iniciativas son prueba del poder que tiene la transformación del uso de la calle, para que sean no solo espacios de circulación sino también lugares para experimentar la vida urbana.

Las características de una ciudad peatonal aumentan el potencial de interacción social, fundamental para generar sentido de comunidad, mejorar la convivencia, y brindar apoyo a las personas que viven en un contexto definido. Existe una correlación entre el entorno construido y el sentimiento de pertenencia a una comunidad. Un estudio irlandés encontró que “los residentes que viven en barrios peatonales exhiben niveles de capital social al menos un 80 % más altos que los que viven en vecindarios dependientes del automóvil (Danielle Sinnett, 2011).

- **La ciudad peatonal y la economía local**

Se destaca que las ciudades peatonales no son solo saludables y socialmente activas, también son económicamente más ricas. Varios estudios han demostrado la relación entre la calidad y dimensión del espacio público que prioriza la circulación peatonal y los beneficios que tienen los predios comerciales que se encuentran sobre estos. Los comerciantes han reportado incremento en el valor del suelo, en el precio de los bienes que venden, así como la cantidad de personas que visitan los locales, como se señala a continuación:

“A través de la comparación de recibos de ventas para analizar la actividad minorista antes y después de los rediseños de calles, el Departamento de Transporte de la Ciudad de Nueva York ha demostrado que la transformación de un área de estacionamiento sub utilizada y convertida en una plaza en Brooklyn ha llevado a un aumento dramático del 172% en las ventas minoristas” (Living Streets, 2014).

Promover el comercio local es fortalecer el principio de vitalidad urbana. De esta manera se logra que la ciudad permanezca activa en el mayor rango horario posible, para motivar la integración social, el gozo y disfrute del espacio público en la ciudad. Una ciudad con un comercio y servicios organizados en torno a la circulación peatonal promueve la aparición de más usos del suelo de este tipo. Es de esta forma como se va logrando que las necesidades de las personas sean atendidas a distancias peatonales y se va construyendo una ciudad bajo la visión de urbanismo compacto y de proximidad.

- **Condiciones de seguridad de la ciudad peatonal**

La circulación peatonal implica un consumo de energía propia y genera un desgaste o cansancio en las personas. Por lo tanto, la infraestructura debe facilitar este modo de desplazamiento disminuyendo sobre-recorridos, desniveles o escalones y conflictos con otros actores de la movilidad. Así las cosas, hay dos condiciones que se requieren para lograr que una ciudad ofrezca condiciones para promover la circulación peatonal cómoda y segura.

La primera condición es la existencia de infraestructura segregada de los otros modos de transporte, con superficies planas que permita llegar a los servicios urbanos de forma eficiente y protegida. Por lo tanto, la infraestructura debe ser accesible, y conectar con los diferentes orígenes-destinos de la ciudad.

La seguridad vial para la circulación peatonal es necesaria especialmente en aquellos espacios donde hay interacción con otros modos de transporte; por ejemplo, en los pasos peatonales por ser una zona de conflicto con vehículos, en los espacios compartidos con ciclistas, en vías de servicio o con realce de calzada. Allí, la circulación peatonal debe encontrarse protegida por la infraestructura y por la señalización existente. Algunas medidas tendientes a permitir el desplazamiento de las personas de manera segura son la infraestructura segregada y los límites de velocidad acordes con los usos del suelo del sector y las dinámicas peatonales.

La segunda condición es la seguridad ciudadana, esta debe tener tanta relevancia como la infraestructura. Aquí no solo se trata de la seguridad basada en estadísticas e históricos, se trata de la percepción que las personas tienen frente a su bienestar mientras caminan.

Ahora bien, la seguridad ciudadana juega un rol determinante tanto en la decisión del modo de transporte, como la ruta que se seguirá. Esta condición se ve claramente reflejada en algunos puentes peatonales, en donde el peatón debe escoger entre la seguridad vial o seguridad ciudadana: tomar la opción del puente peatonal puede implicar afectación a su integridad por actos criminales, mientras que la opción de cruzar a riesgo la vía, implicaría exponerse a un siniestro vial, denotando así la existencia ocasiones la existencia de relaciones directas entre la seguridad vial y seguridad ciudadana.

- **La vitalidad de la ciudad peatonal.**

Se sabe que las personas están dispuestas a caminar más si se les compensa con una experiencia segura y entretenida. Steven Mouzon lo llama "Propulsión peatonal": un efecto secundario beneficioso que atrae a las personas a caminar más que el tiempo o la distancia promedio típicos si disfrutan de su caminata" (Mouzon, 2009).

Como dice Jennifer Heeman de Curativos Urbanos "Queremos transformar los andenes en lugares no solamente en donde podamos caminar, sino también en donde podamos vivir" (ARUP, 2016). La ciudad peatonal busca lograr una gran experiencia de disfrute urbano, en donde las calles no solo se piensan para la circulación, también se diseñan para la permanencia peatonal. Se caracterizan por ser espacios públicos de circulación peatonal atractivos, dinámicos y con variedad de usos, invitando a más personas a la calle, dándole vida al espacio público, revitalizando a Bogotá. La vida en la calle se logra con fachadas activas, comercio abierto en primer piso, con la creación de una experiencia vibrante donde las personas puedan socializar, disfrutar o ir de compras.

Con base en la información presentada hasta el momento y con el fin de lograr una ciudad peatonal, es necesario profundizar en los siguientes elementos que permiten materializar la idea de ciudad peatonal.

1.1. Accesibilidad.

La ciudad peatonal se caracteriza por ser accesible, al no limitar o desmotivar el recorrido de las personas, por facilitar desplazamientos autónomos, lograr que ingresen adecuadamente a los espacios públicos, que transiten y lleguen a sus destinos finales.

En una ciudad peatonal, la comunidad se puede desplazar de un punto a otro de manera independiente sin importar sus condiciones físicas o mentales. Estos desplazamientos se caracterizan por contar con accesibilidad universal, tanto en la infraestructura del espacio de circulación peatonal, como en el relacionamiento entre las y los peatones y el resto de actores viales de la ciudad. La circulación peatonal no puede ser limitante para las personas con discapacidades físicas (permanentes o transitorias), para las personas mayores y para las niñas, niños, mujeres y personas en condición de movilidad reducida.

Por su parte, es necesario contemplar el principio de accesibilidad de la Convención Internacional sobre los derechos de las personas con discapacidad, “a fin de que las personas con discapacidad puedan vivir en forma independiente y participar plenamente en todos los aspectos de la vida” (Naciones Unidas, 2006). Para lograr esto, se debe tener un conjunto de elementos físicos que permitan recorridos continuos, autónomos y seguros para esta población, tales como rampas, vados peatonales, pasos seguros, señalización pertinente, entre otros.

Adicionalmente, no debe presentar obstáculos como huecos, desniveles, bolardos mal localizados o bordillos muy altos que requieran de grandes esfuerzos físicos para las personas. Los obstáculos en los recorridos limitan y coartan la libertad de desplazamiento de las personas. De esta forma no se restringe el acceso al transporte público ni a los servicios.

Si una infraestructura no es accesible esto repercute en riesgos de siniestralidad vial, por lo tanto al permitir recorridos continuos por el espacio público de circulación peatonal se evita que las personas, sobre todo los que tienen ayudas para el desplazamiento o en condición de movilidad reducida, prefieran salir a la calzada que usualmente es lisa y sin tropiezos. Para esto se debe cumplir la Norma Técnica Colombiana (NTC) 6047 de 2013, entre otras, que establece los criterios y requisitos generales de accesibilidad y señalización al medio físico requeridos en los espacios de acceso al ciudadano (ICONTEC, 2013).

La ciudad peatonal debe ser accesible para las niñas y niños. Como lo afirma Tonnucci en La ciudad de los niños “Se supone que, cuando la ciudad esté más adaptada a los niños, será también más apropiada para todos” (Tonucci, 1996). La ciudad peatonal está abierta al crecimiento y desarrollo de las niñas y niños, como

una herramienta determinante para su salud, comportamiento y desarrollo (ARUP, 2016). Para esto, se debe tener en cuenta que “la dominancia de los carros en las ciudades es considerada una de las mayores barreras para con los niños y un factor clave para evitar que los padres concedan a sus hijos la libertad de moverse libremente en las ciudades” (ARUP, 2016).

1.2. Seguridad vial.

Otro atributo de la ciudad peatonal es la seguridad, una ciudad peatonal segura propende por la protección de la circulación del peatón de los posibles riesgos que se presentan en interacción con los demás actores viales, para prevenir y mitigar lesiones graves o fallecimientos por siniestros viales.

La seguridad vial debe propender por consolidar un espacio público de circulación peatonal que protege y prioriza la circulación peatonal en los cruces o zonas de conflicto entre los distintos medios de transporte y reconoce la vulnerabilidad del peatón frente a los otros actores viales.

Francisco Tonucci sostuvo que:

“(...) la ciudad se ha tornado hostil para sus propios ciudadanos: es peligrosa, agresiva, está privada de solidaridad, de espíritu acogedor. Señor de la ciudad es ahora el automóvil, que produce peligro, contaminación acústica y atmosférica, vibraciones, ocupación del espacio público. Las calles son peligrosas, pero es en esta ciudad donde debemos vivir, y especialmente el que tiene hijos siente la necesidad y la urgencia de una solución” (Tonucci, 1996).

El riesgo y el miedo a ser vulnerados pueden ser resueltos a través de infraestructura que proteja al peatón del error humano mediante estrategias de “Diseño Seguro”, que mejoren las características geométricas y de señalización de la ciudad orientadas a disminuir el riesgo de la siniestralidad vial de los peatones. Estas soluciones buscan que en las intersecciones el encuentro entre diferentes actores viales sea armonioso y seguro.

La infraestructura debe ser garante de la seguridad de la circulación peatonal, con espacios de circulación protegidos de los riesgos viales; una buena señalización, cruces seguros demarcados con cebras y semáforos, separadores amplios que den suficiente espera para el paso de personas mayores, personas con discapacidad y niñas y niños principalmente, al respecto es importante retomar lo indicado por ARUP “El predominio de los carros en las ciudades es considerada una de las más grandes barreras para la niñez” (ARUP, 2016). Adicionalmente, las y los peatones deben ser respetados por los demás actores viales y ser reconocidos como el actor más vulnerable de la movilidad, a través de la priorización de sus desplazamientos sobre

los demás medios.

1.3. Seguridad ciudadana.

La seguridad ciudadana en la ciudad peatonal debe permitir que los recorridos de las personas no estén determinados por las características de un lugar, una hora, o a lo que llevan consigo. “Partiendo del derecho que todos los ciudadanos tienden a moverse libremente y sin peligros en su espacio urbano, es decir, en el suelo público. La ciudad debe ser devuelta a los ciudadanos, y aún a los que, como los niños, los ancianos y los disminuidos, o tantas amas de casa, sólo son peatones” (Tonucci, 1996).

Esto quiere decir que el diseño de la ciudad peatonal debe tener como objetivo que los ciudadanos se movilicen en ella sin miedo a ser violentados. Como lo precisa la guía de la Prevención del crimen a través del diseño urbano (Crime Prevention Through Environmental Design - CPTED), “habitualmente las comunidades recurren a la policía y al sistema judicial para la protección, captura y castigo de los delincuentes; pero la comunidad, los residentes, los planeadores y arquitectos de la ciudad pueden jugar un rol excepcional en la protección de la comunidad y de ellos mismos” (National Crime Prevention Council, 2003).

La comunidad es necesaria para la seguridad ciudadana porque genera apropiación del territorio o del barrio y esto promueve el cuidado de los ciudadanos por su ciudad y por los demás. Por lo tanto, en la ciudad peatonal, las personas “se acompañan” de otras, al construir comunidad y fortalecer la vida barrial se aumentan los ojos en la calle⁴ y se mejora la seguridad ciudadana y la percepción de seguridad. Como lo sugiere el CPTED, “un sentido general de seguridad puede ser reforzado a través del desarrollo de la identidad y de la imagen de una comunidad” (National Crime Prevention Council, 2003).

Para fortalecer la percepción de seguridad es necesario tener una ciudad limpia e iluminada. Calles que presenten basura sin recoger o espacios oscuros desincentivan la caminata y se pierde el sentido de comunidad, aumenta el miedo a transitar y se incrementa la criminalidad. Es primordial que la ciudad esté bien mantenida para no promover escenarios como los indicados por la Teoría de las Ventanas Rotas de Philip Zimbardo: “...si hay una ventana rota y ésta no es arreglada, el resto de ventanas terminarán siendo destrozadas” (National Crime Prevention Council, 2003). Esto se debe al mensaje que se transmite que la zona está abandonada, que no pertenece a nadie y no hay quien cuide de ella. Como lo sugiere la guía de CPTED, “entre más dilapidada esté un área de la ciudad, es más propensa a atraer actividades no deseadas” (National Crime Prevention Council, 2003).

⁴ Este término fue implementado en 1961 por Jane Jacobs en su libro de Muerte y Vida de las Grandes Ciudades.

Es importante resaltar que igualmente para la seguridad ciudadana, la ciudad peatonal debe contar con herramientas institucionales para el control y la vigilancia de la ciudad como policías, cuadrantes, cámaras de seguridad y centros de control, entre otros; sin embargo el énfasis en el tema de seguridad se deben orientar en el sentido de lo señalado por Tonucci:

“Las calles no se volverán seguras cuando sean patrulladas por la policía o el ejército, sino cuando sean conquistadas por los niños, los ancianos, los ciudadanos. La calle frecuentada volverá a ser limpia y a tener sus veredas a disposición de los peatones, volverá a ser bella, invitará al paseo, a la pausa” (Tonucci, 1996).

1.4. Acceso a oportunidades.

Si la ciudad satisface una necesidad a una distancia “peatonal”, es más probable que las personas prefieran hacerla de este modo, que en cualquier otro medio de transporte. Por esto, la ciudad peatonal es una ciudad de proximidad, en donde se encuentra una variedad de oferta para satisfacer sus necesidades o servicios esenciales (salud, educación, cultura, recreación, transporte, etc.) cerca al origen de su viaje, promoviendo así que los ciudadanos caminen más; es un círculo virtuoso, que fortalece la vida barrial de la ciudad.

Se espera que en la ciudad peatonal se promuevan los viajes cortos y cómodos, de cerca de 1 kilómetro de distancia, para un tiempo promedio de máximo 15 minutos. Estas son las características de una caminata a pie con una velocidad promedio de 4 km / hora; sin embargo, se debe tener en cuenta que, para los distintos tipos de personas, dependiendo de sus capacidades físicas, mentales o de su edad, estos parámetros varían, e incluso, pueden ser inferiores. Para promover estos viajes, se debe ofrecer una gran cantidad de destinos cerca de los orígenes y conectándolos a través de espacio público o andenes en la menor distancia y tiempo posible.

A su vez, la ciudad de proximidad está integrada con el sistema de transporte público, de forma que se conecte con el resto de la ciudad. Por lo tanto, se infiere la necesidad de fortalecer la posibilidad de la intermodalidad, para lograr pasar de un medio de transporte a otro, lo que le permite al ciudadano estar más cerca del resto de la ciudad, de ahí que, se promueva la circulación peatonal como principal medio de transporte.

Para lograr lo anterior, se debe consolidar una red de espacios peatonales de fácil navegación y señalización adecuada como herramienta que permita que la ciudadanía se desplace por ella de manera continua, sin ralentizar el ritmo del peatón. El trayecto no debe tener “sobre recorridos” que aumenten la distancia entre dos puntos, como: desvíos, gloriets, puentes peatonales, autopistas infranqueables. El diseño urbano de una ciudad peatonal responde a las líneas de deseo de las personas.

1.5. Movilidad peatonal y labores del cuidado.

La movilidad peatonal en el marco de las labores del cuidado determina una forma de transitar, permanecer y apropiarse del espacio público por parte de las mujeres, las cuales son las principales responsables de estas labores; situación que conlleva a considerar las características de dichos desplazamientos para promover en la ciudad peatonal condiciones que permitan su realización con atributos de calidad y en tal medida, limitar las barreras físicas y sociales que se presentan en el espacio público peatonal,

“Los roles y estereotipos también asignan de manera exclusiva a las mujeres las labores de cuidado, impactando así en la caracterización de sus viajes que, en su mayoría, son de menor distancia, usualmente acompañando a personas dependientes, y con mayor número de viajes peatonales y en transporte público que en automóvil, motocicleta y bicicleta. Así como existen diferencias entre los desplazamientos de hombres y mujeres, también se presentan diferencias entre las mismas mujeres, teniendo en cuenta condiciones como edad, etnia, discapacidad, orientación sexual, nivel de ingresos, acceso a la educación, características del hogar, ubicación geográfica, entre otras, que las distinguen e impactan en su experiencia. Adicionalmente, las mujeres son más conscientes de las preocupaciones por la seguridad personal que los hombres, especialmente en lo que respecta a ser víctima de acoso sexual; dicha situación limita seriamente sus movimientos, comodidad, autonomía y la calidad en sus desplazamientos” (GIZ; Despacio, 2021)

Las características de los desplazamientos en el desarrollo de labores del cuidado denota la realización de múltiples viajes conforme a las necesidades o propósitos, dentro de los cuales varios pueden ser peatonales, situación que conlleva a considerar estos viajes poligonales y la necesidad de establecer condiciones adecuadas para su desarrollo buscando así que los desplazamientos contribuyan a mejorar la situación de las mujeres durante las labores del cuidado.

Las necesidades de movilidad de las mujeres no se limitan únicamente a desplazarse al lugar de trabajo, sino que también pueden incluir (en mayor medida y dependiendo de los ajustes familiares) los trayectos propios de los roles de género heredados: recoger a los hijos/hijas al colegio, hacer las compras para el hogar, y todas las actividades relacionadas con asistir a terceras personas que se les han atribuido históricamente, sin tener en cuenta su disponibilidad de tiempo

libre, la acorde organización de las ciudades, ni los tipos de desplazamiento requeridos para cumplir con las diversas tareas de cuidado. (CEPAL, 2019)

En consideración con lo anterior, la Secretaría Distrital de Movilidad desarrolló una caracterización sobre los viajes del cuidado con enfoque diferencial y de género mediante el desarrollo de cartografías basadas en técnicas etnográficas en las Unidades de Planeamiento Zonal (UPZ) El Porvenir de la localidad de Bosa y la UPZ Los Alcázares de la localidad de Barrios Unidos, destacándose algunos aspectos que deben ser considerados en el marco del proceso de la Política Pública del Peatón para consolidación de una ciudad peatonal.

Las personas cuidadoras y autocuidadoras que realizan sus viajes de cuidado caminando, usualmente solo lo hacen para el primer y último tramo de sus recorridos cuando el viaje es por motivos médicos, y utilizan esta opción de movilidad en una buena proporción cuando los viajes son de corta duración al interior de sus localidades y cuando no tienen muchas posibilidades económicas. En estos desplazamientos se mencionan tres dificultades principales: el estado de los elementos viales y de seguridad vial que suelen restringir su movilidad; la inseguridad ciudadana percibida y experimentada durante sus viajes de cuidado que tiene ciertos focos en cada territorio; y la inseguridad interpersonal referida a situaciones de acoso sexual en los espacios públicos y los medios de transporte. (Secretaría Distrital de Movilidad; Proyectamos Colombia SAS, 2020)

1.6. Calidad urbana.

La calidad urbana de una ciudad peatonal se refleja en el diseño de sus espacios de circulación peatonal, que genera sensaciones agradables y confortables para las y los peatones. Caminar debe ser una actividad placentera y habitual en el día a día de los ciudadanos; el recorrido puede ser un fin en sí mismo.

Los elementos de paisajismo y de vegetación, que componen el espacio público de una ciudad peatonal corresponden a su entorno, generando percepciones placenteras para la vista y los demás sentidos. En un estudio se demostró que el tiempo que los residentes pasaban en un espacio de similar tamaño, está estrechamente relacionado con la presencia, la localización y la cantidad de árboles. Cuántos más árboles hay, más personas hay usando ese espacio, sin importar la hora del día (Gehl Institute, 2018)⁵.

⁵ Traducido de la frase: "In one study, the amount of time residents spent in equal-sized common spaces was strongly predicted by the presence, location, and number of trees. The more trees, the more people were observed using the space at any given time."

Igualmente, la calidad urbana se favorece cuando la vegetación es nativa, representativa de las características físicas del entorno y da identidad a la ciudad. Adicionalmente, debe ser resistente a su entorno, no es lo mismo un árbol que se siembra en una vía arterial que uno sembrado en una vía barrial. Así mismo, su localización no debe obstruir las visuales si está cerca de un cruce vehicular o aumentar la sensación de inseguridad.

A su vez, el paisajismo debe cumplir funciones como generar luz y sombra de una manera coherente, para una ciudad como Bogotá, un exceso de sombra, por ejemplo, puede generar recorridos muy fríos además de incrementar la percepción de inseguridad.

Por su parte, la red de espacios peatonales es un lugar de encuentro y de permanencia así que debe estar acompañada de mobiliario urbano para que el recorrido peatonal sea cómodo y fácil. En la ciudad peatonal estos espacios se componen por elementos para el descanso, el encuentro y la permanencia. Esto se logra a través de bancas y luminarias que permiten la circulación a diferentes horas del día; elementos que organizan y facilitan el mantenimiento urbano como canecas y otro mobiliario que ofrece intermodalidad al peatón tales como paraderos de buses, zonas amarillas, ciclo parqueaderos, entre otros “estos elementos invitan a diferentes ciudadanos a usar el espacio público”, (Gehl Institute, 2018)⁶ de varias maneras. Además, es importante buscar una comunicación que permita una relación que facilite la movilidad peatonal, para esto la ciudad debe contar con una señalización que ofrezca recorridos, horarios, servicios y ubicaciones que faciliten la movilidad peatonal de la ciudadanía en los diferentes lugares.

A su vez, las actividades de la ciudad deben estar a escala de proximidad y el acceso a ellas, tanto visual como física, debe ser directo a nivel peatonal. Para esto, debe haber diferentes servicios y comercio, incentivando el uso del primer piso de los edificios. El Instituto Gehl recalca “lo esencial es tener consideraciones de diseño conscientes para lograr un uso activo del espacio público y tener interacciones sociales” (Gehl Institute, 2018).⁷

Además de generar intercambio comercial y social, esta actividad en los primeros pisos genera movimiento, comunidad, vitalidad, ojos en la calle, encuentro y permanencia, primordiales en la ciudad peatonal. Se genera un tejido social, como lo menciona Tonucci en La Ciudad de los Niños: “comprar significaba cumplir un recorrido, entrar a lugares distintos, encontrar a varias personas, pero todos los días a

⁶ Traducido de la frase: “Other characteristics and amenities such as site furnishings (benches, waste bins, shade, etc.) also invite a diversity of users and increase use. Sites with a mix of features invite a mix of users and uses”

⁷ Traducido de la frase: “Interacting with public spaces, even when we’re simply using a sidewalk or crossing a street, is part of everyday life. Conscientious design considerations are essential in supporting active use and social interactions within those spaces”

las mismas, de modo tal que de un día al otro se podía retomar una confidencia, un relato o se podían intercambiar las últimas novedades” (Tonucci, 1996).

Finalmente, y apelando a los otros sentidos humanos, la ciudad debe ofrecer las condiciones ambientales para el confort de las y los peatones. Unas mejores condiciones ambientales promueven recorridos peatonales frecuentes. Se debe mejorar la calidad de aire y reducir la contaminación auditiva para no evitar repercusiones negativas en la salud de las y los peatones, como lo reafirma el Instituto Gehl “los desafíos de salud ambiental naturalmente se relacionan con el entorno construido y el espacio público. La contaminación del aire, el agua y el ruido pueden tener efectos sustanciales en la salud física y mental de la comunidad” (Gehl Institute, 2018).⁸

1.7. Cultura peatonal.

Una ciudad con una cultura peatonal puede verse reflejada en un gobierno que planea la ciudad para las personas, una sociedad que respeta y cuida de sus peatones y elige la circulación peatonal por encima de los otros modos de transporte.

Desde la planificación de la ciudad debe haber un mensaje claro de qué tipo de ciudad queremos construir. Como bien lo dijo Fred Kent “Si diseñas para coches y tráfico, tendrás coches y tráfico. Si diseñas para personas y espacios públicos, tendrás personas y espacios públicos”⁹ Para esto, es importante que la ciudad transmita en su infraestructura, en su señalización, en su comunicación verbal y física la importancia de que la ciudadanía circule peatonalmente, y le dé un lugar predominante a las y los peatones dentro de la planeación de la ciudad presente y futura.

En las ciudades peatonales es usual ver que los conductores de carros y buses de transporte público, disminuyen su velocidad y ceden el paso en los cruces peatonales; están debidamente señalizadas y semaforizadas prioritariamente para la segura movilidad de la circulación peatonal y no para los otros actores viales. A su vez, las motocicletas o los vendedores no invaden las franjas de circulación peatonal.

Por otra parte, las y los peatones son actores viales que aportan al desarrollo económico de la ciudad y debe ser reconocido por otros como tal. Este reconocimiento permite la generación de un sentimiento de solidaridad que puede hacer más fácil y amable su trayecto. En una ciudad con una cultura peatonal se entiende que todos hacen parte de un mismo sistema y desempeñan un rol que debe responder a ciertas actitudes y responsabilidades.

⁸ Traducido de la frase: “*For example, air, water, and noise pollution can have substantial effects on community mental health, as well as physical health*”

⁹ Traducido de la frase: “*If you plan cities for cars and traffic, you get cars and traffic. If you plan for people and places, you get people and places*” de Fred Kent, *Project for public spaces*”

Por lo tanto, elegir la circulación peatonal como alternativa de transporte es tener cultura de la caminata, donde se reconocen los beneficios que trae este modo para la salud y el bienestar en general. Elegir los desplazamientos peatonales conlleva a pensar en una ruta, elegir pasar por un lugar específico, saludar a alguien, tener una rutina con la ciudad y con los vecinos; construyendo así comunidad, sentido de pertenencia, fortaleciendo los lazos comunitarios y la cohesión social, porque se extiende la cotidianidad de la vida de los ciudadanos a la calle, al espacio público, a la ciudad.

2. INFORMACIÓN CUANTITATIVA Y CUALITATIVA

Este capítulo contiene los resultados de la revisión a la información cuantitativa y cualitativa de los observatorios distritales, encuestas y otras fuentes secundarias que hacen referencia al siguiente problema que busca atender la Política Pública del Peatón: ***Las condiciones de Bogotá para la movilidad y permanencia peatonal de la ciudadanía son deficientes en términos de infraestructura, accesibilidad y seguridad¹⁰.***

Además, hace una descripción de las condiciones en la movilidad urbana en torno a las y los peatones dentro de la pirámide de movilidad urbana a partir de la información de las Encuestas de Movilidad realizadas en los años 2011, 2015 y 2019, así como de los reportes técnicos de indicadores de espacio público del OEPB, la Encuesta de peatones (EP) 2021 de la Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte (SDCRD), entre otras. De esta manera, las fuentes de información se clasifican teniendo en cuenta los criterios que establece el Acuerdo 836 de 2022¹¹.

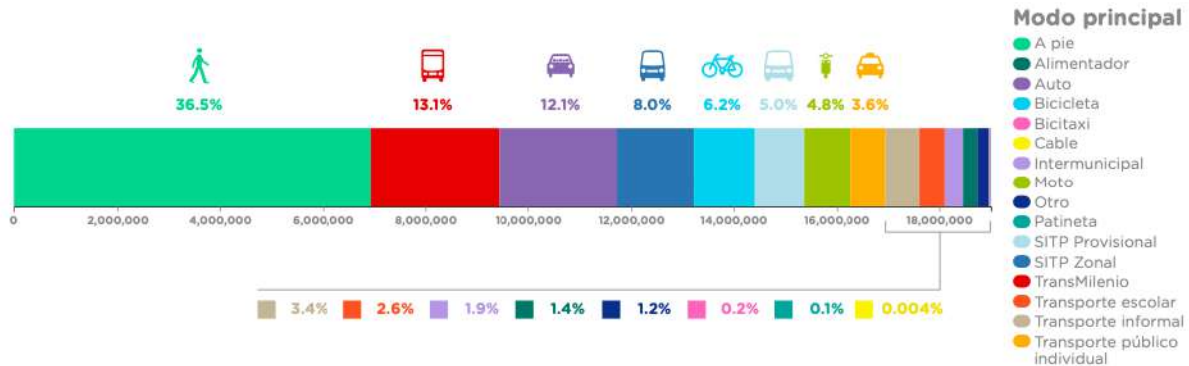
2.1. Distribución modal de los viajes

De acuerdo a los resultados de la Encuesta de Movilidad de Bogotá y municipios vecinos 2019 (Encuesta de Movilidad 2019), en un día típico en Bogotá se realizan 15.831.826 de viajes con una duración mayor o igual a 3 minutos, los cuales sumados a los viajes registrados por municipios de la región alcanzan un total de 18.996.286. De estos últimos, se identifica que el modo más empleado es a pie con 6.941.798 equivalente al 36,5 %, seguido por TransMilenio con el 13,1 % y el auto con 12,1 %.

Figura 3. Distribución Modal en Bogotá y la región con duración mayor o igual a 3 minutos

¹⁰ Es importante resaltar que como resultado de la fase de agenda pública y del análisis de los aspectos de interés de la ciudadanía la se ajustó la redacción de la problemática de la política pública en relación con el definido en la fase preparatoria.

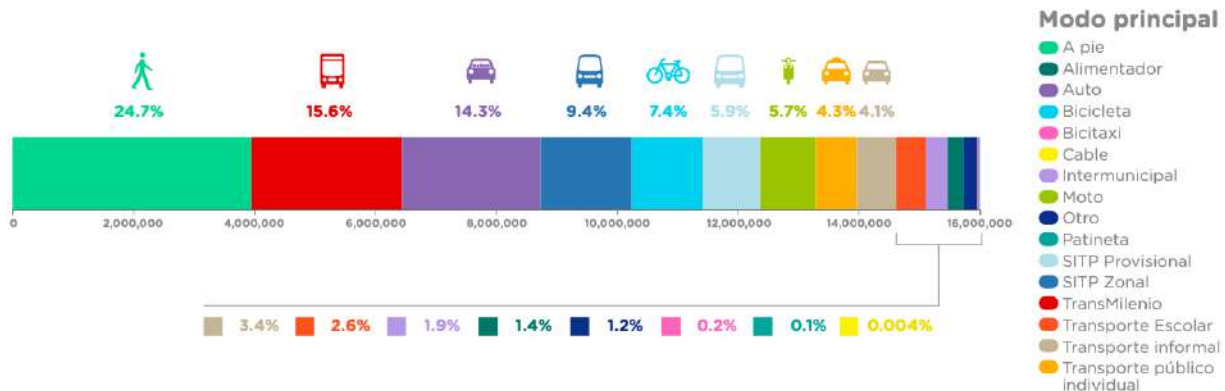
¹¹ Por el cual se dictan los principios generales, y lineamientos de la política pública del peatón "En Bogotá, primero el peatón" y se dictan otras disposiciones



Fuente: Encuesta de Movilidad de Bogotá y municipios vecinos 2019 - SDM

Por otra parte, al excluir los viajes a pie menores a 15 minutos se observa una constante porcentual en la distribución modal, ya que, de los 16.007.299 de viajes que se realizan en Bogotá y la región, el principal modo continúa siendo a pie con un 24,7 % (3.953.803), seguido por Transmilenio con 15,6 % y auto con 14,3 %

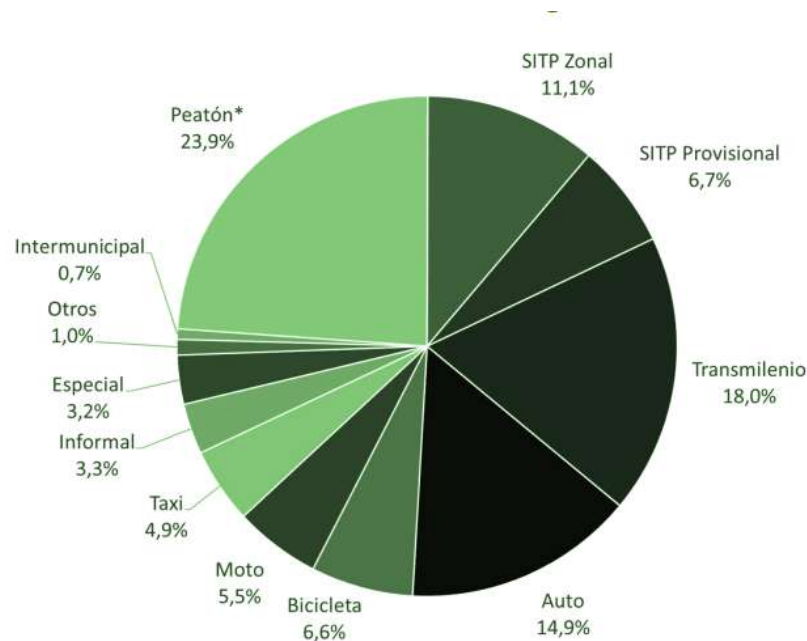
Figura 4. Distribución modal en Bogotá y la región con duración mayor o igual a 15 minutos



Fuente: Encuesta de Movilidad de Bogotá y municipios vecinos 2019 - SDM

Para el caso particular de Bogotá de los 13.359.728 de viajes excluyendo los menores a 15 minutos a pie, se encuentra que la distribución modal es liderada por el peatón con un 23,9 % equivalente a 3.192.975 de viajes, seguida por Transmilenio con un 18 %, el auto con 14,9 % y la bicicleta representa el 7,4 %.

Figura 5. Distribución modal en Bogotá con duración mayor o igual a 15 minutos



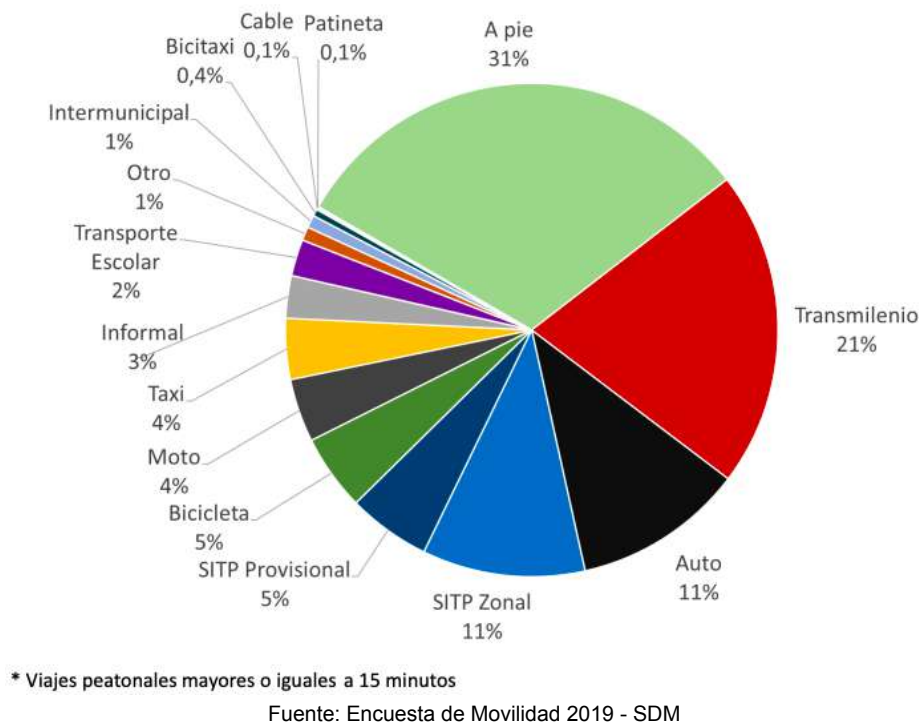
* Viajes peatonales mayores o iguales a 15 minutos

Fuente: Encuesta de Movilidad de Bogotá y municipios vecinos 2019 - SDM

2.1.1. Distribución modal de etapas de viaje de Bogotá.

Por distribución modal por etapas se entienden los momentos realizados en diferentes modos de transporte que son utilizados para llegar al destino final. De acuerdo a los resultados de la Encuesta de Movilidad 2019 para Bogotá el número de etapas de viajes es de 18.131.129 de las cuales el 31 % se realiza a pie equivalente a 5.620.650, siendo esto relevante en el sentido que la caminata además de ser el principal modo de viaje como se observó en la figura anterior, se constituye en un elemento esencial de la movilidad multimodal.

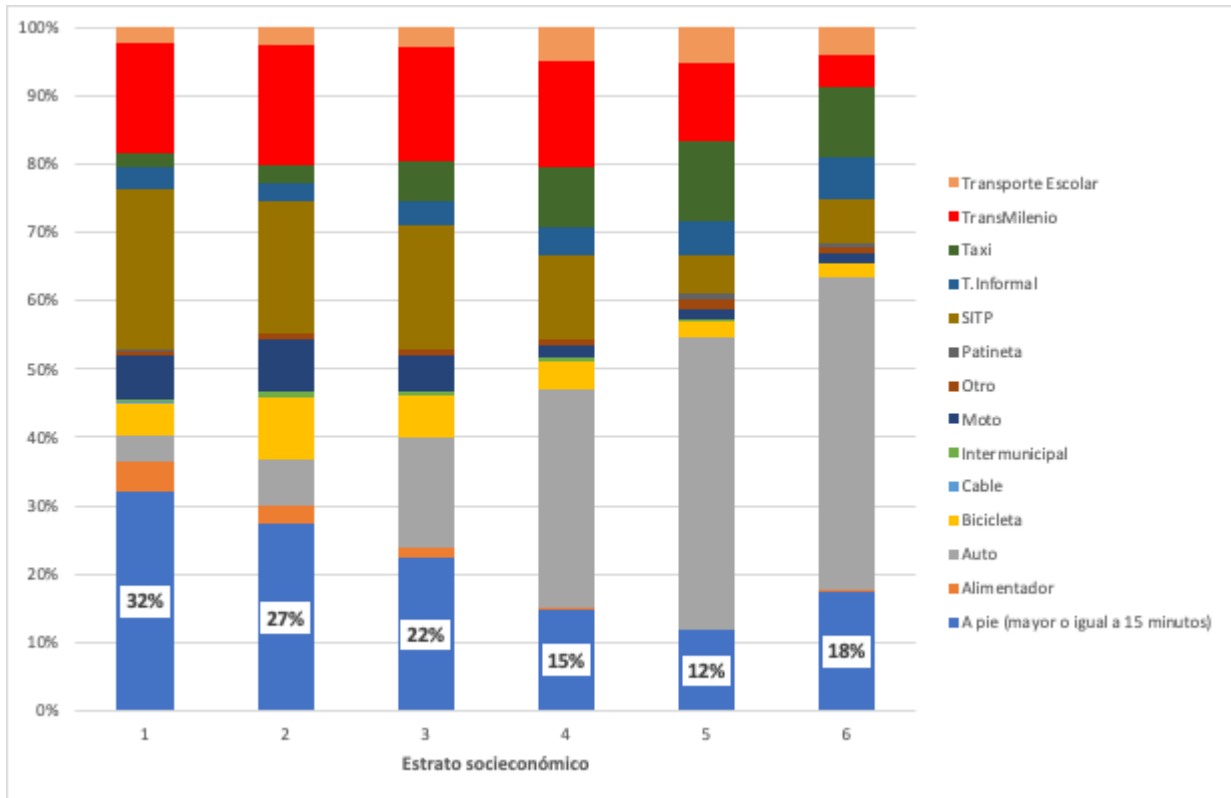
Figura 6. Distribución modal del total de etapas de viaje de Bogotá



2.2. Distribución por estrato y por enfoques poblacionales.

De los 13.359.728 viajes iguales o mayores a 15 minutos realizados por las personas según estrato socioeconómico de la vivienda donde residen en Bogotá, se evidencia que los viajes a pie realizados por las personas de estratos 1,2 y 3 representan la mayor proporción de sus viajes, todos superando un 20 %, y donde el estrato 1 llega al 32 %. Para los estratos 4, 5 y 6 los viajes en auto superan los realizados a pie, siendo el estrato 5 el cual tiene el menor porcentaje con tan solo un 12 %.

Figura 7. Distribución porcentual de todos los viajes (peatonales mayores o iguales a 15 minutos) por estrato en Bogotá

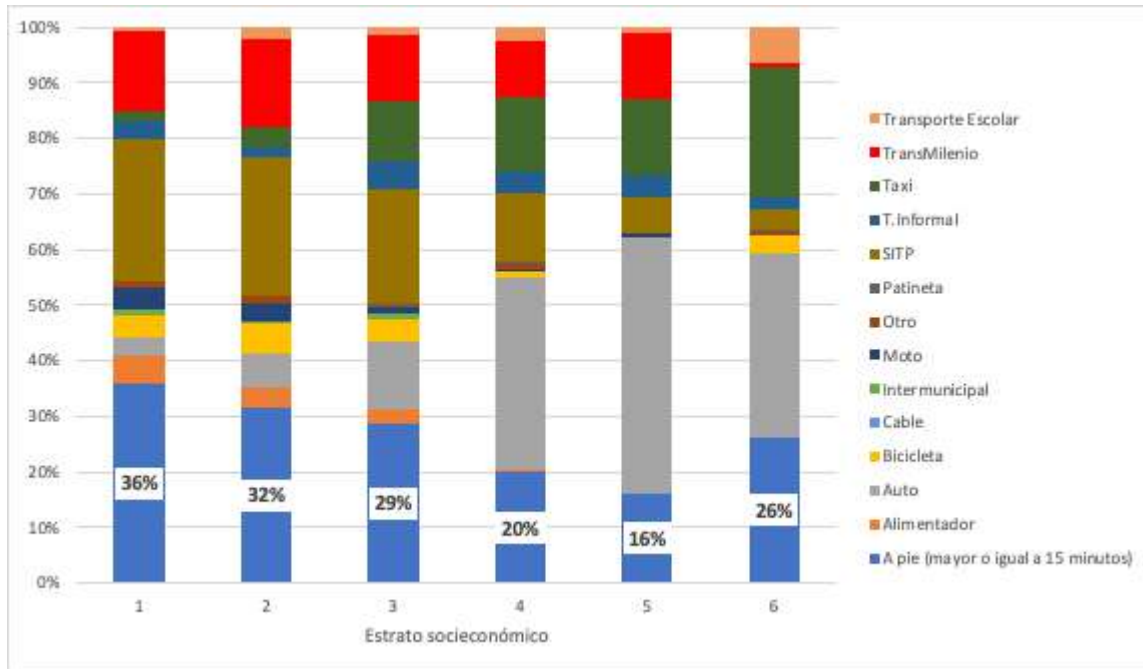


Fuente: Encuesta de Movilidad 2019 - SDM

2.2.1. Viajes de personas con discapacidad

De la población encuestada en la Encuesta de Movilidad 2019 un 8,9 % señaló que presenta alguna dificultad para moverse, oír, ver, hablar y/o comunicarse u otra, este porcentaje de personas realiza un total 1.246.781 viajes, los cuales presentan una estructura similar a los predominantes en la ciudad como se puede observar en la siguiente figura.

Figura 8. Distribución porcentual de todos los viajes (peatonales mayores o iguales a 15 minutos) de personas con discapacidad por estrato en Bogotá



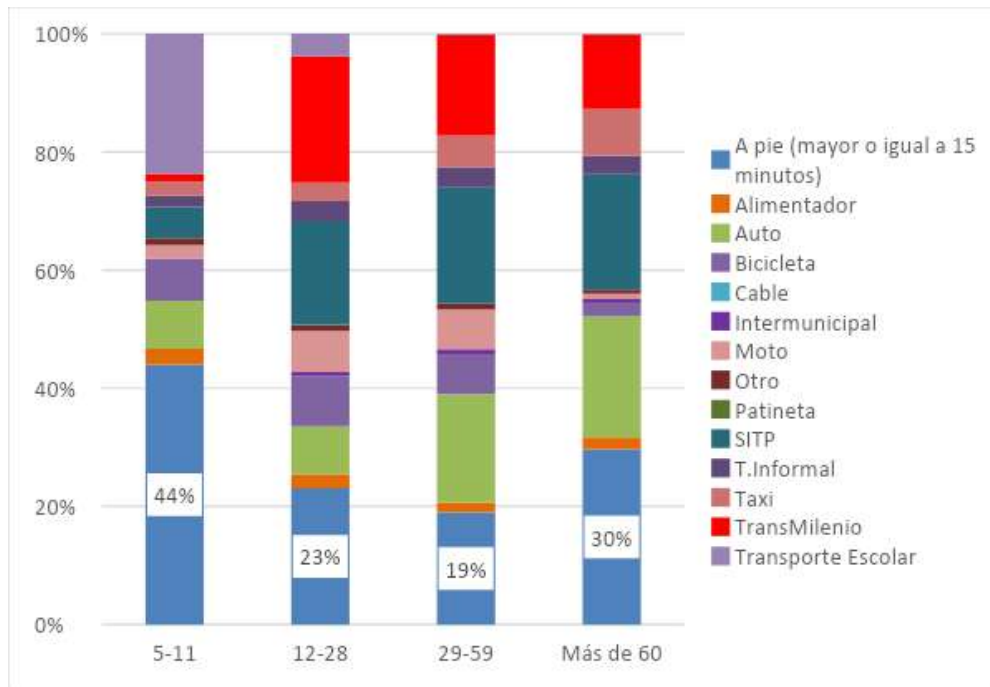
Fuente: Encuesta de Movilidad 2019 - SDM

Se observa que las personas con discapacidad ubicadas en los estratos 1, 2 y 3 principalmente realizan sus viajes a pie, cerca del 40 % de viajes, para el caso particular del estrato 1 este porcentaje llega a 36 %. También se destaca que para el estrato 6 el porcentaje es cercano al 26 %.

2.2.2. Viajes de personas por grupos etarios.

De los 16.007.299 viajes iguales o superiores a 15 minutos registrados por la Encuesta de Movilidad 2019 en Bogotá y la región, se observa el rol fundamental que las niñas, niños, y personas mayores tienen dentro de la distribución de viajes a pie en la ciudad, ya que, para el rango de edad de 5 a 11 años el 44 % de los viajes son realizados a pie, el 30 % de las personas mayores de 60 años realizan sus viajes a pie. Por su parte, se observa que para las personas adultas tan solo el 19 % de viajes se realizan a pie, seguido por las personas jóvenes entre 12 y 28 que realizan un 23 %, tal como lo muestra la siguiente figura.

Figura 9. Distribución porcentual de todos los viajes (peatonales mayores o iguales a 15 minutos) por grupo etarios en Bogotá

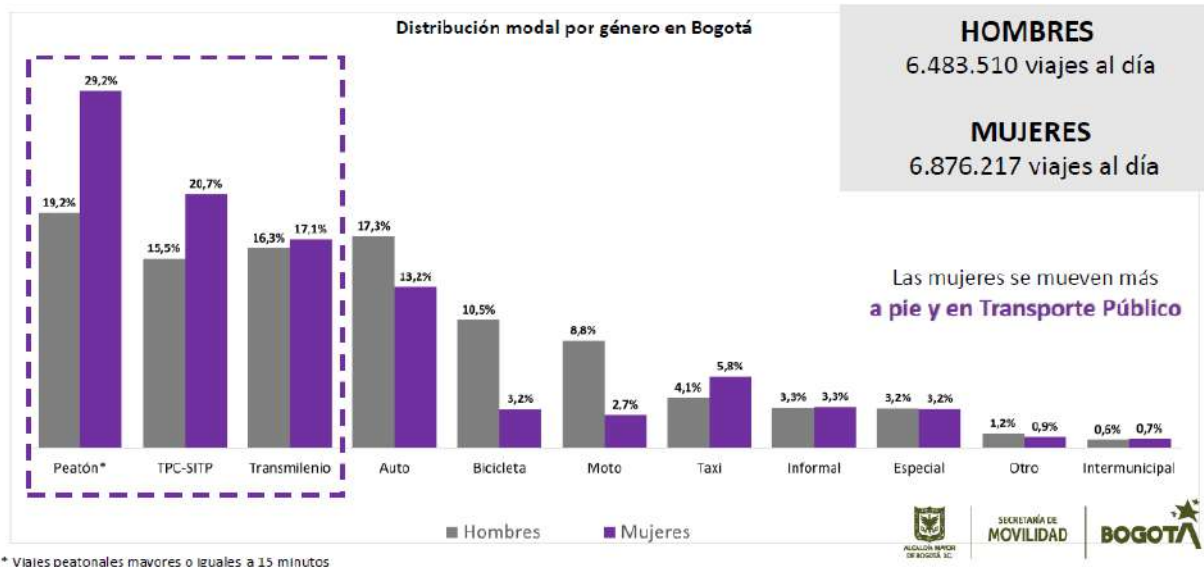


Fuente: Encuesta de Movilidad 2019 - SDM

2.2.3. Viajes peatonales con enfoque de género.

De acuerdo a la información de la Encuesta de Movilidad 2019 de los 13.359.728 de viajes iguales o mayores de 15 minutos en Bogotá, 6.876.217 viajes son realizados por mujeres, de los cuales un 29,2 % son a pie, el 20,7 % en transporte público colectivo y Sistema Integrado de Transporte Público SITP, y un 17,1 % en Transmilenio para un total del 67 % en modos de carácter público. A su vez es importante contrastar que para el caso de los viajes a pie de hombres el porcentaje es de 19,2 %

Figura 10. Distribución modal por género de Bogotá.



Fuente: Encuesta de Movilidad 2019 SDM

De igual forma, es importante señalar que, de acuerdo a los resultados de la Encuesta de Movilidad de 2019, de la totalidad de viajes de peatones mayores o iguales a 15 minutos el 61,5 % son mujeres frente a un 38,5 % de hombres. A su vez, el uso de todos los modos de viaje de carácter privado, entiéndase: bicicleta, moto y auto son prioritariamente usados por hombres con un 75,8 %, 75,6 %, y 55,5 % respectivamente, frente al predominio de modos de viaje de carácter público donde las mujeres obtienen los más altos porcentajes, peatón 61,5 %, taxi 60,1 %, TPC y SITP 58,5 %

Por su parte, en el marco de los viajes relacionados con labores del cuidado, la SDM realizó la caracterización sobre los viajes del cuidado, con enfoque diferencial y de género a partir del desarrollo de cartografías basadas en técnicas etnográficas, mediante el contrato de consultoría firmado con Proyectamos Colombia SAS, donde se analizaron las características de los desplazamiento en las UPZ Los Alcázares y El Porvenir de 40 mujeres, resaltándose entre otros los siguientes resultados,

Tabla 1. Motivos de viajes de cuidado en los itinerarios cartografiados en los grupos focales, por territorio y tipo de persona cuidada

Variable	Opciones de respuesta	UPZ								Total
		Los Alcázares				El Porvenir				
		< 5 años	Mayor	PcD	Sub-total	< 5 años	Mayor	PcD	Sub-total	
Motivo del viaje	Salud	2	-	11	13	5	3	11	19	32
	Esparcimiento	1	2	1	4	2	-	-	2	6
	Familiar	-	-	-	0	2	-	-	2	2
	Subtotal	3	2	12	17	9	3	11	23	40

Fuente: Contrato de Consultoría 2020-2019 Suscrito entre la Secretaría Distrital de Movilidad y Proyectamos Colombia SAS

Reflejando que dentro de los motivos de viaje principalmente se encuentran los relacionados con la salud, y siendo las personas con discapacidad las que en mayor medida deben realizar dichos desplazamientos.

De igual forma, se observó en el estudio que, “las personas que realizan viajes de cuidado lo hacen generalmente en las mañanas, un poco menos en las tardes y nunca en las noches. Cuando son por motivos médicos comienzan temprano, entre las 5 y 8 am, con la intención de ser atendidas entre las 8 y 11 am, y terminan sobre el medio día o las primeras horas de la tarde. Los viajes de cuidado toman jornadas de entre cuatro y ocho horas. Esta cantidad de tiempo que se dedica a los desplazamientos se yuxtapone en la práctica con otras actividades de cuidado como asear y ayudar a vestir a la persona cuidada, o acompañarla durante la consulta médica, generando un gasto de tiempo que limita a las personas cuidadoras, mayoritariamente mujeres, en su posibilidad de hacer otras actividades como trabajar de forma remunerada o estudiar. La duración de los viajes tiene que ver con las dificultades propias de llevar consigo a la persona cuidada o las limitaciones físicas o de movilidad de la autocuidadora. Estas dificultades se agravan cuando son personas con discapacidad o mayores, y aún más, cuando son usuarias de alguna ayuda técnica, por ejemplo, sillas de ruedas, bastones o coches.” (Secretaría Distrital de Movilidad; Proyectamos Colombia SAS, 2020)

2.3. Características de los viajes a pie en Bogotá.

Al realizar una comparación a los resultados de la Encuesta de Movilidad de los años 2011, 2015 y 2019, se obtiene la siguiente información con respecto a los viajes realizados a pie. En cuanto a la distribución modal que presenta la ciudad se puede observar que los viajes a pie para el año 2019 tuvieron un leve repunte con respecto al año 2015, pasando de un 23,57 % a un 23,9 % de viajes iguales o mayores a 15 minutos. Situación que evidencia la necesidad de promover y cualificar la experiencia de la caminata para que continúe aumentando el número de viajes en la ciudad.

Al analizar la participación de los viajes del peatón en relación al motivo del viaje, en la ciudad; se muestra que, el “*volver a casa*” reúne el mayor porcentaje de los mismos; concentrando en el 2019 el 47 %, en el 2015 el 50 % y en el 2011 el 49 % de los viajes; de esta manera se evidencia una reducción del 2 % de dicho motivo entre el 2019 y 2011 (ver Tabla 2).

Tabla 2. Motivos de viaje a pie (mayor de 15 minutos)

MOTIVO DE VIAJE	2019	2015	2011
	<u>A PIE (Mayor de 15 minutos)</u>	<u>A PIE (Mayor de 15 minutos)</u>	<u>A PIE (Mayor de 15 minutos)</u>
	Volver a casa: 47%	Volver a casa: 50 %	Volver a casa: 49 %
	Estudiar: 12 %	Ir a ver a alguien: 25 %	Estudiar: 15 %
	Compras: 9 %	Estudiar: 15 %	Buscar /dejar alguien: 10 %
	Buscar / Dejar a alguien: 9 %	Trabajar: 8 %	Compras: 5 %
	Trabajar: 6 %	Otra cosa: 7 %	Recreación: 4 %
	Trámites: 5 %	Compras: 6 %	Trabajar: 4 %
	Ver a alguien: 3 %	Buscar/Dejar alguien bajo su cuidado: 4 %	Trámites: 4 %
	Actividad física y deporte: 3 %	Trámites: 3 %	Ver a alguien: 3 %
	Recibir atención en salud: 2%	Recreación: 1 %	Otra cosa: 2 %
	Comer /tomar algo: 2 %	Recibir atención en salud: 1 %	Recibir atención en salud: 1 %
	Recreación y cultura: 1 %	Asuntos de Trabajo: 1 %	Asuntos de trabajo: 1 %
	Buscar, dejar algo: 1 %	Buscar/dejar algo: 1 %	Buscar/dejar algo: 1 %
	Actividades con fines religiosos: 1 %	Buscar/dejar a alguien que no está bajo su cuidado: 1 %	Comer/tomar algo: 1 %
	Asuntos de trabajo: 1 %	Comer / Tomar algo: 0 %	
	Cuidado de personas: 0 %	Buscar trabajo: 0 %	
	Buscar trabajo: 0 %		
	Otro: 0 %		

Fuente: Encuesta de Movilidad 2011, 2015 y 2019 - SDM

Respecto al tiempo promedio de viaje de los peatones, se evidencia que, si bien en el año 2019 el principal motivo de viaje es “*volver a casa*” con un tiempo de 10,5 minutos, éste no es el motivo que mayor tiempo en promedio de caminata registra, siendo en su defecto el “*buscar trabajo*” con una duración de 18,2 minutos, seguido se encuentra el “*recibir atención en salud*” con un tiempo de 13,4 minutos (ver Tabla 3)

Tabla 3. Tiempo promedio de caminata por motivo de viaje año 2019

Motivo del viaje	Promedio de minutos
Buscar trabajo	18,2 minutos
Recibir atención en salud	13,4 minutos
Trámites	11,5 minutos
Otro	11,4 minutos
Actividades con fines religiosos	11 minutos
Asuntos de trabajo	10,8 minutos
Trabajar:	10,7 minutos
Ver a alguien	10,6 minutos
Volver a casa:	10,5 minutos
Compras:	9,7 minutos
Estudiar:	9,2 minutos
Buscar/dejar algo:	9 minutos
Recreación y cultura:	8,7 minutos
Actividad física y deporte:	7,33 minutos
Buscar/dejar alguien:	7,3 minutos
Comer/ tomar algo:	6,4 minutos

Fuente: Encuesta de Movilidad 2019 - SDM

Respecto a la edad de los peatones en Bogotá, se tiene que el rango de 11 a 18 años de edad se convierte en el principal grupo etario en los años 2011 y 2015 al concentrar entre el 20 y 30 % del total del rango de edades respectivamente; a continuación, se encuentra el rango que comprende las edades de los 26 a 35 años con un 13 % en el 2015 y un 14 % en el 2011. En el año 2019 se encuentra en primer lugar el rango de edades entre los 5 a 18 años, seguido de las edades de los 41 a 60 años. Lo anterior, evidencia que, dentro del total de rango de edades en cada encuesta por año, el grupo de infancia, adolescencia y juventud ocupa el mayor porcentaje como actor vial peatón (Ver Tabla 4).

Tabla 4. Distribución de viajes a pie por grupo etario

	2019	2015	2011
GRUPO ETARIO	<u>A PIE (Mayor de 15 minutos)</u>	<u>A PIE (Mayor de 15 minutos)</u>	<u>A PIE (Mayor de 15 minutos)</u>
	Edad 5 a 18: 30 %	Edad 11 a 18: 20 %	Edad 11 a 18: 20 %
	Edad 41 a 60: 23 %	Edad 26 a 35: 13 %	Edad 26 a 35: 14 %
	Edad 26 a 40: 19 %	Edad 46 a 55: 13 %	Edad 5 a 10: 14 %
	Edad más de 60: 18 %	Edad 5 a 10: 13 %	Edad de 36 a 45: 13 %
	Edad 19 a 25: 10 %	Edad 36 a 45: 13 %	Edad de 46 a 55: 12 %
		Edad 56 a 65: 10 %	Edad 19 a 25: 10 %
		Edad 19 a 25: 10 %	Edad de 56 a 65: 10 %
		Edad más de 65: 8 %	Edad más de 65: 7 %

Fuente: Encuesta de Movilidad 2011, 2015, 2019 - SDM

En cuanto al tiempo promedio de caminata según grupo etario, se encuentra que en el año 2019 el mayor tiempo está concentrado en el rango de edad de más de 60 años con 13,5 minutos, seguido por la juventud con 12 minutos; luego se encuentran las edades de 29 a 59 años con 11,7 minutos. Finalmente las personas que se encuentran en la infancia tienen el menor tiempo promedio con 10,9 minutos. (ver Tabla 5).

Tabla 5. Tiempo promedio de caminata por grupo etario año 2019

Tiempo promedio de caminata por grupo etario	
Grupo etario	Promedio de minutos
Edad más de 60 años	13,5 minutos
Edad 12 y 28 años	12 minutos
Edad 29 a 59 años	11,7 minutos
Edad 5 a 11 años	10,9 minutos

Fuente: Encuesta de Movilidad 2019 - SDM

En la estratificación socioeconómica se presenta una concentración constante de los viajes del peatón entre las personas que residen en viviendas de estrato 1, 2 y 3 para los años 2011, 2015 y 2019, seguidos del estrato 4 con un crecimiento del 2 % entre el 2011 y 2019 (ver Tabla 6).

Tabla 6. Distribución de viajes a pie por estrato socioeconómico 2011, 2015 y 2019.

ESTRATO	2019	2015	2011
	<u>A PIE (Mayor de 15 minutos)</u>	<u>A PIE (Mayor de 15 minutos)</u>	<u>A PIE (Mayor de 15 minutos)</u>
	Estrato 2: 42 %	Estrato 2: 45 %	Estrato 2: 50 %
	Estrato 3: 33 %	Estrato 3: 32 %	Estrato 3: 32 %
	Estrato 1: 15 %	Estrato 1: 13 %	Estrato 1: 12 %
	Estrato 4: 7 %	Estrato 4: 6 %	Estrato 4: 5 %
	Estrato 6: 2 %	Estrato 6: 2 %	Estrato 5: 1 %
	Estrato 5: 2 %	Estrato 5: 2 %	Estrato 6: 1 %

Fuente: Encuesta de Movilidad 2019, 2015 y 2011 - SDM

Analizando el tiempo promedio de caminata por estrato en Bogotá en el 2019, el estrato 2 logra la mayor concentración de viajes del peatón, registra un tiempo promedio de caminata de 11,5 minutos, no siendo el estrato que mayor tiempo registra; en contraste el mayor tiempo lo concentra el estrato 1 con un tiempo 14,9 minutos, luego en orden descendente se encuentra que el estrato 3 registra un tiempo promedio de 10 minutos, el estrato 4 con 7,8 minutos, el estrato 5 con 5,7 minutos y finalmente el estrato 6 con 6 minutos de promedio de caminata. La evidencia sugiere que las personas que residen en barrios de menor estrato presentan un mayor tiempo en los trayectos de caminata como peatón en Bogotá (ver Tabla 7).

Tabla 7. Tiempo promedio de caminata por estrato socioeconómico para el 2019

Tiempo promedio de caminata hacia el modo de transporte y hacia el destino	
Estrato socioeconómico	Promedio de minutos
1	14,9
2	11,5
3	10
4	7,8
5	5,7
6	6
Total general	10,4

Fuente: Encuesta de Movilidad 2019 - SDM

Adicionalmente, se observa que en el 2019 Suba y Kennedy con el 14 %, son las localidades que presentan mayor número de personas que realizan viajes a pie; para el caso del año 2011 se evidencia que estas mismas localidades lideran el mayor porcentaje con un 15% respectivamente. De este modo, se encuentra que entre el

2011 y 2019 hay una variación del 1 % en ambas localidades con relación a la cantidad de personas que realizan los viajes a pie, reflejándose esta disminución en el año 2019 (ver Tabla 8)

Tabla 8. Distribución de viajes a pie mayores a 15 minutos, por localidad año 2019 y 2011

2019	2011
<u>A PIE (Mayor de 15 minutos)</u>	<u>A PIE (Mayor de 15 minutos)</u>
Suba: 14 %	Kennedy: 15 %
Kennedy: 14 %	Suba: 15 %
Ciudad Bolívar: 11 %	Bosa: 10 %
Bosa: 11 %	Engativá: 10 %
Engativá: 9 %	Ciudad Bolívar: 8 %
Usme: 6 %	San Cristóbal: 7 %
Usaquén: 6 %	Rafael Uribe Uribe: 6 %
Rafael Uribe Uribe: 5 %	Usme: 5 %
San Cristóbal: 5 %	Usaquén: 5 %
Santa Fe: 5 %	Fontibón: 4 %
Fontibón: 4 %	Barrios Unidos: 3 %
Puente Aranda: 3 %	Puente Aranda: 3 %
Tunjuelito: 2 %	Tunjuelito: 3 %
Chapinero: 2 %	Santa Fe: 2 %
Teusaquillo: 2 %	Los Mártires: 2 %
Barrios Unidos.: 2 %	Antonio Nariño: 1 %
Los Mártires: 1 %	Teusaquillo: 1 %
Antonio Nariño: 1 %	Chapinero: 1 %
Candelaria: 0 %	La Candelaria: 0 %

Fuente: Encuesta de Movilidad 2019 y 2011 - SDM

Asimismo, se encuentra que dentro de los modos de transporte de carácter terrestre en el 2019, el mayor tiempo promedio de caminata está orientado hacia el acceso al transporte público, denotando así una relación directa con aspectos señalados anteriormente como el estrato socioeconómico donde el 1, 2 y 3 tienen que realizar los desplazamientos más largos, a saber: TransMibicable con un tiempo promedio de 21,1 minutos, seguido por TransMilenio con 18,8 minutos, el transporte intermunicipal

con 17,9 minutos, los servicios alimentadores - TransMilenio con un tiempo de 17,4 minutos. Por su parte, dentro de la totalidad de los modos el trayecto peatonal hacia la bicicleta se vuelve en el modo que ofrece menor tiempo promedio de caminata con 2,9 minutos (ver Tabla 9).

Tabla 9. Distribución de viajes a pie mayores a 15 minutos, por localidad año 2019 y 2011

Tiempo promedio de caminata – Modo Principal	
Modo	Promedio de minutos
Cable	21,1 minutos
2.9 minutos	18,8 minutos
Intermunicipal	17,9 minutos
Alimentador	17,4 minutos
SITP Zonal	15,9 minutos
SITP Provisional	15,3 minutos
Transporte informal: bus, auto, jeep piratas, motocarro, mototaxi, bici taxi, taxi colectivo	9,4 minutos
Otro	9,4 minutos
Taxi	4,7 minutos
Patineta	4,6 minutos
Transporte escolar	4,2 minutos
Transporte Informal: auto/camioneta por app móvil	4 minutos
Auto	3,7 minutos
Moto	3,4 minutos
Bicicleta	2,9 minutos

Fuente: Encuesta de Movilidad 2019 – SDM

2.3.1. Origen - destino de los viajes peatonales a nivel regional.

La Encuesta de Movilidad de los años 2011, 2015 y 2019 muestran que los municipios de Cundinamarca generadores de mayores viajes peatonales para el año 2019 son Bogotá, Soacha y Facatativá con un 81 %, 9 % y 2 % respectivamente. Para el caso de Bogotá se presentó una disminución con respecto al año 2015 donde se registró un 81 %. Por su parte, el municipio de Soacha es el único que registra un aumento pasando de 6 % en el 2015 a 9 % en el 2019. Finalmente, el municipio de Facatativá registra una constante del 2 % para los años analizados (ver Tabla 10).

Tabla 10. Distribución de municipios generadores de viajes peatonales a nivel regional para los años 2019, 2015, 2011

MUNICIPIO	2019	2015	2011
	Bogotá 81 %	Bogotá 86 %	Bogotá 85 %
	Soacha 9 %	Soacha 6 %	Soacha 6 %
	Facatativá 2 %	Facatativá 2 %	Facatativá 2 %
	Mosquera 1 %	Zipaquirá 1 %	Zipaquirá 1 %
	Madrid 1 %	Chía 1 %	Chía 1 %
	Funza 1 %	Funza 1 %	Madrid 1 %
	Zipaquirá 1 %	Madrid 1%	Funza 1%
	Chía 1 %	Mosquera 1%	Mosquera 1 %
	Cajicá 0 %	Cajicá 0 %	Sibaté 0 %
	Sibaté 0 %	Sibaté 0 %	Cajicá 0 %
	La calera 0 %	Sopó 0 %	Sopó 0 %
	Sopó 0 %	La Calera 0 %	Cota 0 %
	Tocancipá 0 %	Tocancipá 0 %	Tenjo 0 %
	El rosál 0%	Cota 0 %	La Calera 0 %
	Cota 0 %	Bojacá 0 %	Tocancipá 0 %
	Gachancipá 0 %	Tabio 0 %	Tabio 0 %
	Bojacá 0 %	Tenjo 0 %	Bojacá 0 %
	Tenjo 0 %	Gachancipá 0 %	Gachancipá 0 %
	Tabio 0 %		

Fuente: Encuesta de Movilidad 2019, 2015 y 2011 SDM

Esta distribución espacial por región es significativa para establecer la demanda de infraestructura peatonal y logística entre los puntos de origen y destino; en ese sentido cabe señalar que Bogotá como capital ejerce una influencia importante sobre el resto de los entes territoriales en especial sobre sus municipios aledaños.

Es así como la influencia en términos geográficos, sociales y económicos que ha ejercido Bogotá en el resto de municipios evidencia la migración municipios circunvecinos y un efecto o fenómeno de conurbación conectando por ejemplo con localidades como Bosa y Ciudad Bolívar al municipio de Soacha; interacciones como Soacha - Bogotá - Soacha se asocian principalmente por motivos de regreso a casa y

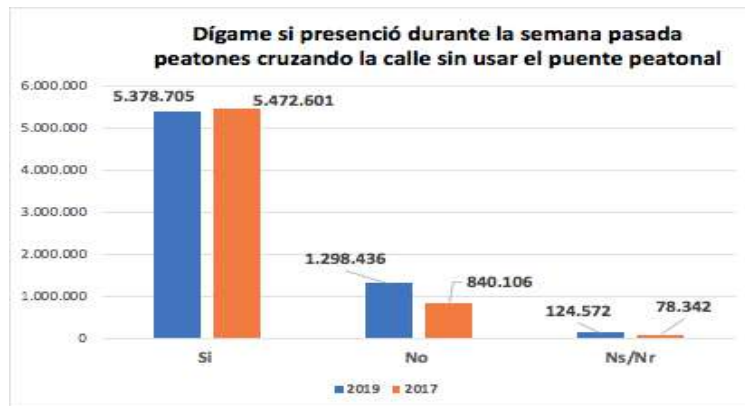
particularmente son los viajes que representan mayor tiempo de viaje y se debe principalmente a que es el municipio que tiene mayor interacción con el distrito capital.

2.4. Cultura de la caminata.

La cultura de la caminata hace referencia al comportamiento que tienen otros actores viales en la interacción con las y los peatones y de otra parte también se valora el comportamiento frente a las normas de tránsito y su relación con los demás actores viales. Desde la Encuesta Bienal (EB) de SDCRD se encuentra la siguiente información.

La encuesta muestra como en el año 2017 un 85 % de las personas encuestadas observó a peatones que cruzaban la calle sin usar el puente peatonal; para el año 2019 se registró una disminución, donde el 79 % de los encuestados presenciaron cómo los peatones cruzaban la calle sin usar el puente peatonal.

Figura 11. Número de personas que presenciaron durante la semana pasada peatones cruzando la calle sin usar el puente peatonal para los años 2017 y 2019.



Fuente: Encuesta bienal de cultura ciudadana - SDCRD

A su vez, la SDM en el año 2019 realizó una encuesta de la percepción del riesgo vial, encontrando que el actor vial que genera menos molestia o irritación en otros actores es el peatón y el conductor de patineta. El listado lo lidera el conductor de bus, como el actor que más genera molestias en las vías.

Figura 12. Emociones y creencias sobre otros actores viales.

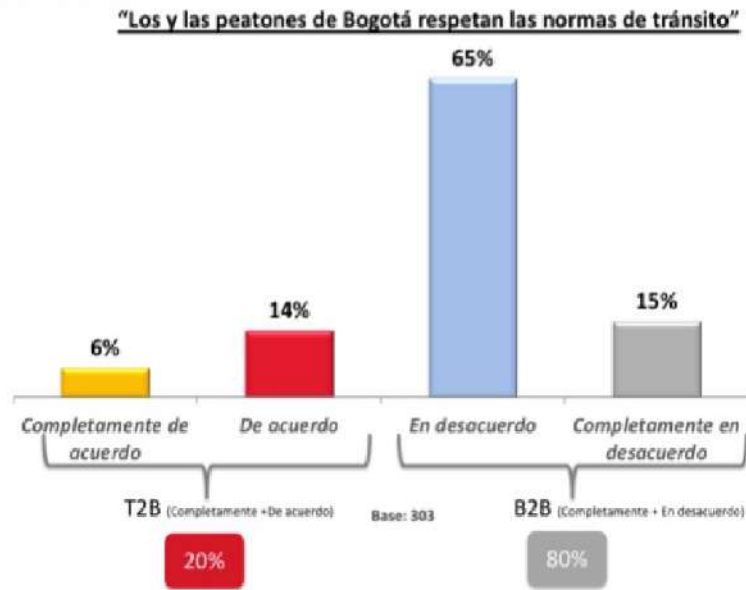
ACTOR VIAL	MOLESTO/ IRRITADO POR SU COMPORTAMIENTO (N=3518)	SOBREPASAN LOS LÍMITES DE VELOCIDAD (N=622)
Conductor de bus	80%	83%
Motociclistas	78%	90%
Conductor de taxi	73%	87%
Conductor de bicitaxi	63%	62%
Conductor vehículo particular	60%	83%
Conductor camión/vehículos pesados	60%	50%
Ciclista	60%	58%
Peatón	54%	N.A.
Conductor de patineta (eléctrica)	30%	N.A.

Fuente: Encuesta de Percepción del Riesgo Vial. SDM

Por su parte, la EP realizada por la SDCRD en el año 2021, indica cómo los actores viales distintos a las y los peatones tienen una percepción negativa sobre estos, producto del incumplimiento de las normas tránsito, ya que de acuerdo a la encuesta el 80 % de las 303 personas que respondieron la pregunta, consideran que las y los peatones no respetan las normas de tránsito.

Figura 13. Respeto de las normas de tránsito de los y las peatones de Bogotá de acuerdo a la opinión de conductores de carro, moto, bicicleta eléctrica y/o patineta eléctrica.

En su opinión como conductor de carro, moto, bicicleta eléctrica y/o patineta eléctrica, dígame por favor su nivel de acuerdo está con esta afirmación:

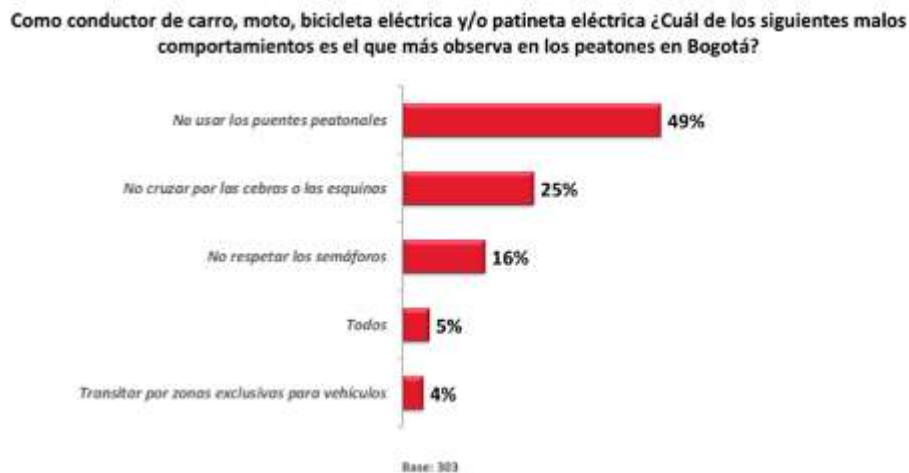


Fuente: Encuesta peatones 2021 - SDCRD

De acuerdo a la misma encuesta se encuentra que la percepción de las y los conductores de carro, moto, bicicleta eléctrica y/o patineta eléctrica consideran en un 89 % que las y los peatones son imprudentes en su comportamiento a la hora de realizar sus viajes, mientras un 11 % consideran que son prudentes.

Además, los mismos conductores y conductoras de carro, moto, bicicleta eléctrica y/o patineta eléctrica perciben que los malos comportamientos más recurrentes de las y los peatones son los siguientes.

Figura 14. Comportamientos que más se observan en los peatones en Bogotá.



Fuente: Encuesta peatones 2021 - SDCRD

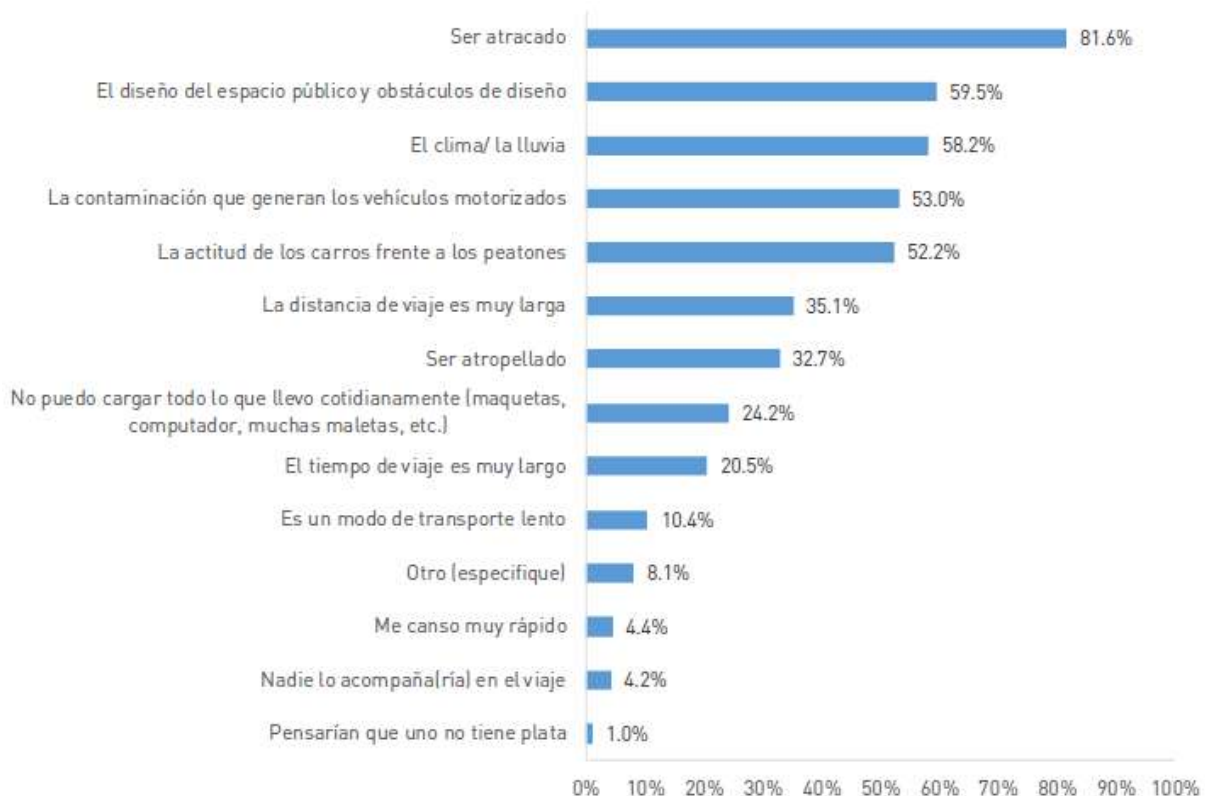
El mayor comportamiento que se observa en las y los peatones de acuerdo a la encuesta es no usar el puente peatonal con un 49 % seguido de no cruzar por las cebras o las esquinas con un 25 % y el tercer comportamiento negativo más representativo es el no respetar los semáforos con un 16 %.

En contraste con la información anteriormente presentada, la organización Despacio realizó en el 2017 una encuesta denominada “*Caminar en Bogotá: las cuentas 2017*” a 471 personas donde se buscó identificar “*una visión dificultades, oportunidades, y retos del desplazarse a pie en la ciudad*” permitiendo así evidenciar la percepción de un grupo de personas que se movilizan a pie frente a su entorno y el comportamiento de los demás actores viales.

Así las cosas, la encuesta encontró que el 81,6% de las personas encuestadas consideran que el peor factor para caminar es el miedo a ser atracado. Un 52,2% considera como factor negativo para caminar “La actitud de los carros frente a los peatones”. Asimismo, los encuestados manifiestan miedo a ser atropellado, con un 32,7%.

Por otro lado, en la encuesta se mencionan otros factores que desincentivan los desplazamientos peatonales, como por ejemplo, el diseño del espacio público, el clima, la contaminación, entre otros. La siguiente figura presenta los factores más relevantes.

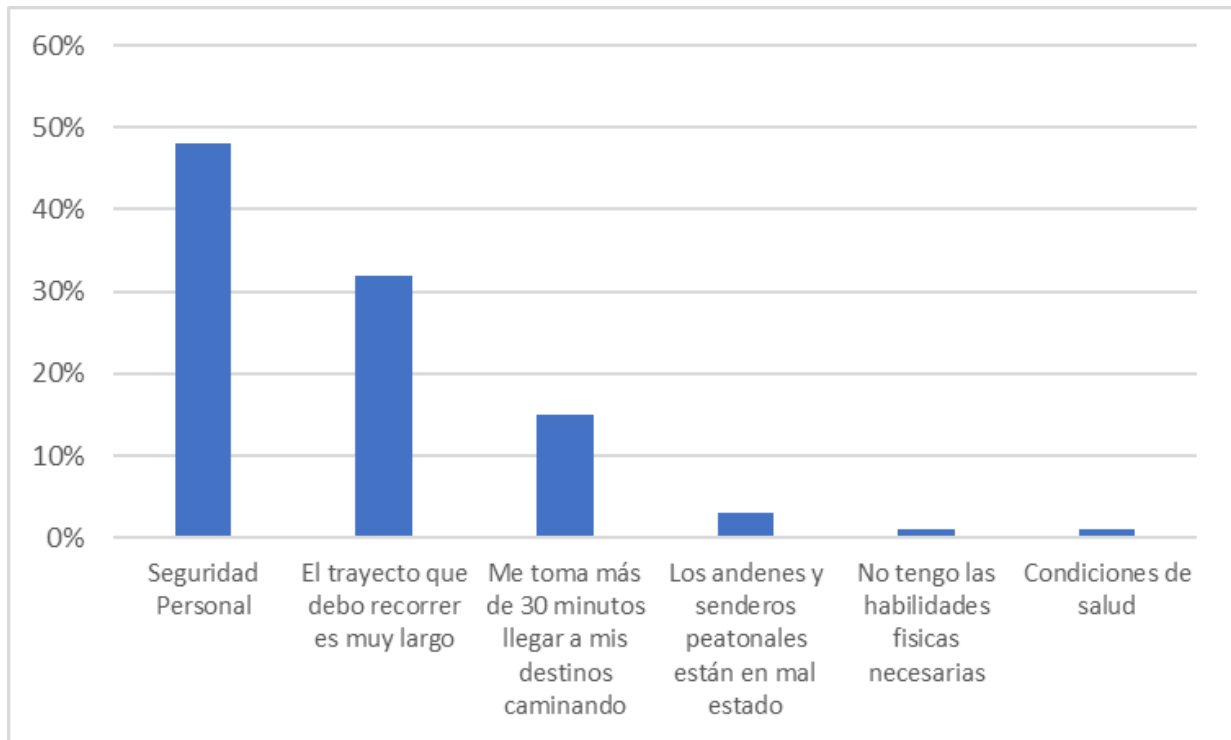
Figura 15. Peores factores para caminar en la ciudad



Fuente: Fuente: Caminar en Bogotá: Las cuentas 2017. Despacio. Agosto 2017.

Finalmente, la encuesta de peatones realizada por SDCRD en 2021 indica que el 48 % de las personas que se encuestaron no prefieren caminar por Bogotá para movilizarse como consecuencia de la inseguridad personal, un 32 % porque el trayecto es muy largo, un 15 % porque se demora más de 30 minutos para llegar a su destino y un 3 % no prefiere caminar por la ciudad por el mal estado de los andenes.

Figura 16. Dígame por favor dentro de las siguientes opciones ¿Por qué usted habitualmente no prefiere caminar para movilizarse en Bogotá?



Fuente: Encuesta peatones 2021 - SDCRD

2.5. Accesibilidad

A continuación, se presenta un panorama general de la oferta de infraestructura para la circulación peatonal y sus características. Dentro de la infraestructura para las y los peatones se incluyen: andenes, plazas y pasos peatonales a nivel y a desnivel.

2.5.1. Andenes

De Acuerdo con el Boletín No. 4 del Espacio Público realizado por el IDU con corte a junio de 2022, la ciudad cuenta con 28,06 km² de andenes para una población de 7.8 millones¹², mientras que, por ejemplo, una ciudad como Nueva York con 8.8 millones

¹² Cifra año 2015. Departamento Nacional de Planeación. Colombia.

de habitantes¹³ se estiman cerca de 77 km² de andenes¹⁴. Se presenta a continuación la distribución de áreas de andenes por localidad, para la ciudad de Bogotá (ver Tabla 11).

Tabla 11. Distribución de metros cuadrados de andenes por localidad

LOCALIDAD	ANDÉN (m2)	PORCENTAJE (%)
Usaquén	2.227.973	7,94
Chapinero	1.129.480	4,02
Santa Fe	631.462	2,25
San Cristobal	1.196.982	4,26
Usme	1.020.566	3,64
Tunjuelito	645.830	2,30
Bosa	1.645.997	5,86
Kennedy	3.315.463	11,81
Fontibón	1.821.974	6,49
Engativá	2.727.247	9,72
Suba	3.436.085	12,24
Barrios Unidos	1.221.260	4,35
Teusaquillo	1.264.295	4,50
Los Mártires	750.136	2,67
Antonio Nariño	529.348	1,89
Puente Aranda	1.721.663	6,13
La Candelaria	134.533	0,48
Rafael Uribe Uribe	1.180.025	4,20
Ciudad Bolívar	1.468.760	5,23
TOTAL	28.069.080	100

Fuente: Boletín No. 4 de Espacio Público. Instituto de Desarrollo Urbano. Junio de 2022.

Las localidades que cuentan con mayores áreas de andenes son Kennedy y Suba. La Candelaria y Antonio Nariño son las dos localidades con menos áreas de andenes. Es importante señalar que se encuentra una amplia relación entre las áreas de andenes y la extensión de las localidades.

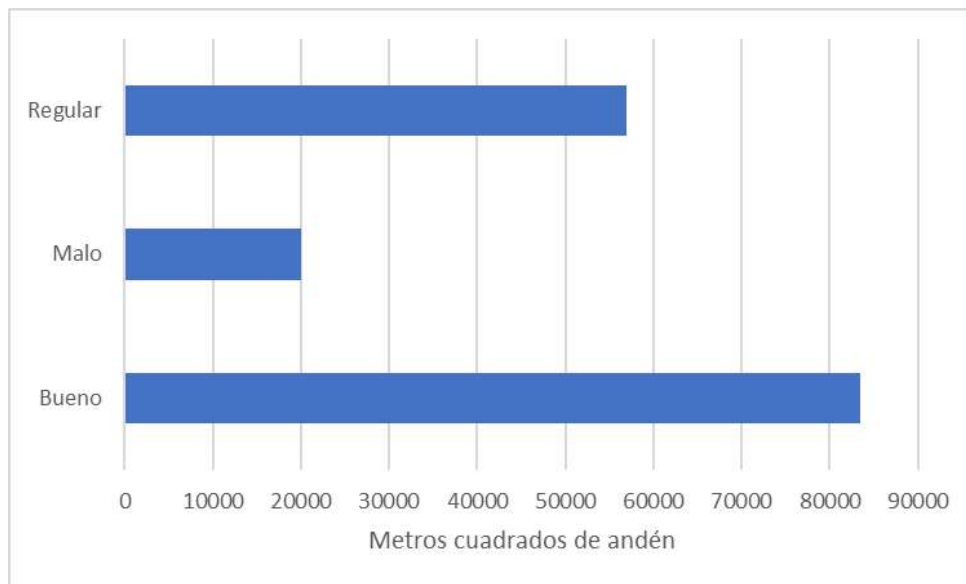
Ahora bien, en el año 2017 el IDU realizó un Diagnóstico de Espacio Público, clasificando el estado de los andenes en “Bueno”, “Regular” o “Malo”. Esta clasificación se realizó para el 97,1 % de los andenes de la ciudad. Para el 2,9% no se pudo registrar información debido a las condiciones de topografía, seguridad o por construcción lo que impidió la toma de la información en el momento del diagnóstico.

¹³ United State Census Bureau, en el link: <https://www.census.gov/quickfacts/newyorkcitynewyork>

¹⁴ La cifra sale del Departamento de Transporte de la Ciudad de Nueva York, que reporta que la ciudad cuenta con 12.000 millas de andenes. Asimismo, según el artículo “This is not an opinion column: New York’s Sidewalks Really are too Narrow” de “StreetsBlogNYC”, la mayoría de los andenes en dicha ciudad tienen un ancho menor a 13 pies.

Se resalta que los andenes en un 46,5 % el estado es bueno, el 34,1 % regular y el 16,6 % está catalogado en mal estado, a saber:

Figura 17. Estado de los andenes de Bogotá

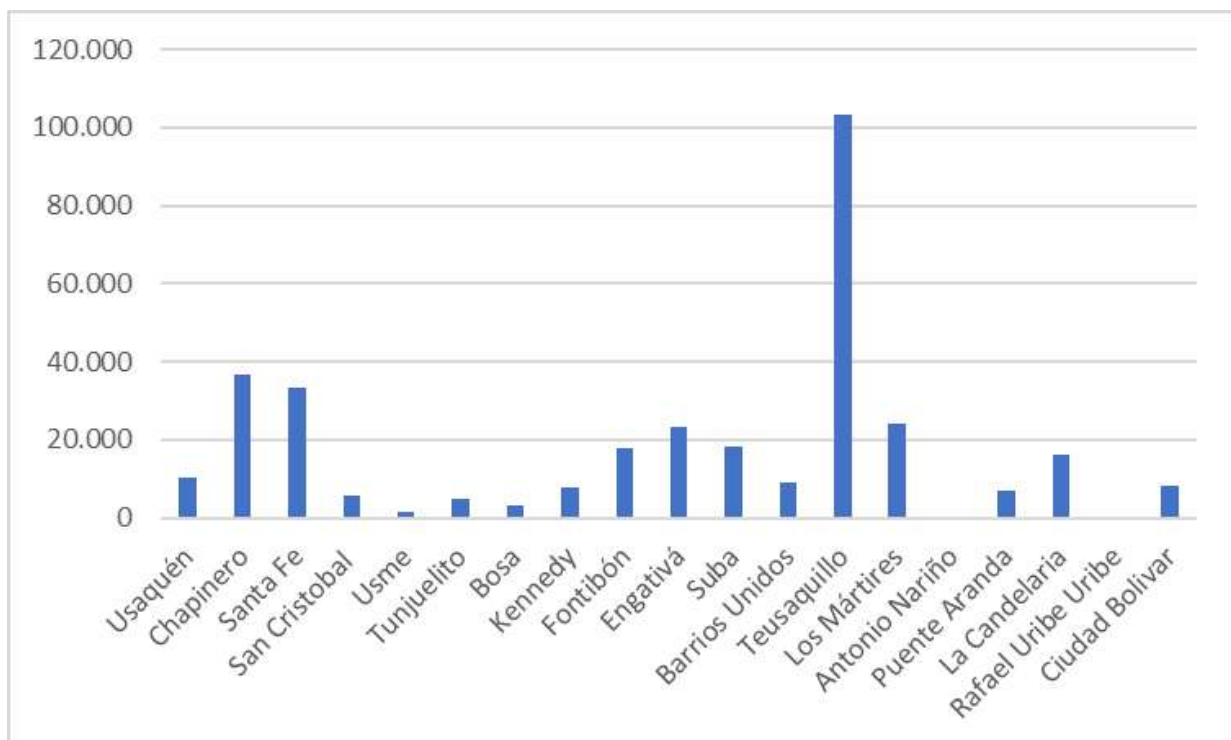


Fuente: Diagnostico EP 2017 - IDU

2.5.2. Plazas

Las plazas que actualmente hacen parte del inventario de Bogotá, están identificadas como espacios abiertos, en su mayoría duros con arborización y mobiliario, para el encuentro y el ejercicio de actividades cívicas y de convivencia ciudadana. De acuerdo con la siguiente figura, la localidad que más cuenta con áreas que conforman plazas es Teusaquillo con cerca de 103 mil metros cuadrados. En esta localidad se concentra el 31 % de plazas de la ciudad, seguida por Chapinero y Santa Fe que aportan el 21 %. La localidad Rafael Uribe Uribe, según los datos reportados por el IDU, no cuenta con plazas para el encuentro y el ejercicio de actividades cívicas y de convivencia.

Figura 18. Metros cuadrados de plazas por localidad.

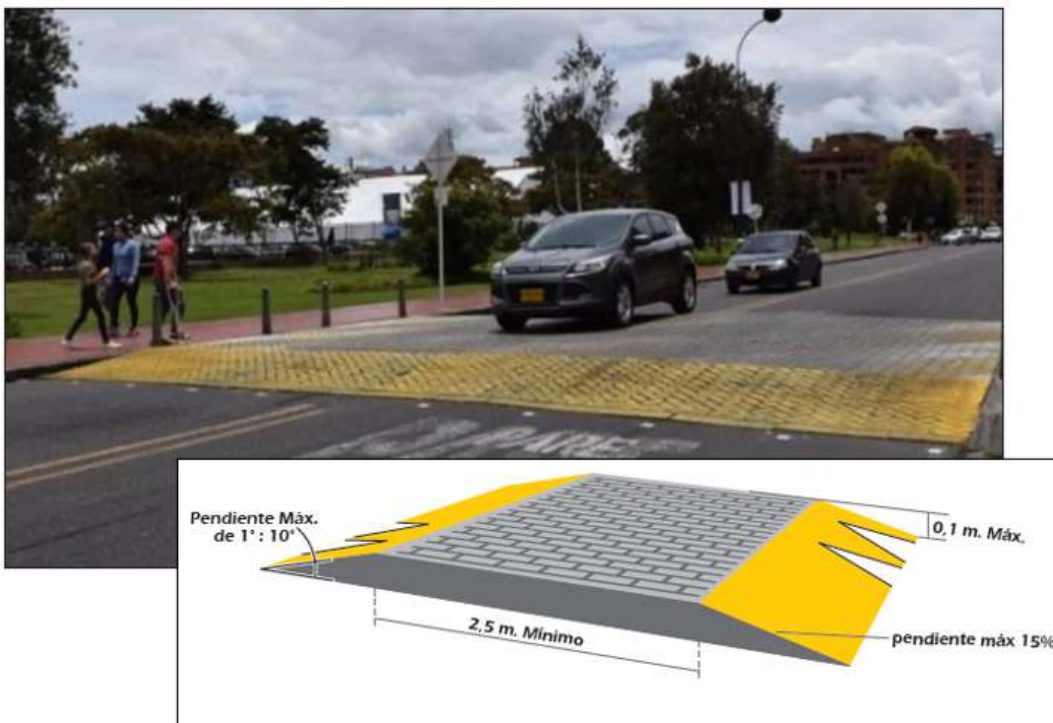


Fuente: Elaboración propia a partir del Boletín No. 4 de Espacio Público. Instituto de Desarrollo Urbano. Junio de 2022.

2.5.3. Pompeyanos

A medida que pasa el tiempo avanzan nuevas ideas y estrategias para darle a las y los peatones el lugar que corresponde en las vías públicas, es así que las soluciones para el paso peatonal también se han visto modificadas conforme evoluciona la concepción del vehículo automotor y su relación con el ser humano. Tal es el caso de los pompeyanos, que consisten en plataformas elevadas, al nivel del andén, para priorizar el paso de los peatones en las calles, reduciendo la velocidad del vehículo, como se muestra en la siguiente Figura.

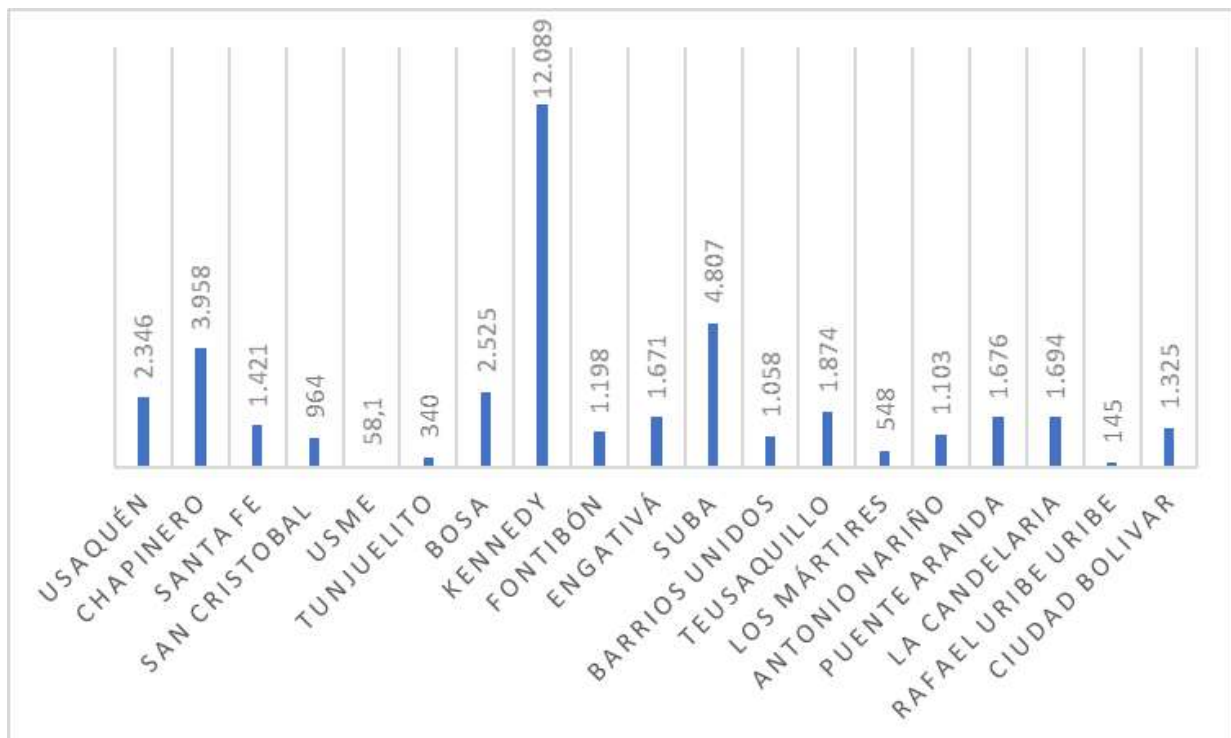
Figura 19. Pompeyanos



Fuente: Revista Motor. Artículo "Resaltos Viales: Incómodos pero Necesarios". Agosto 2018 y Manual de Señalización 2015 - Ministerio de Transporte

De acuerdo con el Boletín 4 del IDU, para mediados del año 2022, en la ciudad había 40.800 metros cuadrados de pompeyanos. La localidad con más pompeyanos es Kennedy, con cerca de 12.090 metros cuadrados, equivalente al 29,63 % del total de la ciudad. El segundo lugar lo ocupa la localidad de Suba con 4.807 metros cuadrados (11,63 %). El restante de las localidades tiene un porcentaje de participación de menos del 10 % cada una. Por el otro lado, Rafael Uribe Uribe nuevamente se encuentra en último lugar con el 0,36 % de los pompeyanos de la ciudad, es decir, 145 metros cuadrados.

Figura 20. Área de pompeyanos por localidad (m2)



Fuente: Elaboración propia a partir del Boletín No. 4 de Espacio Público. Instituto de Desarrollo Urbano. Junio de 2022.

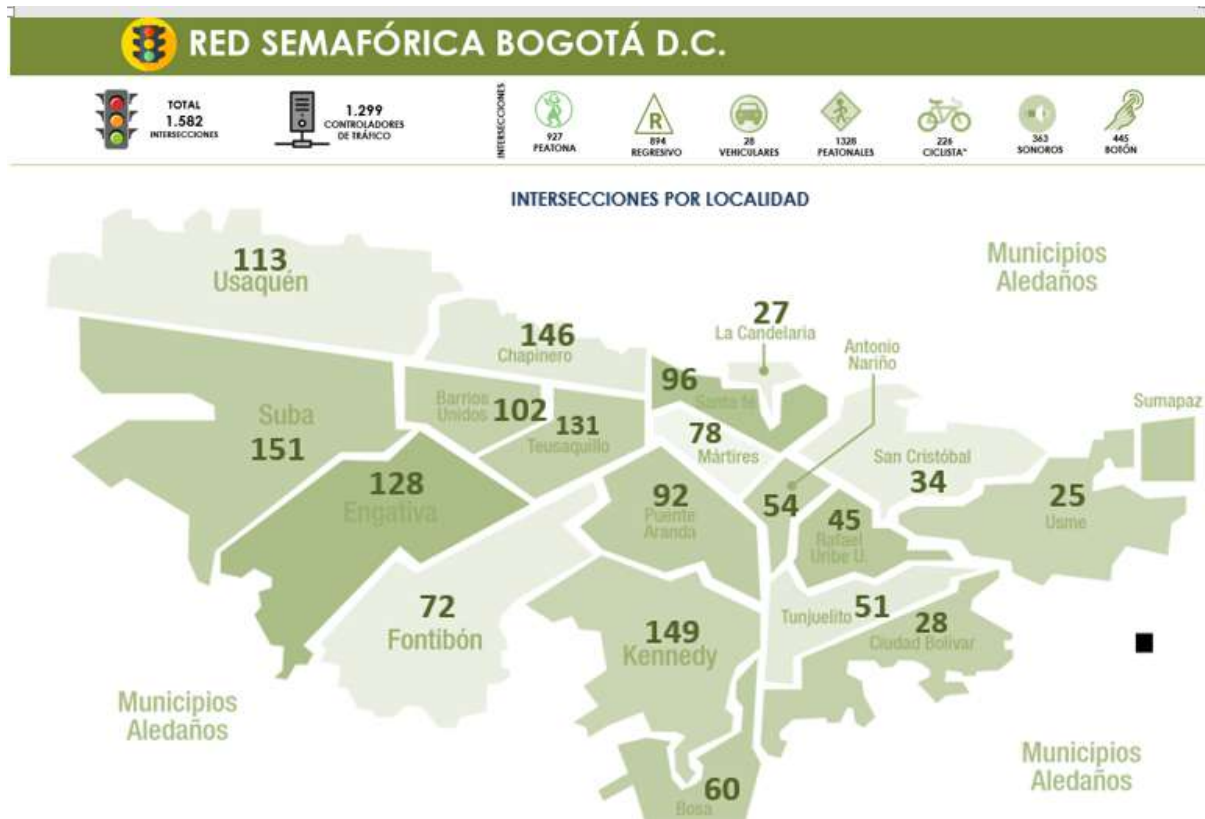
2.5.4. Pasos peatonales semaforizados

Anteriormente, cuando inició la implementación de intersecciones semaforizadas en la ciudad y hasta hace un par de años, la planeación de los semáforos regulaba los movimientos vehiculares que permitían la brecha para el paso peatonal. Sin embargo, algunos movimientos vehiculares, especialmente los giros izquierdos y derechos, entraban en conflicto con los movimientos peatonales, poniendo en riesgo la vida de estos actores vulnerables. Lo anterior, obligó a generar fases exclusivas para el paso peatonal que, con el tiempo, han sido complementadas con elementos incluyentes como por ejemplo los dispositivos sonoros.

Actualmente, es una solución ampliamente utilizada en Bogotá, reflejando la nueva visión de la movilidad y la importancia que las y los peatones tienen en las vías urbanas.

Con el fin de presentar un panorama global de las dimensiones actuales del sistema de semaforización de la ciudad de Bogotá, se presenta a continuación un esquema general del número de intersecciones semaforizadas en la ciudad, de las cuales a febrero de 2023 existen un total de 1.582 intersecciones semaforizadas, asociadas a 1.299 controladores de tráfico, que funcionan 24 horas al día durante los 365 días del año. Estos elementos constituyen la denominada planta externa del sistema de semaforización, a saber:

Figura 21. Intersecciones semaforizadas en Bogotá



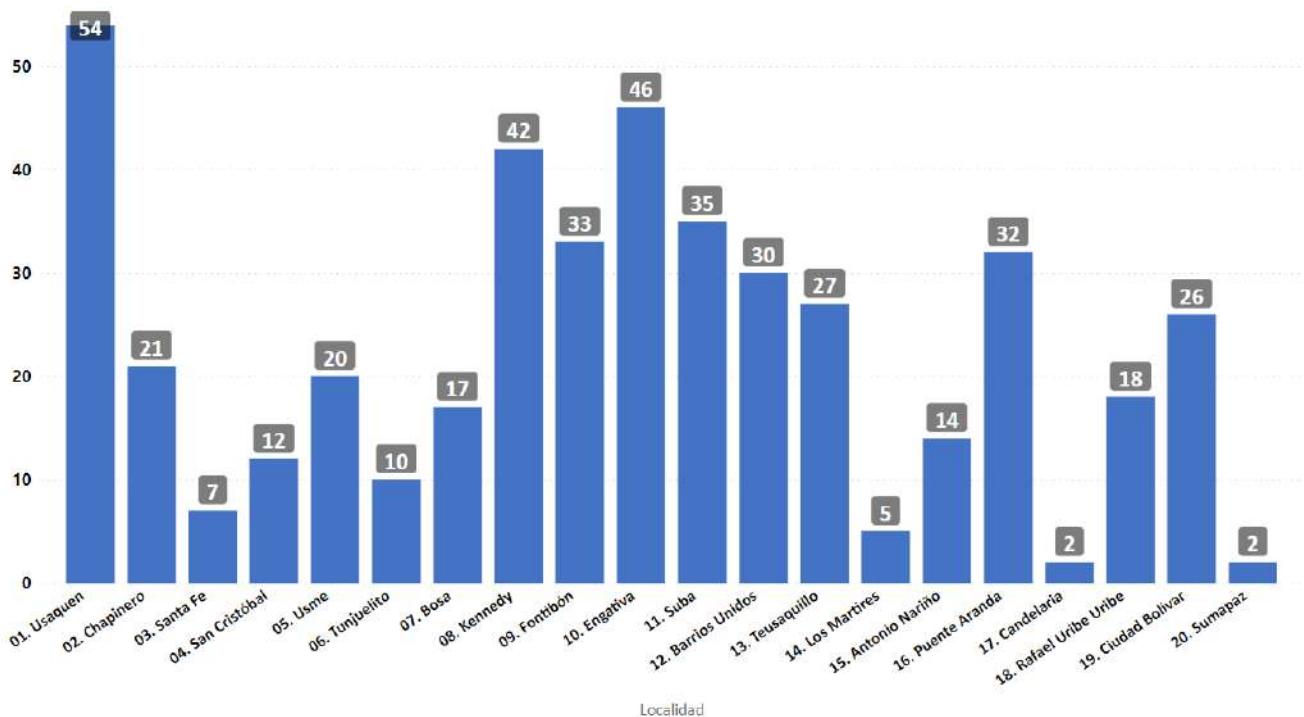
Fuente: Subdirección de Semaforización - SDM

Por otro lado, de acuerdo con el reporte de la Subdirección de Señalización de la SDM, al 31 de diciembre de 2022 se habían demarcado 11.646 pasos peatonales a nivel.

2.5.5. Puentes peatonales

De acuerdo con la información reportada por el IDU, a corte de diciembre de 2022, la ciudad cuenta con 453 puentes peatonales¹⁵ siendo las localidades de Usaquén, Engativá y Kennedy las que cuentan con mayor número de estas estructuras, con 54, 46 y 42 unidades, respectivamente. Asimismo, las localidades con menor número de estructuras corresponden a la Candelaria y Sumapaz con dos puentes cada una.

Figura 22. Puentes Peatonales por localidad diciembre 2022



Fuente: Boletín técnico No. 11: Inventario de puentes de la ciudad de Bogotá D.C (2022-II). Instituto de Desarrollo Urbano.

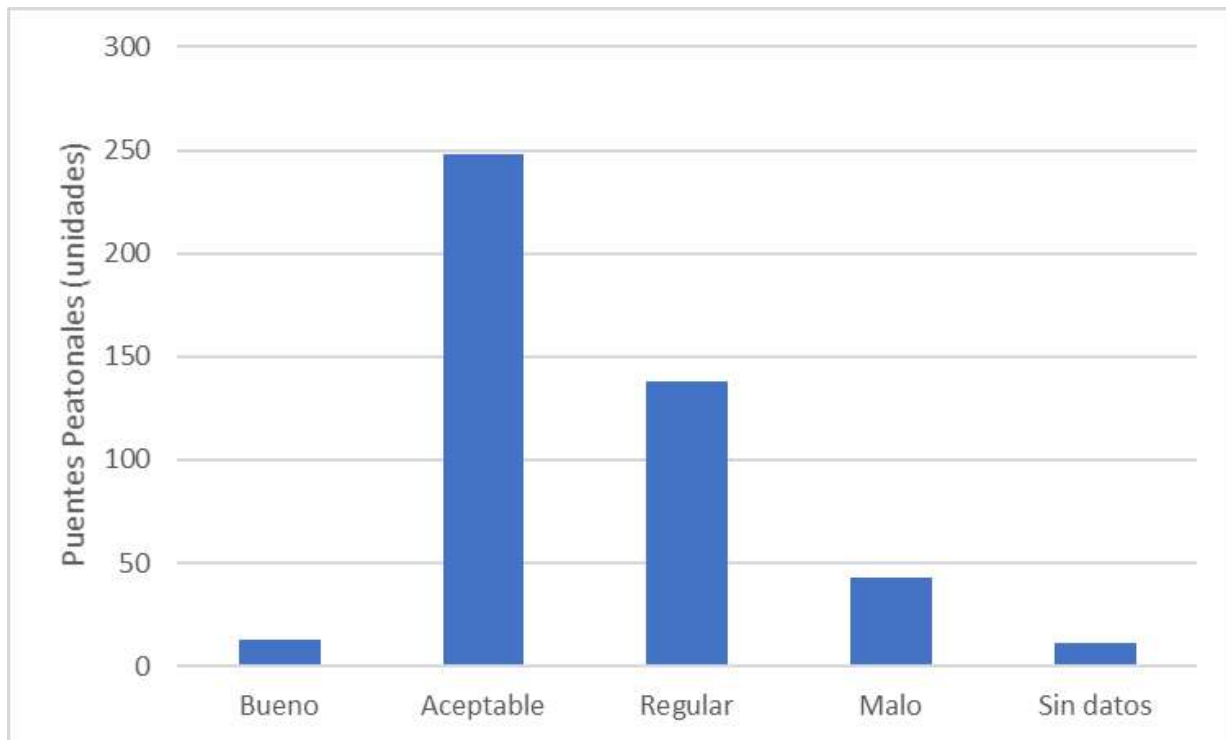
De los 453 puentes inventariados, 217 corresponden a puentes sobre cuerpos de agua, 213 corresponden a estructuras sobre vía y 23 puentes peatonales se encuentran sobre ambas, vía y cuerpo de agua. De acuerdo con la tipología vial, 279 puentes peatonales se localizan sobre malla vial arterial, 44 en la malla vial intermedia, 125 estructuras sobre la malla vial local. Cinco puentes peatonales se localizan sobre vía rural.

¹⁵ Boletín técnico No. 11: Inventario de puentes de la ciudad de Bogotá D.C (2022-II). Instituto de Desarrollo Urbano.
 Aplicativo de inventario y estado de servicio de los puentes de la ciudad de Bogotá D.C (Diciembre 2022):
<https://idu.maps.arcgis.com/apps/opstdashboard/index.html#/eae74f19b3c44edfbee656148ec206f9>

Por otro lado, el IDU lleva un registro del estado del servicio de los puentes peatonales¹⁶, entendiendo “Estado de Servicio” como aquellas condiciones de los elementos que conforman los componentes no estructurales (barandas, juntas de dilatación y superficie de circulación peatonal) que promueven una experiencia agradable y cómoda para la circulación de los peatones. El estado de servicio está clasificado en “Bueno”, “Aceptable”, “Regular” y “Malo”.

Así las cosas, y de acuerdo con información reportada por el IDU a corte de diciembre de 2022, cerca del 57 % de los puentes peatonales está en estado entre bueno y aceptable y aproximadamente el 40 % está en estado regular o malo. Los datos también registran las estructuras que no cuentan con información, que corresponde aproximadamente al 2 % de los puentes inventariados. Por otro lado, cerca del 50 % de los puentes peatonales inventariados no cuentan con rampas peatonales o cualquier otro medio que facilite el acceso de personas en condición de movilidad reducida.

Figura 23. Estado de servicio de los puentes peatonales de la ciudad de Bogotá D.C.



Fuente: Boletín técnico No. 11: Inventario de puentes de la ciudad de Bogotá D.C (2022-II). Instituto de Desarrollo Urbano.

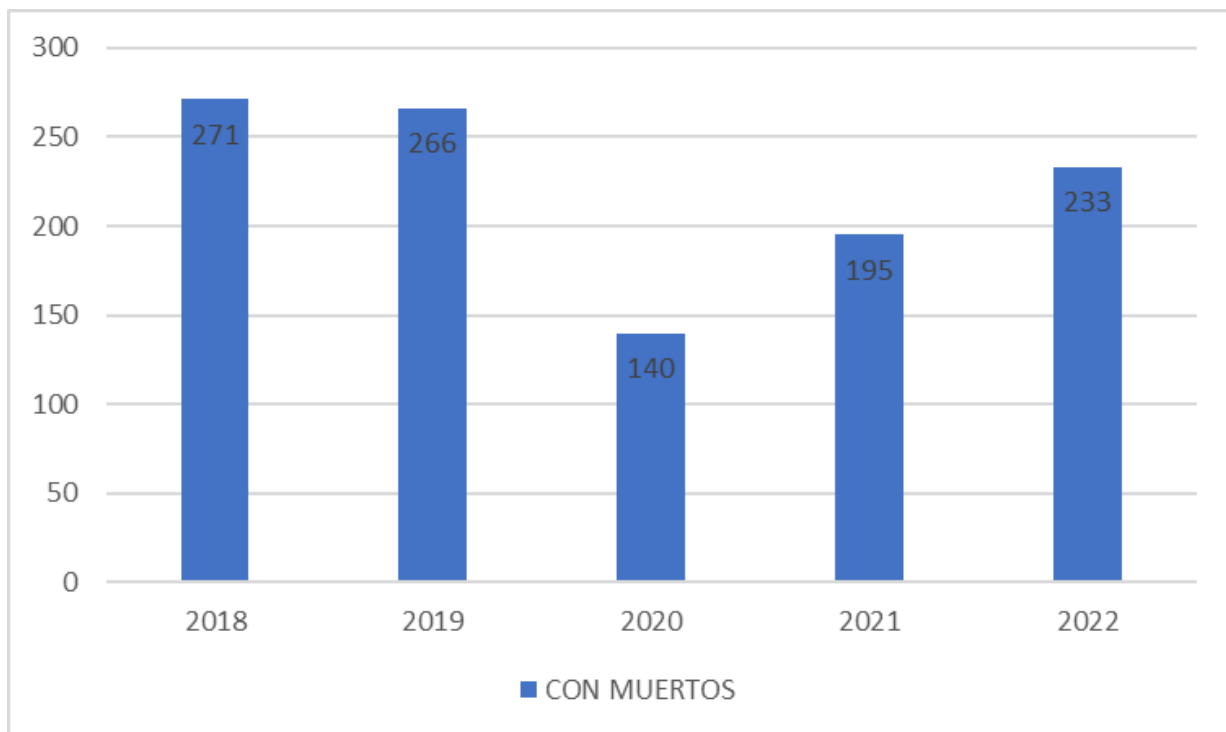
2.6. Seguridad Vial.

¹⁶ La información aquí descrita es susceptible de variar en el tiempo, toda vez que las condiciones de la infraestructura cambian, entre otras circunstancias por su deterioro, así como por las intervenciones de construcción o conservación que se le ejecuten.

Para conocer el panorama frente a la seguridad vial de las y los peatones en Bogotá se revisaron las cifras de siniestralidad vial para los años de 2018 a 2022, las cuales fueron suministradas por la Dirección de Inteligencia para la Movilidad (DIM) de la SDM

Así las cosas, durante los últimos 5 años se han presentado 1.121 peatones fallecidos en las vías. Donde el año 2018 registra la cifra más alta con 271, mientras que para el año 2020 el total fue de 140 muertes peatonales, siendo así el año con menos fallecidos, esta última condición relacionada con el confinamiento producto de la pandemia del COVID 19. Sin embargo, en el año 2022, en donde las condiciones de movilidad se normalizaron, se presentó una disminución de fallecidos con respecto al año 2018, equivalente al 14 %.

Figura 24. Peatones fallecidos en siniestros viales, 2018 - 2022

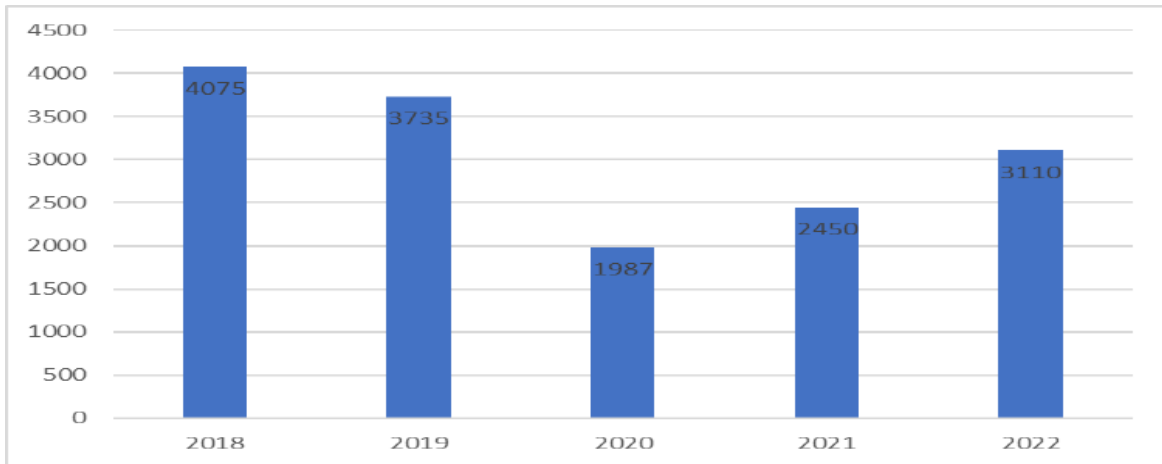


Fuente: Elaboración propia a partir de datos suministrados por la Dirección de Inteligencia para la Movilidad - SDM

De igual forma, el escenario para las y los peatones lesionados conserva el mismo comportamiento que para los fallecidos, en donde el año 2018 presenta un pico máximo con 4.075 personas lesionadas y el año 2020 presenta un mínimo con 1.987

personas lesionadas. El año 2022 presenta una reducción de cerca del 23 % de peatonas y peatones lesionados con respecto al año 2018.

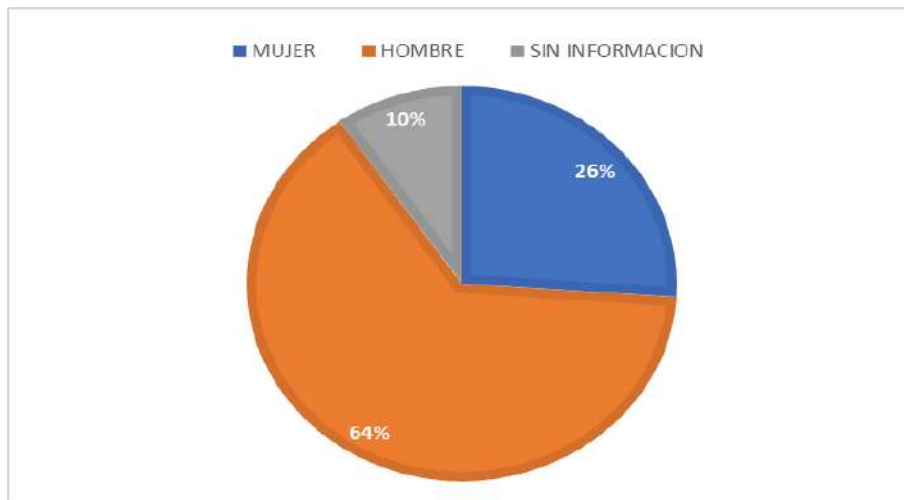
Figura 25. Peatones lesionados en siniestros viales, 2018 - 2022



Fuente: Elaboración propia a partir de datos suministrados por la Dirección de Inteligencia para la Movilidad - SDM

Frente a la distribución de las y los peatones fallecidos por sexo para los cinco años de análisis, el 64 % corresponden a hombres, el 26 % a mujeres y 10% que no cuenta con información.

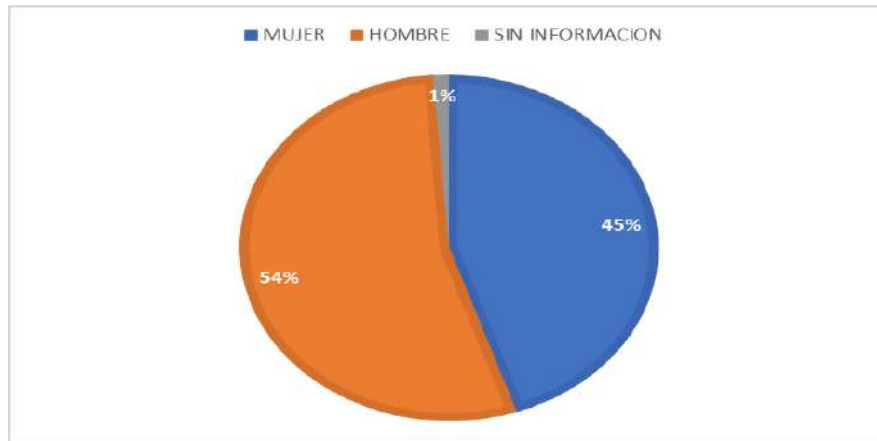
Figura 26. Peatones fallecidos por sexo



Fuente: Elaboración propia a partir de datos suministrados por la Dirección de Inteligencia para la Movilidad - SDM

Para el caso de las y los peatones lesionados, las proporciones varían con respecto a fallecidos. Los hombres tienen el mayor porcentaje con un 54 %, mientras que las mujeres el 45 %. El uno por ciento de los lesionados no cuenta con información.

Figura 27. Peatones lesionados por sexo

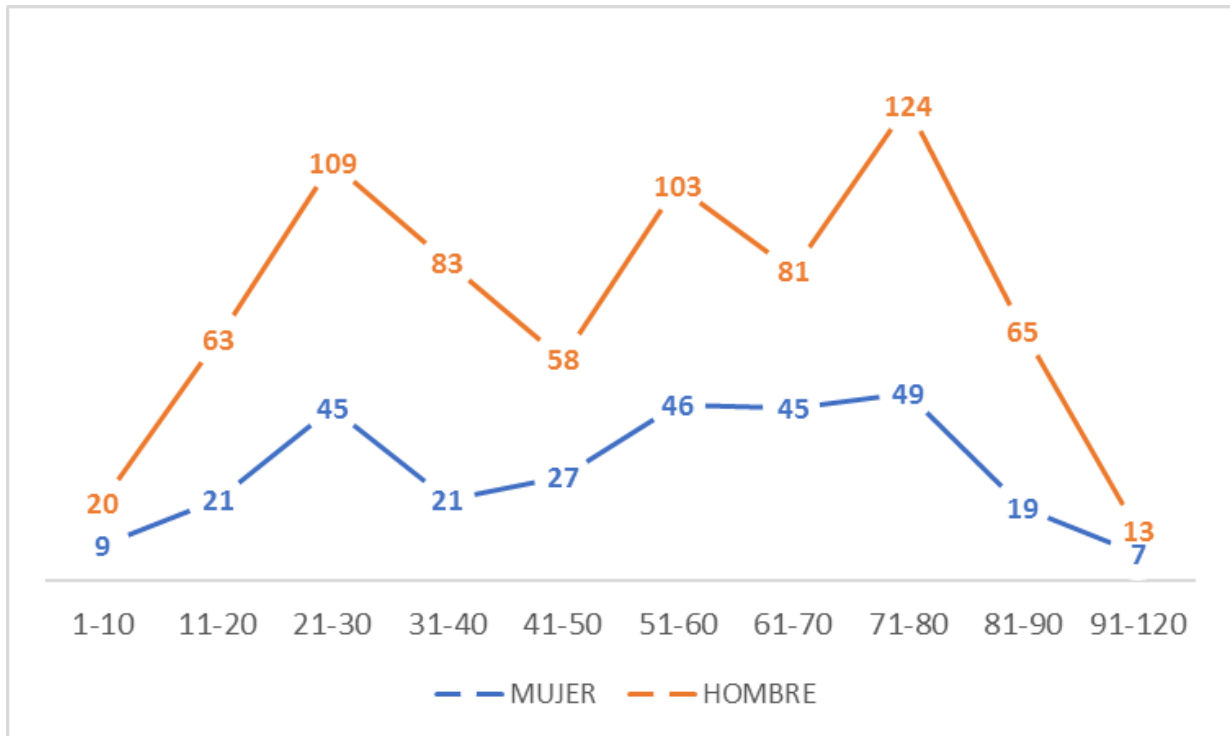


Fuente: Elaboración propia a partir de datos suministrados por la Dirección de Inteligencia para la Movilidad - SDM

Analizando las edades de las y los peatones fallecidos, la siguiente figura muestra similitudes tanto para las mujeres como para los hombres. El principal grupo etario que registra personas fallecidas por siniestros viales es el de 71 a 80 años, que para el caso específico de los hombres registra 124 y las mujeres con un total de 49 víctimas.

Los otros picos que se presentan para hombres son de 21 a 30 años y de 51 a 60 años. Y para las mujeres, se presentan en edades de 21 a 30 años, y de 51 a 70 años.

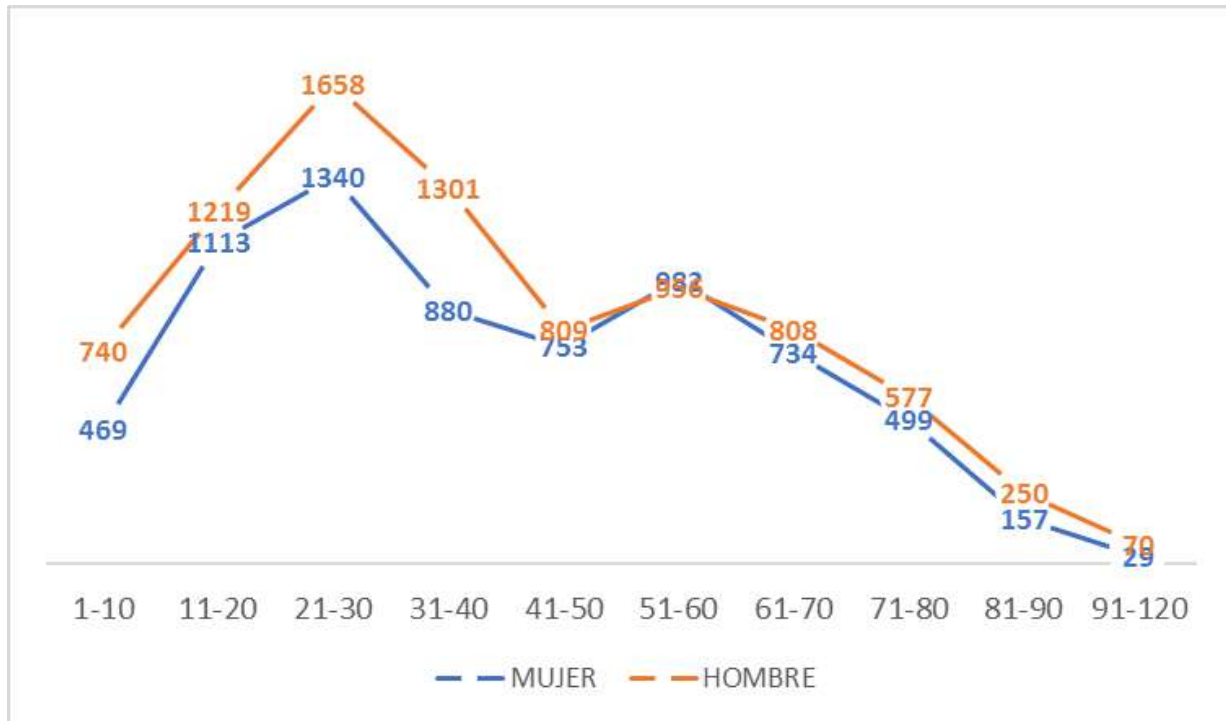
Figura 28. Peatones fallecidos por grupo etario. 2018 a 2022



Fuente: Elaboración propia a partir de datos suministrados por la Dirección de Inteligencia para la Movilidad - SDM

Ahora, analizando las víctimas lesionadas peatonales por grupo etario y sexo, se tiene un comportamiento muy similar tanto para hombres y mujeres, encontrando un pico máximo en el grupo de 21 a 30 años, con 1.658 hombres y 1.340 mujeres lesionadas. A partir del grupo de 51 a 60 años se presenta un descenso en los siguientes grupos etarios.

Figura 29. Peatones lesionados por grupo etario.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos suministrados por la Dirección de Inteligencia para la Movilidad - SDM

En la siguiente gráfica se muestran las diferentes interacciones de fallecidos por siniestros viales cuando la víctima es una o un peatón para el año 2021, según el Anuario de Siniestralidad de Bogotá. El principal grupo asociado son las motocicletas, seguido por vehículos livianos y buses de transporte de pasajeros. Así se puede inferir que la diferencia en velocidades y diferencia de masas entre interacciones es lo que atribuye a un mayor riesgo para los peatones.

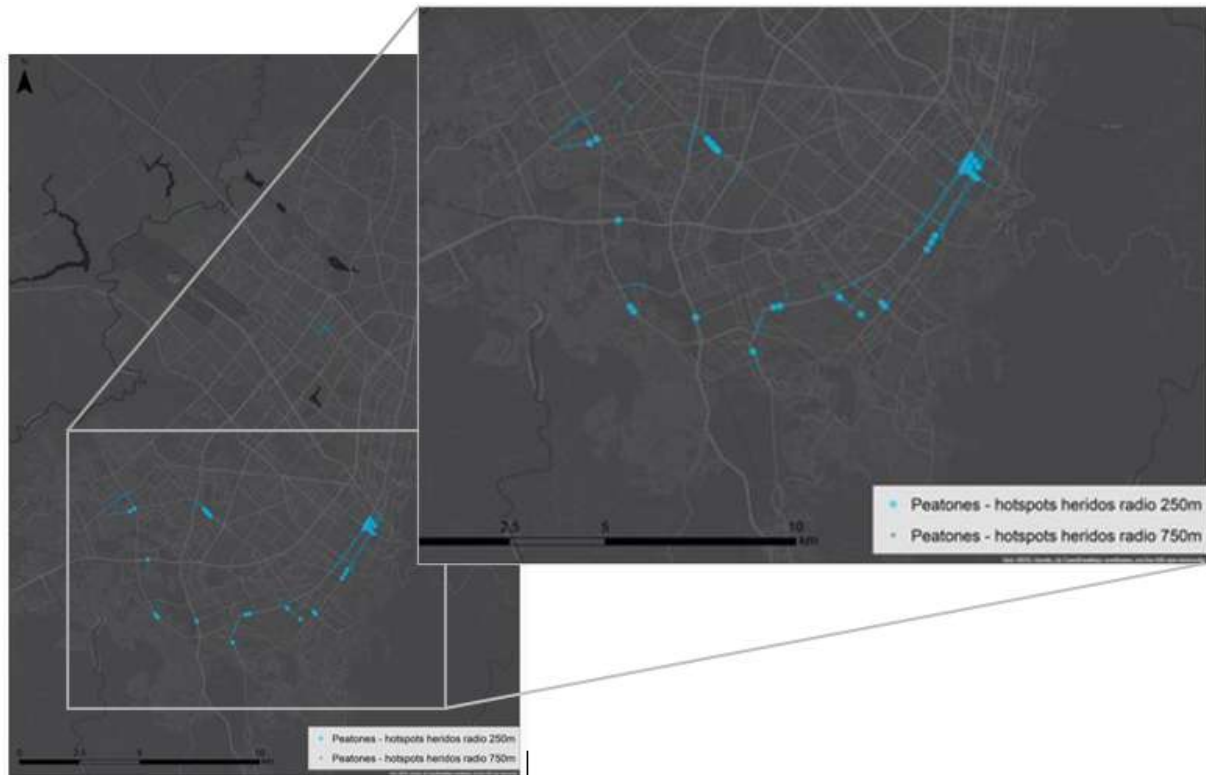
Figura 30. Distribución de peatones fallecidos por conflicto con otros actores. 2021

										
	Peatones	Bicicletas	Motocicletas	Vehículos livianos	Buses de transporte de pasajeros	Taxis	Transporte de carga	Vehículo sin información o fuga	Volcamiento, objeto fijo o caída de ocupante	Otro
Peatones	0	5	76	29	23	10	19	9	0	0

Fuente: Anuario de Siniestralidad Vial de Bogotá. 2021.

Finalmente, para los años 2019, 2020 y 2021, se realizó una georreferenciación de las ubicaciones donde ocurren más siniestros viales donde las y los peatones resultaron heridos o fallecidos, como se muestra a continuación. Allí se observa que los puntos críticos de víctimas peatonales en la ciudad se concentran hacia el centro y sur de la ciudad y sobre vías arterias.

Figura 31. Localización de puntos críticos peatonales (2019-2021)



Fuente: Metodología de Priorización con Datos de Siniestralidad. WRI. Julio 2022.

2.7. Seguridad Ciudadana

De acuerdo con cifras remitidas por la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia (SDSC), entre los años 2017 y 2022 se presentaron cerca 763.000 denuncias por delitos en el espacio público. Si bien, no todos los delitos están directamente relacionados con los peatones, es un hecho que cualquier tipo de crimen desincentiva a las personas a caminar por el espacio público, a disfrutarlo y a usarlo como lugar de permanencia.

A continuación, se presenta la distribución por tipo de delito para el periodo mencionado.

Figura 32. Distribución porcentual de denuncias de delitos 2017-2022

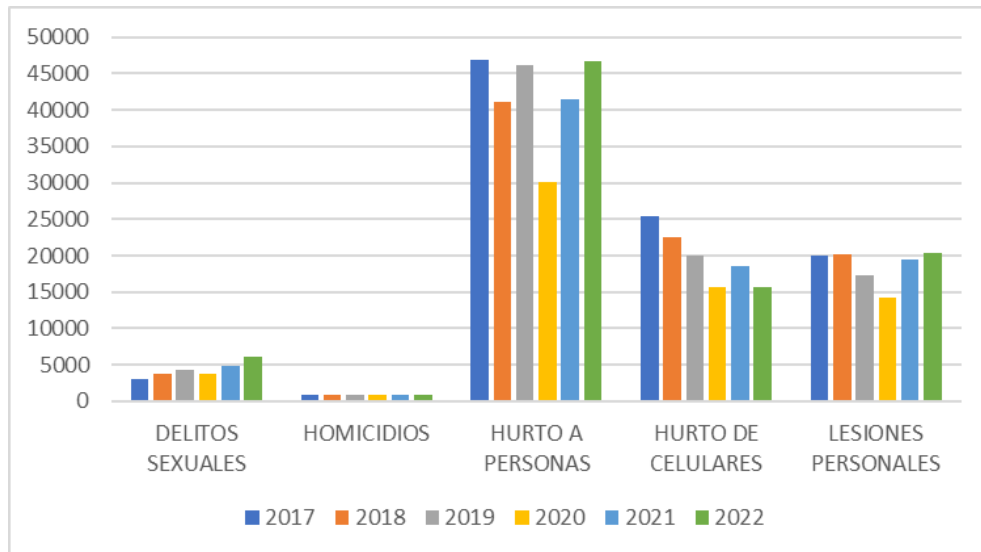


Fuente: Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia - Alcaldía de Bogotá D.C

Detallando las cifras relacionadas directamente con lesiones a peatones año a año, es decir, excluyendo la violencia intrafamiliar y el hurto a comercio, bicicletas, automotores y motocicletas, se tiene que el delito más frecuente es el hurto a personas con un 33 %, seguido por hurto de celulares y lesiones personales, los dos con 15 %.

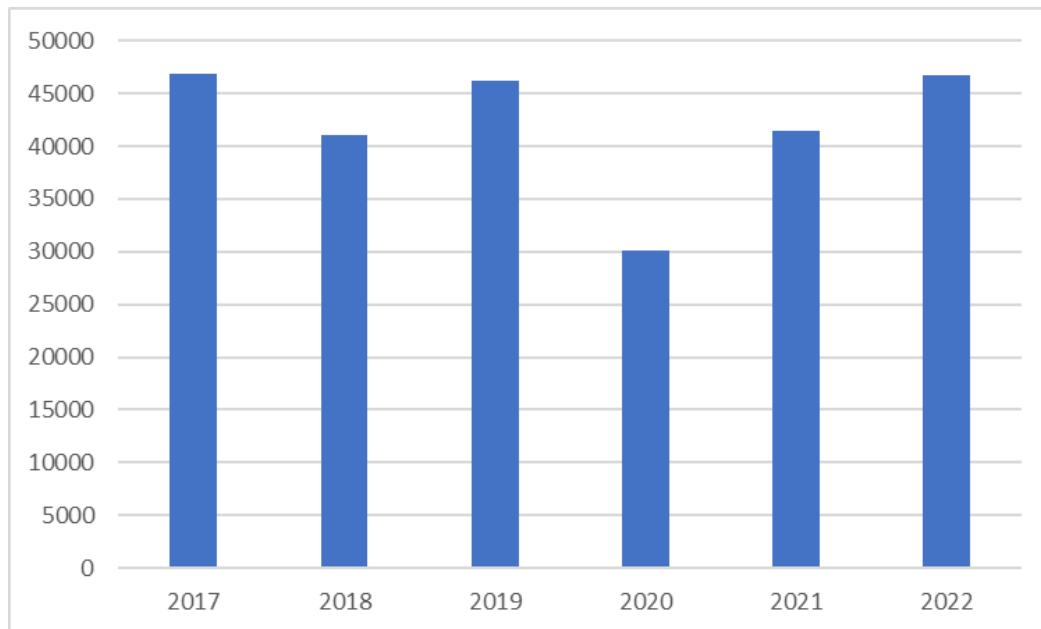
En cuanto a “Hurto a Personas” se refiere, los años en los que más se presentaron denuncias fueron los años 2017, 2019 y 2022 con un promedio de 46.600 delitos, es decir, cerca de 128 hurtos al día. Asimismo, se evidencia una reducción en el año 2020, periodo atípico por las condiciones de pandemia, como se nota en las siguientes gráficas:

Figura 33. Distribución de denuncias de delitos relacionadas con peatones por año (2017-2022)



Fuente: Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia - Alcaldía de Bogotá D.C

Figura 34. Distribución de denuncias de “Hurto a Personas” por año (2017-2022)



Fuente: Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia - Alcaldía de Bogotá D.C

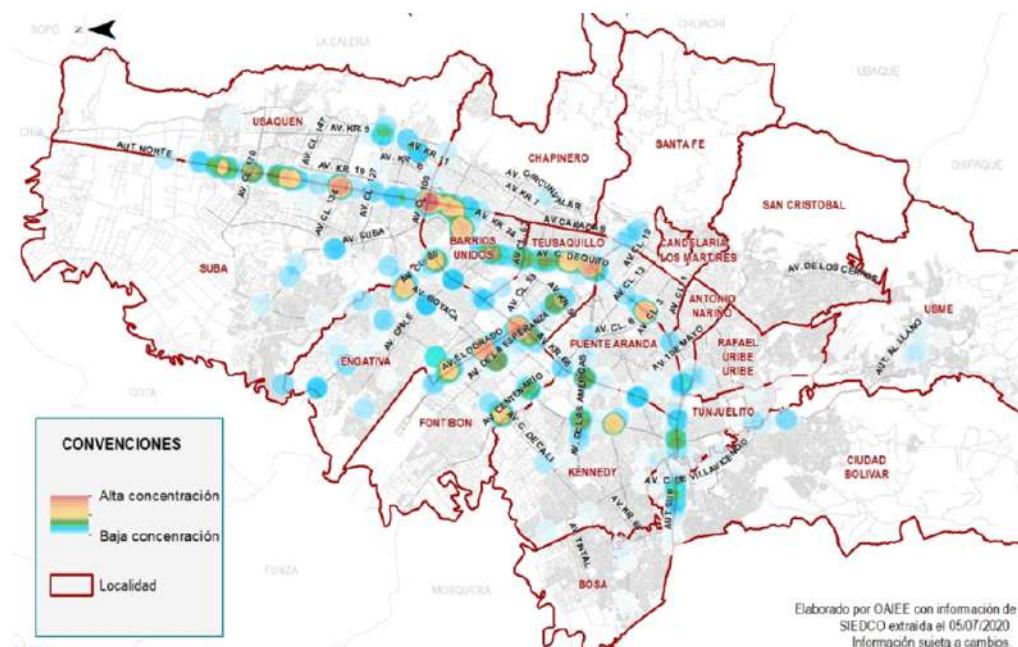
De igual forma, los puentes peatonales tienen unas condiciones particulares que pueden facilitar la criminalidad. La SDSCJ cuenta con registros de denuncias interpuestas por la presunta comisión de delitos en una circunferencia de 100 metros alrededor de los puentes peatonales en Bogotá. Dentro de los crímenes registrados

hay homicidios, delitos sexuales, lesiones personales, hurto a comercio y hurto a personas.

Ahora bien, la SDSCJ determinó el Índice de Criminalidad en donde se le da un peso a los tipos de crímenes, esto con el fin de identificar los puentes peatonales más inseguros en Bogotá, arrojando como resultado que los siguientes puentes peatonales presentan el mayor índice de criminalidad durante el año 2019 y hasta el primer semestre del año 2020:

- Autopista Norte por Calle 134
- Avenida Calle 26 por Avenida Carrera 68
- Avenida Calle 26 por Avenida Boyacá
- Avenida Carrera 30 por Calle 6
- Avenida Calle 80 entre Av. Carrera 30 y Carrera 50.

Figura 35. Concentración del Índice de Criminalidad en puentes peatonales de Bogotá.
Enero 2019 - junio 2020



Fuente: Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia - Alcaldía de Bogotá D.C

Finalmente, uno de los aspectos más destacados de la fase de agenda pública es la situación de seguridad para las mujeres, niñas y niños en el espacio público peatonal, donde se manifiestan continuos hechos de violencia o inseguridad, que afectan entre otros aspectos los desplazamientos peatonales pues condicionan o limitan las posibilidades para su realización.

Se observa en la encuesta de percepción de seguridad de las mujeres en el espacio y transporte público durante la noche Bogotá – 2019, realizada por la Secretaría Distrital de la Mujer, cómo las encuestadas consideran ciertas circunstancias que afectan de manera particular sus desplazamientos en transporte público, a saber:

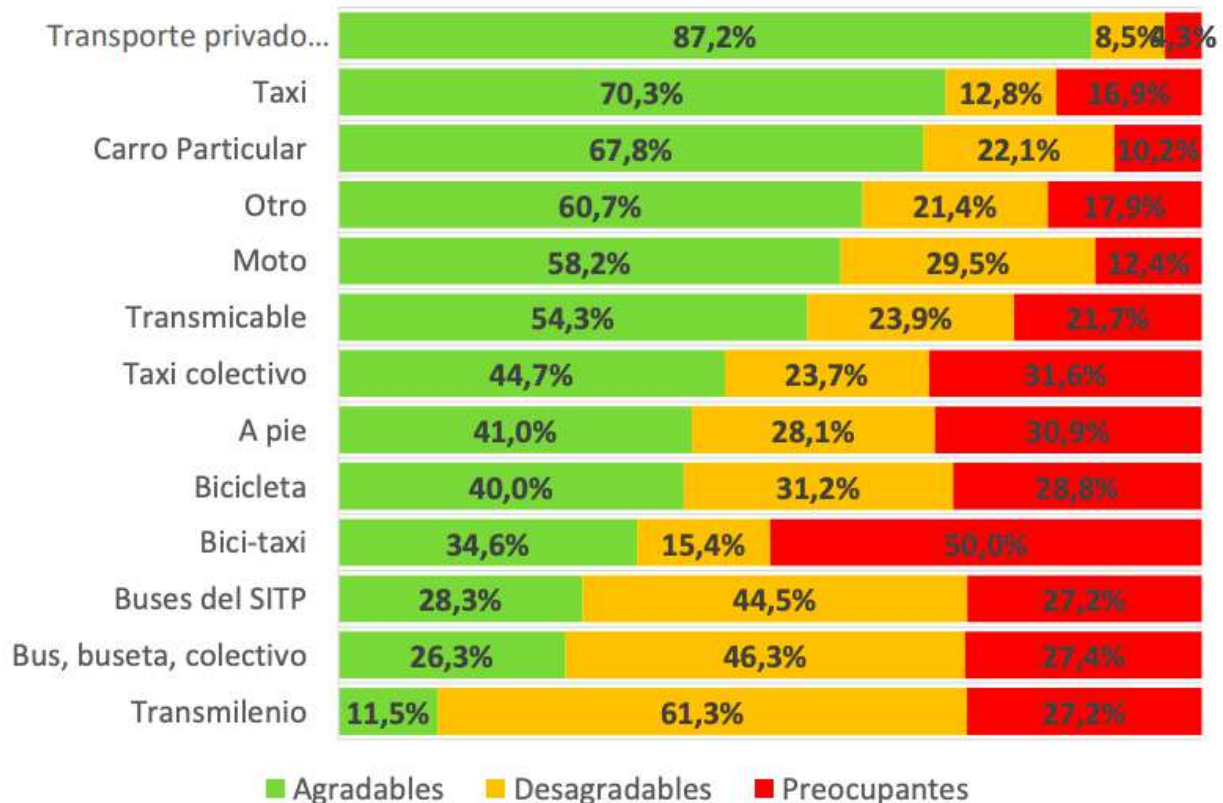
Figura 36. Situaciones que generan inseguridad al viajar en el transporte público para las mujeres.



Fuente: Secretaría Distrital de la Mujer. Percepción de seguridad de las mujeres en el espacio y transporte público durante la noche Bogotá – 2019.

A su vez, se resalta que el 59% de las 14.311 mujeres encuestadas consideran que los desplazamientos a pie son desagradables o preocupantes, y en relación con otros medios de transporte, se encuentra entre los menos agradables para su realización.

Figura 36. Sensación experimentada en el principal medio de transporte



Fuente: Secretaría Distrital de la Mujer. Percepción de seguridad de las mujeres en el espacio y transporte público durante la noche Bogotá – 2019.

Por lo tanto y teniendo en cuenta que de la totalidad de viajes peatonales mayores o iguales a 15 minutos el 61,5 % son realizados por mujeres, como se señaló con anterioridad, es necesario la definición de medidas que permitan atender esta situación.

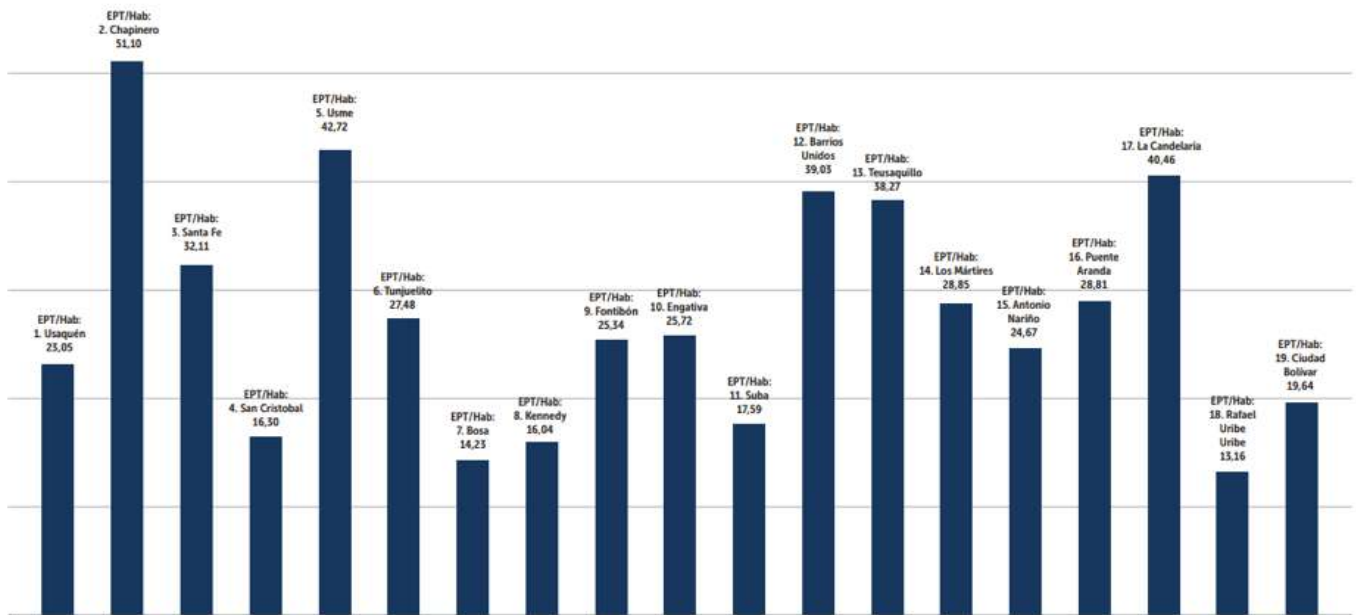
2.8. Calidad urbana.

Según el Reporte Técnico de Indicadores de Espacio Público 2021, del DADEP, la ciudad contaba con 175.271.138 millones de metros cuadrados de Espacio Público Total¹⁷, entre los cuales se destacan los andenes correspondientes al 18.72 %, la Estructura Ecológica Principal con un 27.81 % y los elementos del sistema vial para la movilidad vehicular con un 32.25 %.

¹⁷ Entendido como el Espacio Público Efectivo, el espacio público de conexión y la Estructura Ecológica Principal, de acuerdo al Reporte Técnico de Indicadores de Espacio Público 2021 del Departamento Administrativo del Espacio Público.

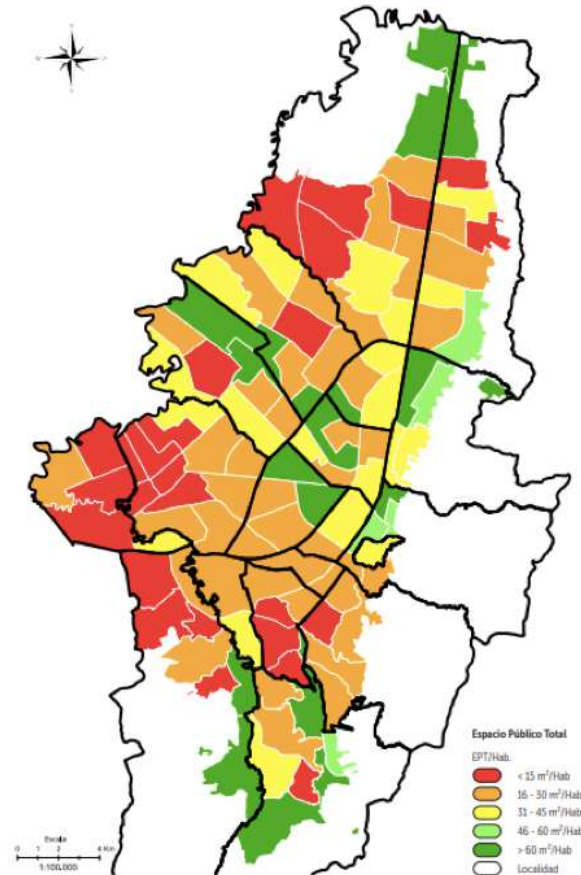
Dentro de las localidades con mayor cantidad de espacio público se encuentra Chapinero con un total de 51,10 m²/hab, seguido por Usme con 42,72 m²/hab y La Candelaria con 40,46 m²/hab, frente a localidades como Rafael Uribe Uribe, Bosa, Kennedy, San Cristóbal, Suba y Ciudad Bolívar que no alcanzan a llegar a 20 m²/hab, mostrando así un gran desequilibrio territorial que puede afectar las condiciones de caminata de la ciudadanía.

Figura 37. Espacio Público Total por localidad



Fuente: Reporte técnico de indicadores de espacio público 2021 - DADEP

Figura 38. Mapa de Calor Espacio Público Total por localidad.



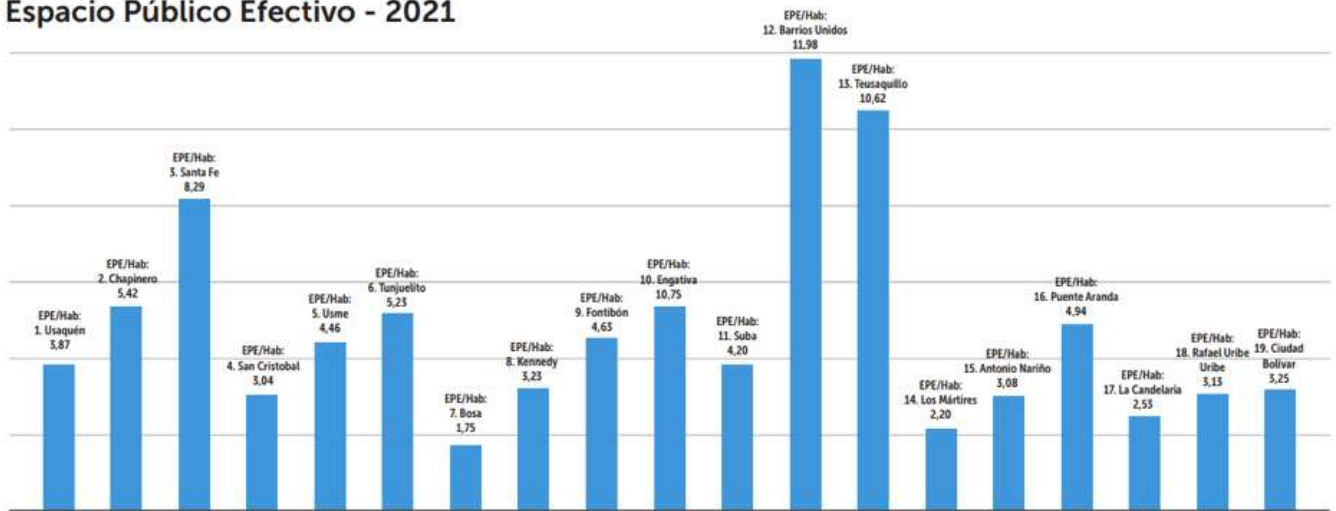
Fuente: Reporte técnico de indicadores de espacio público 2021 - DADEP

Por otra parte, el Reporte Técnico DADEP para la vigencia 2021 señala que el Indicador de Espacio Público Efectivo (EPE)¹⁸, el cual establece la relación entre el EPE frente a la población habitante, es de 4,6 m² por habitante. En este contexto, se evidencia una amplia margen entre el EPE de las localidades, ya que, las localidades de Barrios Unidos 11,98 m²/hab, Teusaquillo 10,62 m²/hab y Santa Fe 8,29 m²/hab, cuentan una marcada diferencia con respecto al resto de localidades, siendo Bosa, Los Mártires y La Candelaria con 1,75 m²/hab, 2,2 m²/hab y 2.53 m²/hab respectivamente, donde se hace más evidente la disparidad.

¹⁸ Entendido como el espacio público de carácter permanente, conformado por zonas verdes, parques, plazas y plazoletas

Figura 39. Espacio Público Efectivo por Localidad.

Espacio Público Efectivo - 2021



Fuente: Reporte técnico de indicadores de espacio público 2021 - DADEP

Una vez analizados el Espacio Público Total y el Efectivo, es importante evidenciar los resultados que arrojó el Reporte Técnico DADEP, frente al espacio público para la circulación conexión el cual busca garantizar la movilidad y accesibilidad al interior de la ciudad:

“El espacio público al ser el soporte para el desarrollo de esta movilidad debe enfrentarse a este cambio de paradigma e iniciar en la revisión y ajuste de la infraestructura que mejore la movilidad urbana sostenible. Este espacio público debe adecuarse y diseñarse para que funcione de manera eficiente y efectiva para satisfacer necesidades de más personas.” (Reporte Técnico de Indicadores de Espacio Público)

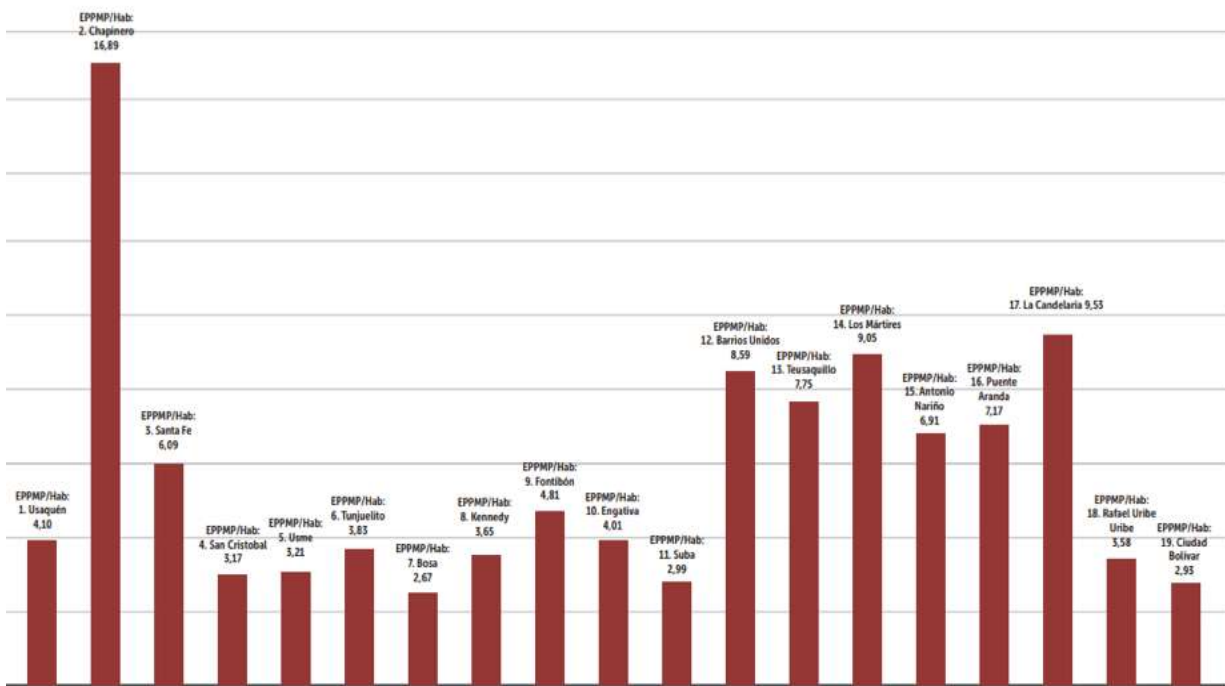
Dentro de los parámetros para la circulación se consideran los siguientes: Espacio público para la circulación de conexión ciclo inclusiva, Espacio público para la circulación de conexión vehicular y Espacio público para la circulación de conexión peatonal.

Para el caso del Espacio público para la circulación de conexión peatonal, se definió en el Reporte Técnico DADEP un indicador para establecer la relación entre el Espacio Público destinado a la movilidad peatonal en la ciudad. El cual incluye los destinados a la movilidad peatonal enfocados en: andenes, calzadas peatonales y pompeyanos.

Los resultados de la medición, permitieron identificar y resaltar que la localidad de Chapinero con 16,89 m²/Hab es la que cuenta con una mayor oferta de espacio público para el peatón, seguido por La Candelaria con 9,53 m²/Hab, Los Mártires con 9,5 m²/Hab, Barrios Unidos con 8,59 m²/Hab y Teusaquillo 7,75 m²/Hab, se encuentra como factor determinante para estos resultados la influencia de actividades comerciales, culturales, turísticas y la influencia de parques metropolitanos de estas localidades.

Por su parte, localidades como Bosa, Kennedy, Ciudad Bolívar, Rafael Uribe Uribe, San Cristóbal y Suba que no alcanzan a contar con 4 m²/Hab, relacionado esto con la alta densidad poblacional y la carencia de nuevos espacios que favorezcan la caminata. (Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público, 2021).

Figura 40. Espacio público para la conexión peatonal



Fuente: Reporte técnico de indicadores de espacio público 2021 - DADEP

3. ESTRATEGIA Y PROCESO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA.

En este capítulo se presenta el proceso de participación ciudadana que se desarrolló para la fase de agenda pública, en relación con la convocatoria, el número de asistentes, los actores que asistieron, los ámbitos temáticos, las metodologías implementadas y la descripción de los espacios de participación.

3.1. Metodología de la fase de participación ciudadana.

El proceso de participación ciudadana se desarrolló a través de talleres donde se implementó la Metodología Metaplán, que de acuerdo al Departamento Nacional de Planeación establece que:

El Metaplán es una metodología cualitativa de grupo, que busca generar ideas y soluciones; desarrollar opiniones y acuerdos; o formular objetivos, recomendaciones y planes de acción. Su instrumento de recolección de información son las tarjetas, por el gran componente visual que aportan en la discusión. (Departamento Administrativo de Planeación)

Para el desarrollo de los talleres se realizó una convocatoria de ciudadanía perteneciente a instancias de participación relacionadas con temas de movilidad, líderes y lideresas representativas de las localidades por su trabajo territorial o sectorial, representantes de las personas mayores, de personas con discapacidad y cuidadores y cuidadoras, y de la ciudadanía en general de las localidades. De igual forma, a través del trabajo territorial de los Centros Locales de Movilidad, se coordinaron los espacios de encuentro para así promover una amplia participación ciudadana.

Estos talleres se llevaron a cabo en tres momentos, a saber:

En el primer momento, se explicó cuál es el proceso para la formulación de una de política pública de acuerdo con la guía para la formulación e implementación de políticas públicas distritales de la Secretaría Distrital de Planeación (SDP) y el alcance de la participación que se buscaba lograr para esta fase, indicando que era a nivel de consulta a la ciudadanía, con el objetivo de identificar cuáles son los problemas o situaciones que se presentan a la hora de realizar sus viajes peatonales por la ciudad.

En el segundo momento, se realizó una presentación (ver anexo 1), donde se expusieron datos cuantitativos y cualitativos de los cinco ámbitos temáticos que se

propusieron para iniciar la discusión de los temas que debería de abordar la política pública del Peatón.

Finalmente, en el tercer momento, se entregó a cada participante tarjetas y marcadores para que, de acuerdo a unas preguntas orientadoras (ver anexo 2), que se plantearon para cada uno de los ámbitos temáticos, las personas escribieran cuales eran las situaciones problemáticas que percibían o consideraban que tenían incidencia en los trayectos que hacían a pie o al momento de caminar por la ciudad.

Adicionalmente y teniendo en cuenta los ejes temáticos definidos en el primer capítulo de este documento, se realizó la identificación de actores que estuvieran involucrados en los asuntos tratados por esta política pública con el objetivo de realizar una convocatoria particular para un taller, las personas convocadas hacen parte de todos los sectores poblacionales de la ciudad y de la administración distrital así:

- Mujeres.
- Personas de los sectores poblacionales LGBTI (Lesbianas, gays, bisexuales, transexuales e intersexuales)
- Afrodescendientes, Raizal y Palenqueros.
- Niños y niñas.
- Jóvenes.
- Personas con discapacidad, cuidadores y cuidadoras.
- Personas mayores.

3.2. Convocatoria

En consecuencia, se construyó una agenda de talleres, en la que se determinó horario, lugares y días para la ejecución de los mismos así (ver Tabla 12 y 13).

Tabla 12. Agenda talleres territoriales.

Tipo de encuentro	Localidades	Fecha	Lugar	Hora
Territorial	Candelaria, Santa Fe y Mártires	20 de septiembre 2022	Casa de la Concordia Calle 12d No 3 - 22m	2 a 5 p. m.
Territorial	Antonio Nariño, San Cristóbal y Puente Aranda	21 de septiembre 2022	Calle 17 sur 18-49 Alcaldía local Antonio Nariño 1 piso	2 a 5 p. m
Territorial	Teusaquillo y Barrios Unidos	23 de septiembre de 2022	Casa de la participación CL 39B#19-46	2 a 5 p. m
Territorial	Fontibón, Engativá y Suba	4 de octubre 2022	Calle 18 N°99-56 salón de la antigua JAL- Fontibón	2 a 5 p. m
Territorial	Chapinero y Usaquén	5 de octubre 2022	Auditorio Alcaldía Local de Chapinero / Carrera 13 # 54 - 74	9 a 11 a. m.

Tipo de encuentro	Localidades	Fecha	Lugar	Hora
Territorial	Tunjuelito y Rafael Uribe	5 de octubre 2022	Calle 32 Sur #23 - 62, Auditorio Alcaldía Local de Rafael Uribe Uribe	2 a 5 p. m.
Territorial	Bosa, Ciudad Bolívar y Kennedy	6 de octubre 2022	Colegio de la bicicleta en Bosa Cra. 81a #58- 61	2 a 5 p. m.
Territorial	Usme	7 de octubre 2022	Calle 75 Sur N. 9 A -24 Comunidad PVH	2 a 5 p. m.
Territorial	Sumapaz	3 de noviembre 2022	Centro Poblado Nazareth	9 a 11 a. m.

Fuente: Subdirección de la Bicicleta y el peatón - SDM

Tabla 13. Agenda talleres poblacionales.

Tipo de encuentro	Población	Fecha	Lugar	Hora
Poblacional	Adulto Mayor	12 de octubre 2022	Carrera 20 No. 19-06 sur	8 a 11 a. m.
Poblacional	Niñas y niños	20 de octubre 2022	Colegio Sierra Morena Ciudad Bolívar Calle 77 a sur	8 a 11 a. m.
Poblacional	Niñas y niños	20 de octubre 2022	Colegio República Dominicana Suba Gaitana Calle 131A No. 125-39	1 a 4 p. m.
Poblacional	Niñas y niños	21 de octubre 2022	Colegio República de Venezuela Cl. 22A #25	5 a 11 a. m.
Poblacional	Afrodescendiente, Palenqueros y Raizal	26 de octubre de 2022	Alcaldía local de Santa Fe Calle 21 #5-74	9 a 11 a. m.
Poblacional	Mujeres	26 de octubre de 2022	Calle 11 sur No. 11b-31 Casa de Igualdad Oportunidades para mujeres	2 a 4 p. m.
Poblacional	Mujeres	24 de octubre	Casa de igualdad de oportunidades en Teusaquillo	2 a 4 p. m.
Poblacional	LGBTI	16 de noviembre de 2022	Carrera 21 No. 25-06 Casa LGBTI localidad Rafael Uribe	4 a 5:30 p. m.
Poblacional	Jóvenes	27 de octubre	Secretaría Distrital de Movilidad - sala de juntas tercer piso	4 a 6 p. m.
Poblacional	Jóvenes	9 de noviembre de 2022	Calle 44 #53-37 Escuela Superior de Administración Pública	9 a 11a. m.
Poblacional	Discapacidad	21 de noviembre de 2022	Virtual	8 a 10 a. m.

Fuente: Subdirección de la Bicicleta y el peatón

Buscando garantizar el derecho a la participación ciudadana en el proceso de construcción de esta política pública, se estableció una estrategia de comunicación y divulgación de los talleres, dirigida a la ciudadanía en general y a los actores identificados. La circulación de este material se realizó de manera física con la distribución de afiches y volantes en los centros locales de movilidad.

- Algunas de estas piezas comunicativas fueron las siguientes:

Figura 41. Piezas comunicativas para el desarrollo de los talleres territoriales.



Fuente: Subdirección de la Bicicleta y el peatón - SDM

- La divulgación de la información en los espacios institucionales se realizó en las 20 localidades por parte del equipo de la Oficina de Gestión Social (OGS) de la SDM que hace presencia en los Centros Locales de Movilidad (CLM):

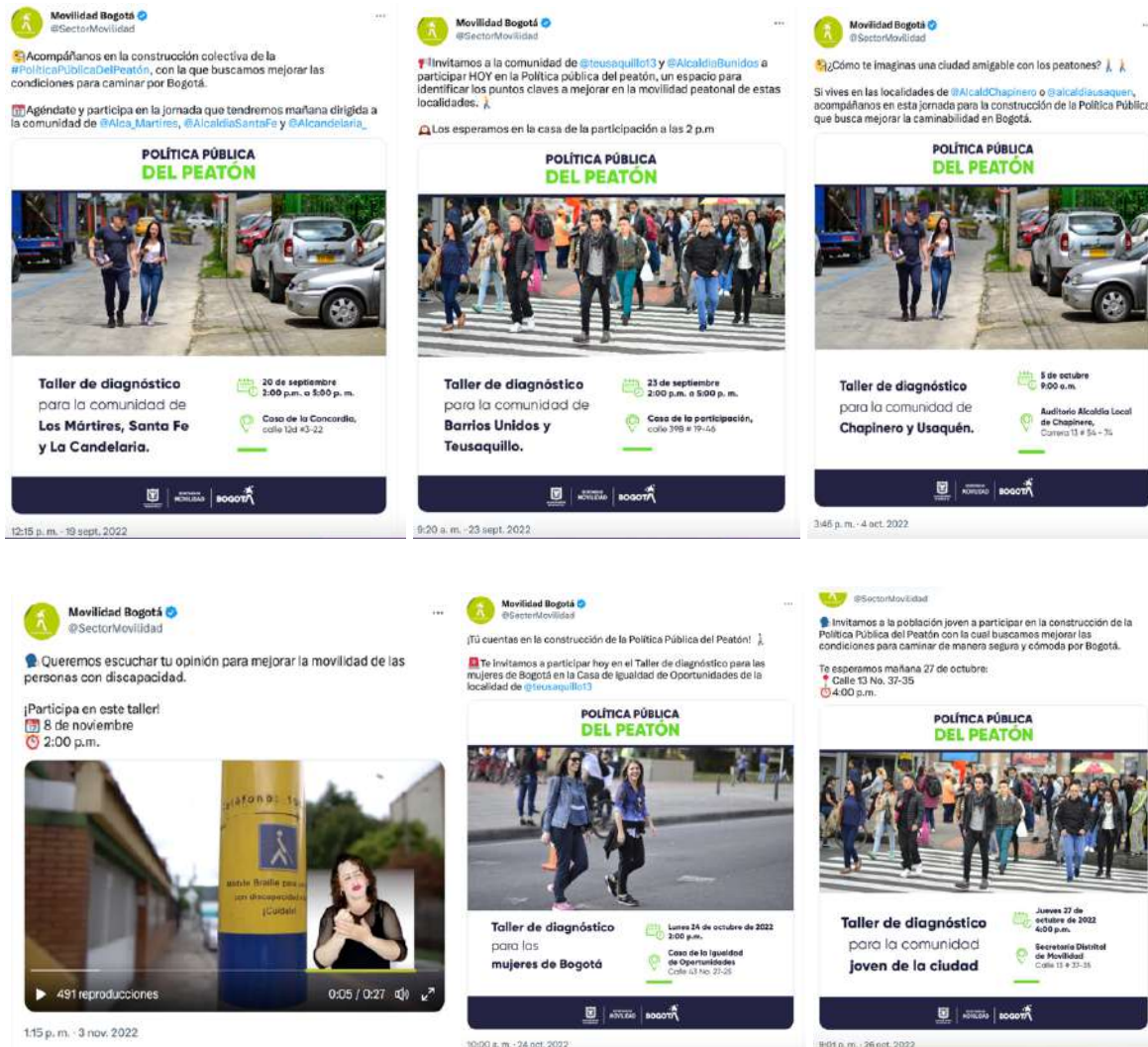
Figura 42. Imágenes del proceso de divulgación de los talleres



Fuente: Subdirección de la Bicicleta y el peatón

- Divulgación de la convocatoria en las redes sociales:

Figura 43. Imágenes de difusión de los talleres realizada a través de redes sociales.



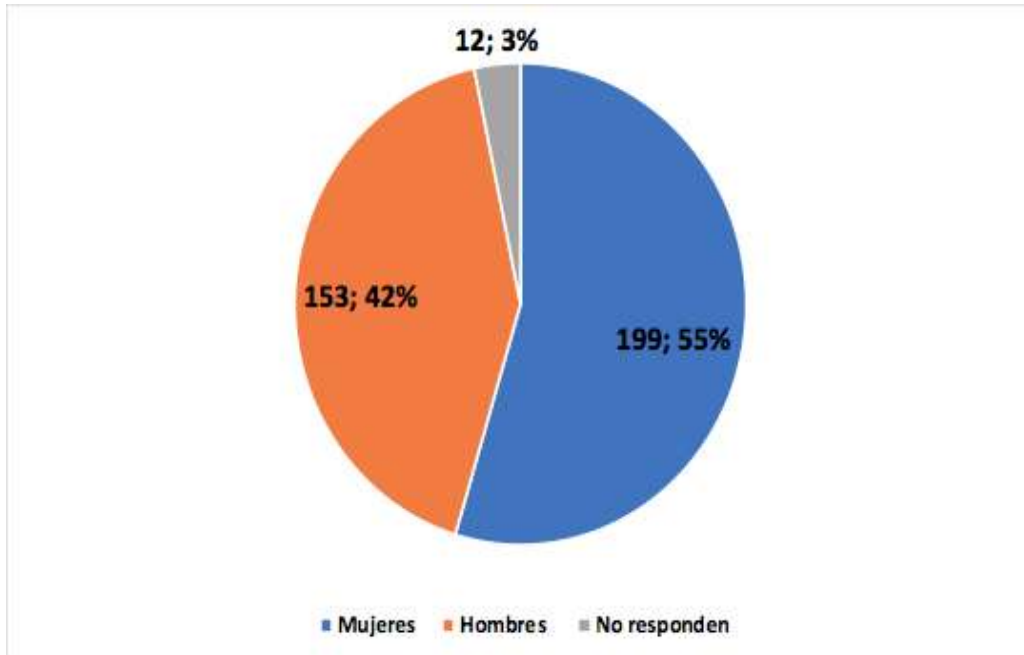
Fuente: Subdirección de la Bicicleta y el peatón - SDM

3.3. Desarrollo de los espacios de participación.

Los talleres se desarrollaron de acuerdo a la programación establecida y en los lugares señalados anteriormente, se contó con la participación de 364 personas, las cuales expresaron sus opiniones, experiencias y sentires a la hora de realizar sus viajes peatonales en la ciudad.

Del total de asistentes a los talleres el 55 % (199) fueron mujeres y el 42 % (153) hombres y el 3 % de personas (12) no respondieron. Los niños y niñas que asistieron a los talleres hicieron parte del programa ciempiés que maneja la SDM, con una participación del 37 % respecto al total de participantes.

Figura 44. Distribución de asistentes a talleres por sexo



Fuente: Elaboración propia - Subdirección de la Bicicleta y el peatón – SDM

Finalmente para el desarrollo de estos espacios de participación ciudadana se estima que tuvieron un valor aproximado de \$50.000.000 compuesto por material de trabajo y talento humano.

3.4. Talleres territoriales.

Teniendo presente el enfoque territorial y a través de la asesoría de la OGS de la SDM, se programaron 9 talleres donde se agruparon localidades por criterios geográficos, lo que permitió la interacción ciudadana a partir de sus experiencias. Los talleres territoriales convocaron a todos los grupos poblacionales de manera general y se desarrollaron de manera presencial, buscando que la asistencia fuera lo más variada posible.

3.4.1. Taller territorial localidades Santafé, Candelaria y Mártires

Figura 45. Taller territorial localidades Santa Fe, Candelaria y Mártires.



Fuente: Subdirección de la Bicicleta y el Peatón - SDM

Este taller se realizó el 20 de septiembre de 2022 en la Casa de la Concordia Calle 12d No 3 - 22m y contó con la participación de 11 personas de las cuales 3 eran mujeres y 8 hombres que pertenecían a las localidades que se convocaron.

3.4.2. Taller territorial localidades Antonio Nariño, Puente Aranda y San Cristóbal

Figura 46. Taller territorial localidades Antonio Nariño, Puente Aranda y San Cristóbal



Fuente: Subdirección de la Bicicleta y el Peatón - SDM

Este taller se realizó el 21 de septiembre de 2022 en la Calle 17 sur #18-49 Alcaldía Local Antonio Nariño primer piso y contó con la participación de 10 personas de las cuales 5 eran mujeres y 5 hombres.

3.4.3. Taller territorial localidades Teusaquillo y Barrios Unidos.

Figura 47. Taller territorial Localidades



Fuente: Subdirección de la Bicicleta y el peatón - SDM

Este taller se realizó el 23 de septiembre de 2022 en la Casa de la Participación Calle 39B #19-46 y contó con la participación de 21 personas de las cuales 14 eran mujeres y 7 hombres.

3.4.4. Taller territorial localidades Fontibón, Engativá y Suba.

Figura 48. Taller territorial localidades



Fuente: Subdirección de la Bicicleta y el peatón - SDM

Este taller se desarrolló el 4 de octubre de 2022 en la Calle 18 #99-56 Salón de la antigua JAL de Fontibón y contó con la participación de 8 personas de las cuales 3 eran mujeres y 5 hombres.

3.4.5. Taller territorial localidades Chapinero y Usaquén.

Figura 49. Taller territorial localidades Chapinero y Usaquén



Fuente: Subdirección de la Bicicleta y el peatón - SDM

Este taller se realizó el 5 de octubre en la Carrera 13 #54-74 Auditorio de Alcaldía de Chapinero y contó con la participación de 4 mujeres.

3.4.6. Taller localidades Tunjuelito y Rafael Uribe Uribe.

Figura 50. Taller territorial localidades Tunjuelito y Rafael Uribe Uribe



Fuente: Subdirección de la Bicicleta y el peatón - SDM

Este taller se realizó el 5 de octubre de 2022 en la Calle 32 sur #23-62 auditorio Alcaldía local Rafael Uribe Uribe y contó con la participación de 9 personas de las cuales 1 era mujer y 8 hombres que pertenecían a las localidades que se convocaron.

3.4.7. Taller territorial localidades Bosa, Ciudad Bolívar y Kennedy.

Este taller se realizó el 6 de octubre de 2022 en Carrera 81a #58-61 Colegio de la Bici y contó con la participación de 9 personas de las cuales 2 eran mujeres y 7 hombres que pertenecían a las localidades que se convocaron.

Figura 51. Taller territorial localidades Bosa, Ciudad Bolívar y Kennedy



Fuente: Subdirección de la Bicicleta y el peatón - SDM

3.4.8. Taller territorial Localidad Usme.

Este taller se realizó el 7 de octubre de 2022 en la Calle 75 sur #9A-24 Comunidad PVH y contó con la participación de 4 personas de las cuales 2 eran mujeres y 2 hombres.

Figura 52. Taller territorial Localidad Usme



Fuente: Subdirección de la Bicicleta y el peatón – SDM

3.4.9. Taller territorial Localidad Sumapaz.

Figura 53. Taller territorial Localidad Sumapaz



Fuente: Subdirección de la Bicicleta y el peatón - SDM

El 3 de noviembre en el centro poblado Nazareth con la participación de 23 personas de las cuales 15 eran mujeres y 8 hombres.

3.5. Talleres poblacionales.

Estos talleres poblacionales se programaron y realizaron con el acompañamiento de la Oficina de Gestión de la Secretaría Distrital de Movilidad y priorizando las poblaciones que se consideran más vulnerables al realizar los viajes según la Encuesta de Movilidad.

3.5.1. Taller poblacional con personas mayores.

Figura 54. Taller poblacional personas mayores



Fuente: Subdirección de la Bicicleta y el peatón - SDM

Este taller se realizó el 12 de noviembre de 2022 en la carrera 20 No. 19-06 sur barrio el Restrepo y contó con la participación de 69 personas de las cuales 49 eran mujeres y 20 hombres.

3.5.2. Taller CIEMPIÉS- República Dominicana- Suba La Gaitana.

Figura 55. Taller poblacional con niños y niñas, Suba



Fuente: Subdirección de la Bicicleta y el peatón - SDM

Este taller se realizó el 20 de octubre de 2022 en el Colegio República Dominicana Suba Gaitana Calle 131A No. 125-39 y contó con la participación de 32 personas de las cuales 24 eran niñas y 8 niños.

3.5.3. Taller CIEMPIÉS- República Colegio Sierra Morena-Ciudad Bolívar.

Figura 56. Taller poblacional con niños y niñas, Ciudad Bolívar



Fuente: Subdirección de la Bicicleta y el peatón - SDM

Este taller se realizó el 20 de octubre de 2022 en la Calle 77a sur Colegio Sierra Morena y contó con la participación de 50 personas de las cuales 19 eran niñas y 31 niños.

3.5.4. Taller CIEMPIÉS- República de Venezuela-Mártires.

Figura 57. Taller poblacional con niños y niñas, Mártires



Fuente: Subdirección de la Bicicleta y el peatón - SDM

Este taller se realizó el 21 de octubre de 2022 en Calle 22A # 25-25 Colegio República de Venezuela contó con la participación de 37 personas de las cuales 20 eran niñas y 17 niños.

3.5.5. Taller poblacional con población Afro, Palenqueros y Raizal.

Figura 58. Taller poblacional afro, Palenqueros y Raizal.



Fuente: Subdirección de la Bicicleta y el peatón - SDM

Este taller se realizó el 26 de octubre de 2022 en la Calle 21 #5-74 Alcaldía de Santa Fe y contó con la participación de 7 personas de las cuales 5 eran mujeres y 2 hombres.

3.5.6. Taller poblacional con Mujeres- Antonio Nariño.

Figura 59. Taller poblacional con Mujeres, Antonio Nariño



Fuente: Subdirección de la Bicicleta y el peatón - SDM

Este taller se realizó el 26 de octubre de 2022 en Calle 11 sur #11b-31 Casa de Igualdad de Oportunidades para las mujeres y contó con la participación de 19 mujeres.

3.5.7. Taller poblacional con Mujeres- Teusaquillo.

Figura 60. Taller poblacional con mujeres, Teusaquillo



Fuente: Subdirección de la Bicicleta y el peatón - SDM

Este taller se realizó el 24 de octubre de 2022 en Casa de igualdad de oportunidades de Teusaquillo Calle 43 #27-13 y contó con la participación de 2 mujeres.

3.5.8. Taller poblacional con Jóvenes - SDM.

Este taller se realizó el 27 de octubre de 2022 en las instalaciones de la SDM y contó con la participación de 3 hombres.

Figura 61. Taller poblacional con Jóvenes



Fuente: Subdirección de la Bicicleta y el peatón -SDM

3.5.9. Taller poblacional con Jóvenes de la ESAP.

Figura 62. Taller poblacional con Jóvenes, ESAP

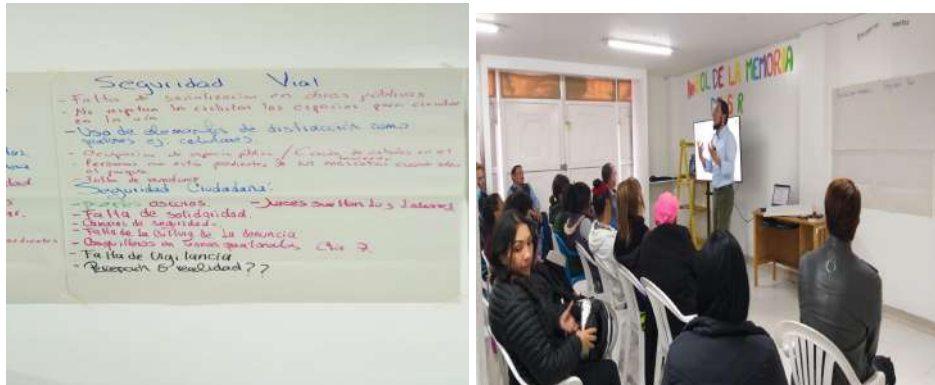


Fuente: Subdirección de la Bicicleta y el peatón -SDM

Este taller se realizó el 9 de noviembre de 2022 en la Calle 44 #53-37 Escuela Superior de Administración Pública y contó con la participación de 12 personas de las cuales 6 eran mujeres y 6 hombres.

3.5.10. Taller con población de los sectores LGBTI.

Figura 63. Taller con población de los sectores LGBTI

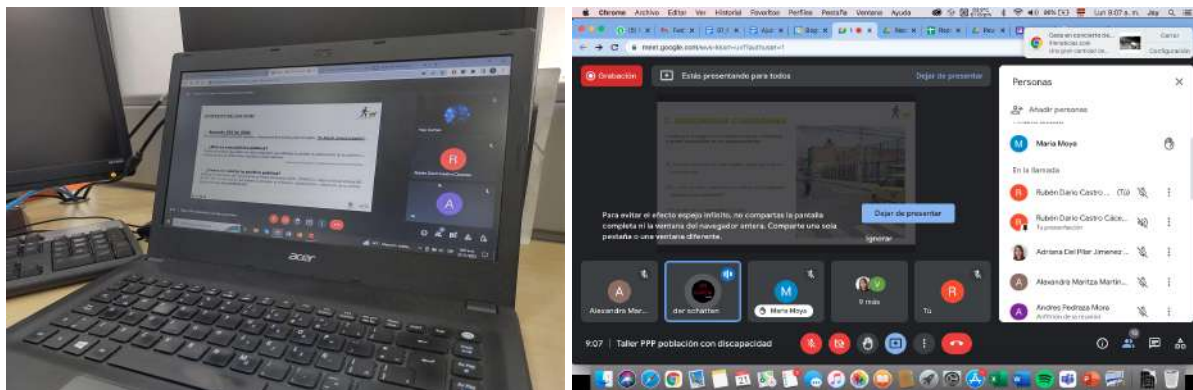


Fuente: Subdirección de la Bicicleta y el peatón - SDM

Este taller se realizó el 16 de noviembre de 2022 en la Carrera 21 # 25-06 Casa LGBTI localidad Rafael Uribe y contó con la participación de 12 personas de los sectores poblacionales LGBTI.

3.5.11. Taller poblacional con personas con discapacidad.

Figura 64. Taller poblacional con personas con discapacidad



Fuente: Subdirección de la Bicicleta y el peatón - SDM

Este taller se realizó el 21 de noviembre de 2022 de forma virtual y contó con la participación de 4 mujeres.

Finalmente, el proceso de participación ciudadana culminó con una mesa de trabajo el 8 de febrero de 2023 liderada por el concejal Celio Nieves Herrera autor del Acuerdo Distrital 836 de 2022.

Figura 65. Mesa de trabajo con el Concejal Celio Nieves Herrera



Fuente: Subdirección de la Bicicleta y el peatón

Para este capítulo se anexan los listados de asistencia de los talleres poblacionales, territoriales y el realizado en el Concejo de Bogotá (ver anexo 3).

4. RESULTADOS DE LA INFORMACIÓN OBTENIDA DEL PROCESO DE PARTICIPACIÓN.

En este capítulo se presentan los principales resultados obtenidos en el proceso de participación ciudadana de cada uno de los talleres realizados, agrupados de acuerdo a los ámbitos temáticos propuestos. En un primer momento se realizará un análisis de resultados de las opiniones y aportes que expresó la ciudadanía en los talleres para ámbitos temáticos. Posteriormente, se exponen las conclusiones de esta participación.

El proceso de participación ciudadana recogió 780 opiniones y/o aportes de los 9 talleres territoriales, 11 poblacionales y una mesa de trabajo con el Concejal Celio Nieves Herrera esta información se sistematizó en una matriz de resultados que permitió realizar el análisis sobre las opiniones de la ciudadanía frente a cada uno de los ámbitos temáticos.

Se observa por parte de los asistentes a los talleres que la problemática que orienta el desarrollo de la política, a saber: “la ciudad no cuenta con las condiciones adecuadas de espacio público, seguridad vial, calidad, infraestructura, seguridad personal, calidad urbana y accesibilidad para promover al peatón como el eje estructurador de la movilidad de la ciudad”¹⁹, si es un aspecto relevante para ser tenido en cuenta dentro de la política pública de la ciudad, ya que, se percibe una constante vulneración de los derechos de la ciudadanía para movilizarse peatonalmente con seguridad y calidad. Se señala que es una problemática recurrente y que la ciudadanía carece de la protección por parte de las autoridades y que los distintos actores de la movilidad no reconocen la importancia de la personas que circulan peatonalmente.

En tal sentido, la ciudadanía participante de los espacios de participación considera que se deben tomar medidas que permitan mejorar las condiciones de la movilidad peatonal y que promueven el respeto de las personas que transitan en la ciudad. A su vez denotan que se deben realizar acciones de sensibilización y culturales que destaquen la importancia de las y los peatones para así promover que todas las personas comprendan que en alguna etapa de sus viajes los realizan de este modo.

¹⁹ Es importante señalar que como resultado del proceso de participación ciudadana se ajustó la redacción de la problemática de la política pública, obteniendo como resultado: Las condiciones de Bogotá para la movilidad y permanencia peatonal de la ciudadanía son deficientes en términos de infraestructura, accesibilidad y seguridad.

4.1. Resultados para los talleres territoriales.

A continuación, se presentan los resultados de los talleres territoriales de acuerdo al problema planteado y los ámbitos temáticos.

- **Calidad Urbana.**

De manera específica las y los participantes de los talleres de las localidades de Candelaria, Santa Fe, Mártires, Antonio Nariño, Puente Aranda y San Cristóbal hicieron referencia a la presencia de basuras en los andenes, la cual les genera una sensación de incomodidad, consideran necesario que se cuente con más canecas que le permitan a las personas depositar de manera correcta las basuras. De igual manera, comentaron que es una práctica recurrente que se arrojen escombros de construcciones en los andenes, lo cual hace que los pasos peatonales no sean confortables y seguros para la ciudadanía.

Por su parte, en las localidades de Barrios Unidos, Teusaquillo, Chapinero y Usaquén las y los participantes destacaron la falta de bancas sobre los andenes para poder descansar mientras realizan sus viajes. La ciudadanía también señaló la mala calidad del aire a la que están expuestos, pues considera que esta situación puede ser una causal de enfermedades respiratorias. Además, compartieron que en estas localidades se puede evidenciar cables eléctricos sueltos que se convierten en un peligro ya que causan accidentes.

En las localidades de Engativá, Fontibón y Suba, las personas que participaron de los talleres expusieron que uno de los problemas que perciben a la hora de realizar sus viajes peatonales está asociado a la contaminación auditiva producida principalmente por los carros grandes que transitan en las calles, puesto que, consideran que el alto nivel de ruido causa molestias al momento de caminar por el territorio. Otro tema que señalaron las personas que participaron de este taller está asociado a la existencia de malos olores en el ambiente que desmotivan a las y los peatones para que salgan a realizar sus viajes.

Para las y los habitantes de las localidades de Rafael Uribe Uribe, Tunjuelito, Ciudad Bolívar, Bosa, Kennedy y Usme los problemas de calidad urbana están asociados a la presencia de basuras, pero hacen un especial énfasis en el popó de perro que se encuentran constantemente en los andenes, causándoles la sensación que son espacios insalubres y contaminados. Además, las y los ciudadanos de estas localidades agregan que el mobiliario urbano que existe en las dos localidades, como bancas, zonas verdes y andenes no son aptos para el uso de la ciudadanía, ya que están rotos o en mal estado y carecen de mantenimiento.

Por último, las y los habitantes de la Localidad de Sumapaz, reconociendo y destacando las características rurales de su localidad, indicaron que en su territorio se carece de andenes o senderos peatonales que estén iluminados en ciertas zonas, asimismo, plantean que no existen bancas, que permitan tomar descansos dado que se realizan largos recorridos producto de las dinámicas sociales y económicas propias de su territorio.

- **Seguridad vial y seguridad personal.**

- o **Seguridad vial**

Para las y los habitantes que participaron de los talleres realizados en las localidades de Candelaria, Santa Fe, Mártires, Antonio Nariño, Puente Aranda, San Cristóbal, Teusaquillo, Barrios Unidos, Engativá, Fontibón, Suba, Usaquén, Chapinero, Rafael Uribe Uribe, Tunjuelito, Ciudad Bolívar, Kennedy, Bosa y Usme, los problemas que identificaron reiteradamente giraron alrededor de: la invasión y exceso de velocidad por parte de los carros, motos, bicicletas y bicitaxis de los espacios de circulación peatonal; y la falta de respeto de los semáforos en las intersecciones viales.

A su vez, señalan de manera unánime que la ciudad no tiene suficientes pasos seguros para los peatones; los andenes se encuentran invadidos por avisos de comerciantes formales e informales y los semáforos no están bien sincronizados para que los peatones puedan pasar a un buen ritmo por las cebras peatonales.

Sumado a lo anterior, las y los participantes de los talleres de estas localidades manifestaron que en las vías locales no se encuentran suficientes reductores de velocidad en los pasos peatonales. Además resaltan la necesidad de señalización peatonal para que los ciudadanos sepan la ruta adecuada para trasladarse y ubicarse en la ciudad.

Finalmente, para las y los participantes de la localidad de Sumapaz la situación que impacta la seguridad vial de las y los habitantes de la localidad está relacionada con el exceso de velocidad de las motos, vehículo más común del territorio, pero hacen un especial énfasis en que las personas que las manejan en las noches de los fines de semana por lo regular están embriagados y producen accidentes.

- o **Seguridad personal**

Para las y los participantes de los talleres de las 20 localidades, la inseguridad que perciben a la hora de realizar sus viajes peatonales se sustenta en la falta de cámaras de seguridad y de unidades policivas en las vías. De igual forma, hacen referencia a las deficiencias en el alumbrado público lo que genera una percepción de inseguridad; y las casas abandonadas que son espacios que propician que la delincuencia realice asalto, hurtos, y abusos a las mujeres.

Sumado a lo anterior, la ciudadanía identificó el hurto de celulares como el delito más común a la hora de hacer sus viajes peatonales y en los momentos de realizar intercambios modales en el transporte público, para ellas y ellos en las estaciones de TransMilenio es usual que los despojen de sus pertenencias, los agredan físicamente o intenten herirlos gravemente para robarlos.

Adicionalmente, para algunos participantes, el uso de los puentes peatonales en las noches es un peligro, pues a estas horas son espacios con muy poca presencia de ciudadanía y sin iluminación, siendo propicios para ser víctimas de delitos.

Las voces ciudadanas también expresaron que la mala ubicación de los contenedores de basura en algunos puntos de las localidades se convierte en obstáculos para el paso seguro de las y los peatones, en escondite para los ladrones y en las esquinas limitan la visibilidad.

Por último, las y los participantes de los talleres hicieron referencia al problema de salud pública en el que se han convertido la presencia de los perros en las vías públicas, puesto que, cuando los sacan no los llevan con sus respectivos bozales lo que ha ocasionado ataques, mordeduras y lesiones personales generando conflictos entre la ciudadanía.

- **Facilidad para moverse (accesibilidad)**

Para este ámbito de facilidad para moverse, la ciudadanía que participó de los talleres de las localidades de Candelaria, Santa Fe, Mártires, Antonio Nariño, Puente Aranda, San Cristóbal, Teusaquillo, Barrios Unidos, Engativá, Fontibón, Suba, Usaquén, Chapinero, Rafael Uribe Uribe, Tunjuelito, Ciudad Bolívar, Kennedy, Bosa y Usme, plantean las siguientes situaciones problemáticas:

Los puentes peatonales que tiene la ciudad se encuentran en mal estado, no tienen iluminación y algunos no tienen las láminas metálicas en el piso porque se las han robado y se convierten en trampas mortales que generan accidentes.

De igual forma consideran que los andenes son estrechos, en algunos tramos muy altos (esto dificulta la movilidad de las y los peatones con muletas o en silla de ruedas), con huecos, sucios y las baldosas o adoquines están a desnivel. También señalaron que los andenes se encuentran en mal estado, sin mantenimiento y con baldosas llenas de agua que cuando se pisan salpican los pies de las personas y es una sensación muy incómoda.

Así mismo, indicaron que los andenes tienen inclinaciones muy pronunciadas y presentan rampas privadas para el acceso a predios, convirtiéndose en obstáculos para que las y los peatones realicen sus viajes de forma continua y cómoda. Las y

los ciudadanos también comentaron que en los andenes se puede apreciar la existencia de bolardos y cajas de inspección de servicios públicos sin tapas que dificultan la movilidad peatonal.

A lo anterior, se le suma la falta de conexión entre andenes, postes y la presencia de señales de tránsito mal ubicadas sobre los andenes y pasos texturizados o pompeyanos que no tienen superficies uniformes, para brindar las condiciones físicas que garanticen hacer un viaje continuo y agradable.

Igualmente, las y los participantes consideran que no existe una planeación de la ciudad para las y los peatones, ya que, la prioridad siempre se ha orientado para los carros privados y el transporte público vehicular.

De manera particular en las localidades de Chapinero y Usaquén, los participantes indican que tienen que compartir los andenes con los ciclistas lo que hace insegura la movilidad por el territorio, debido a que algunas ciclorrutas se encuentran construidas en los andenes.

También se destaca que las y los participantes del taller de las localidades Tunjuelito y Rafael Uribe, señalan que la falta de mantenimiento en las alcantarillas sin tapa generan accidentes. Sumado a que existen escombros que son botados sobre los andenes, generando más basuras, y por ende dificultando mucho más la movilidad.

Por último, la ciudadanía que asistió al taller en la Localidad de Usme evidenciaron que los paraderos del SITP no tienen la señalización de los destinos porque se las han robado, lo que dificultan abordar este servicio; y que sus habitantes tampoco tienen andenes adecuados para la movilidad de las personas con discapacidad.

- **Acceso a Servicios y comercio.**

En este ámbito se consultó a los asistentes al taller sobre cuáles eran esos servicios a los que se les dificulta acceder a 1 kilómetro o máximo 15 minutos de distancia caminando.

Por lo tanto, las y los participantes de los talleres realizados en las localidades de la Candelaria, Santa Fe, Mártires, Antonio Nariño, San Cristóbal, Puente Aranda, Teusaquillo, Barrios Unidos, Engativá, Fontibón, Suba, Chapinero, Usaquén, Tunjuelito, Rafael Uribe, Bosa, Ciudad Bolívar y Kennedy hicieron énfasis en la necesidad de contar con distintos servicios como: colegios y jardines infantiles, ya que, en algunos casos deben hacer viajes a pie que duran más de 30 minutos para llegar a los centros educativos con las niñas y los niños. De igual manera la ciudadanía planteó la necesidad de contar con sedes de universidades públicas en las localidades de la periferia de la ciudad.

Las y los participantes también hicieron referencia a la ausencia de servicios de salud como hospitales, quejándose de las largas distancias que tienen que recorrer para poder reclamar sus medicamentos y asistir a citas médicas o exámenes.

La ciudadanía también plantean que en sus localidades no existen las instalaciones que brinden servicios asociados a la registraduría, notarías, CADES y SuperCADES. Otros de los servicios a los cuales no tienen acceso a una corta distancia son los relacionados con la recreación, cultura y el deporte, salas de cine, bibliotecas y centros culturales, lo que reduce las posibilidades de contar con opciones para el ocio.

Dentro de estos talleres se destaca que, para los ciudadanos de la localidad de Usme, el acceso a servicios es más difícil, sus habitantes, además de tener carencia de servicios de salud, recreación y educativos, tienen dificultades para acceder a un SuperCADE, situación que los obliga a trasladarse con mayor frecuencia y siempre en transporte vehicular a otras localidades.

Finalmente, en la localidad de Sumapaz indicaron que no tienen la posibilidad de acceder a este tipo de servicios en una distancia de 1 km o 15 minutos a pie, ya que, por su ubicación geográfica no es fácil la instalación física de los equipamientos para la prestación de todo este tipo de servicios. A su vez, señalan que los servicios de salud y educación de su localidad no son los suficientes para cubrir a la población residente.

- **Cultura de la caminata.**

En cuanto a la cultura de la caminata, se consultó a las y los participantes de todos los talleres territoriales cuáles eran los comportamientos de los distintos actores viales que tienen influencia en los viajes a pie.

Como respuesta general, la ciudadanía señaló que los actores viales no tienen cultura ciudadana para realizar sus viajes ya sea en vehículos de combustión, en bicicleta, patineta, a pie o en patines.

Los participantes también expresaron que esa falta de cultura ciudadana se evidencia cuando los ciclistas y las motos invaden los andenes, de igual manera cuando dejan parqueados carros y motos en los andenes y cuando estos actores no respetan a las y los peatones y le echan encima el vehículo a las personas que van a pie por los andenes.

La falta de cultura ciudadana, también tiene origen en que la ciudad está diseñada y construida para el uso del carro y no de las y los peatones como el actor principal de la movilidad, lo que conlleva a que los espacios de circulación de la ciudad tengan

dimensiones reducidas y en algunos sectores de la ciudad ni siquiera existan los andenes para que la circulación peatonal.

Los participantes de los talleres también señalaron que los actores viales no respetan las normas de tránsito, pues se pasan los semáforos en rojo; ; las y los peatones no usan los puentes peatonales y en ocasiones tampoco usan los andenes; los domiciliarios invaden los andenes; algunos policías manejan sus motos por los andenes y en contravía incomodando a los peatones. De igual manera, la ciudadanía percibe que los conductores de los vehículos automotores no respetan ni dan prioridad a las personas mayores y a las personas con discapacidad al momento de cruzar las calles.

Adicionalmente, para este ámbito la ciudadanía resalta que las mujeres y en especial las niñas son acosadas por habitantes de calle y adultos mayores cuando realizan sus viajes por algunas partes de la ciudad.

4.2. Resultados para los talleres poblacionales.

- **Talleres con niñas y niños.**

Los tres talleres para la niñez se realizaron con niñas y niños del programa Ciempiés de la SDM de los colegios República de Venezuela - localidad de los Mártires, República Dominicana - localidad de Suba y Sierra Morena - localidad de Ciudad Bolívar.

Para el desarrollo de estos talleres se utilizó la metodología de cartografía social, la cual consistió en preguntarles a las niñas y niños: ¿Cuáles eran los problemas o inconvenientes que tenían a la hora de caminar con sus familiares o con los profesionales del programa Ciempiés?

Figura 66. Cartografía social con niños y niñas del programa CIEMPIÉS



Fuente: Subdirección de la Bicicleta y el peatón - SDM

De manera general los comentarios de las niñas y niños y lo plasmado a través de sus dibujos dejó en claro que a la hora de circular peatonalmente por sus barrios los problemas que los aquejan están relacionados con el ámbito de accesibilidad; pues hacen énfasis en el mal estado de los andenes, presentan distintas alturas y rampas inclinadas que no les permite caminar tranquilos, pues por su estatura es difícil acceder a estos espacios físicos y prefieren transitar por la vía vehicular. También

resaltaron que en los andenes encuentran charcos, alcantarillas sin tapas que causan accidentes y dificultades para realizar sus desplazamientos.

Otro de los temas que compartieron las niñas y niños en los talleres estuvo relacionado con el irrespeto de los actores viales: los carros, motos, ciclistas y personas en patineta no los respetan a la calle, pues indicaron cómo estos actores frecuentemente no les dan permiso en las esquinas por donde tradicionalmente hacen sus viajes hacia el colegio con el equipo de ciempiés. Adicionalmente, señalaron que los carros y motos no respetan las normas de tránsito pues pisan las cebras y se pasan los semáforos en rojo.

Ahora bien, los niños y niñas del colegio República Dominicana en la localidad de Suba comentaron que a la hora de realizar sus viajes con sus cuidadores han sido víctimas de hurto de sus pertenencias. Además, las niñas señalan de manera reiterada que a la hora de realizar su viaje de la casa al colegio son víctimas de piropos y acoso sexual por parte de adultos, personas mayores y personas habitantes de calle.

Por otro lado, los niños y niñas del colegio República de Venezuela en la localidad de los Mártires destacaron que cuando hacen sus viajes peatonales de la casa al colegio, constantemente encuentran basuras, popó de perros, escombros y animales muertos en los andenes.

Los niños y niñas del colegio Sierra Morena en la localidad de Ciudad Bolívar, además de resaltar los problemas que presenta la infraestructura en los andenes, hicieron énfasis en la presencia de habitantes de calle por los andenes que generan inseguridad y miedo al momento de circular peatonalmente.

- **Taller con personas mayores.**

En el ámbito de calidad urbana, las personas mayores por tener una condición física reducida a la hora de realizar sus viajes, expresaron su preocupación por la invasión de basuras y del popó de los perros en los andenes, pues consideran que la presencia de estos desechos son generadores de enfermedades respiratorias. También mencionan la necesidad de tener andenes arborizados y podados que brindan sombra y mejoren la calidad del aire que respiran.

De igual forma, señalaron que el exceso de ruido en la calle los afecta inmensamente, no los deja concentrarse y muchos menos escuchar el pasar de los vehículos ocasionando accidentes en algunos casos.

En el ámbito de seguridad personal, coincidieron en la apreciación que la presencia de habitantes de calle en los andenes es una situación que les genera temor e inseguridad, razón por la cual evitan salir a la calle.

En cuanto a seguridad vial señalaron que la continua invasión del espacio público por parte de motos, vendedores informales, bicitaxis y bicicletas los obliga a bajarse del andén a la vía vehicular quedando expuestos a diversos accidentes.

Los participantes también indicaron que la falta de respeto por las señales de tránsito por parte de los vehículos, motos y bicicletas ponen en riesgo la seguridad vial de las personas mayores, dado que su movilidad es más reducida y sus reflejos son más lentos.

En el ámbito de accesibilidad las personas mayores comentaron que el deterioro físico de los andenes, los desniveles y las baldosas o adoquines levantados generan daños en los bastones, sillas de ruedas y muletas, además de generar caídas y accidentes graves. Tampoco se tiene diferenciado cuando empieza y termina una ciclorruta, los puentes peatonales también se consolidan como un obstáculo que reduce su movilidad a pie, ya que las inclinaciones de las rampas para subirlos son muy altas haciendo que el esfuerzo para pasar sea agotador, desestimulando en esta población su uso.

En el ámbito de acceso a servicios, se quejan de que la ciudad no ofrece servicio de baños públicos, pues, debido a su edad y estado de salud, en algunos casos el uso frecuente del baño se hace muy necesario. De igual manera, consideran importante tener parques accesibles, de calidad y a menos de 15 minutos caminando o en un rango de 1 Km a sus residencias para disfrutar del tiempo libre y de esparcimiento en compañía de sus amigos y familia. Adicionalmente, insisten en la falta de super CADES y presencia física de entidades distritales y del nivel nacional como notarías y registraduría para poder acceder a este tipo de trámites caminando.

Un constante reclamo en este ámbito de acceso a servicios públicos se orienta hacia la falta de paraderos para el SITP y de estaciones para TransMilenio, pues señalan que están ubicadas muy lejos de las zonas residenciales y es complicado llegar a estas por las malas condiciones de las rampas y andenes por los que se realizan los viajes a pie.

Finalmente, en el ámbito temático de cultura de la caminata, las personas mayores mencionaron que las personas no caminan por la derecha, demostrando la poca cultura ciudadana y señalaron que existe una costumbre en los semáforos por parte de motociclistas y vehículos, que consiste en que al momento en que el peatón pasa por la cebrilla, estos vehículos aceleran para afanar a quien camina y esta acción los ponen en riesgo asustándolos y haciéndolos caer.

- **Taller con población afro, palenquera y raizal.**

Los participantes del taller afro, palenquero y raizal comentaron que los problemas que más los aquejan dentro del ámbito de calidad urbana son: la continua presencia de basuras en los andenes y puentes peatonales que generan un ambiente de insalubridad e inseguridad. También mencionan que las alcantarillas que están sobre los andenes no tienen tapas y se convierten en trampas mortales al momento de realizar sus viajes peatonales.

La población afro, palenquera y raizal planteó que la ciudad carece de canecas para depositar la basura y por esto es dejada en los andenes, donde muchas veces no es recogida por el servicio de aseo, convirtiendo los andenes en basureros donde proliferan malos olores, plagas y obstruyen por completo el paso peatonal.

Mencionan también, que hacen falta luminarias o postes de luz en los andenes, para realizar desplazamientos más seguros en la noche. Igualmente exponen que en la ciudad no hay bancas para descansar después de hacer largos recorridos.

En relación con la seguridad personal, a la hora de hacer sus viajes peatonales perciben que la ciudad carece de cámaras de seguridad para vigilar los pasos peatonales y las zonas públicas donde concurren los peatones.

En cuanto al ámbito temático de accesibilidad, comentaron que la falta de rampas, andenes a nivel, mantenimiento de las vías y reductores de velocidad en vías concurridas por los peatones hace que los viajes no sean accesibles. Otra situación que se considera problemática desde el ámbito de acceso a servicios, es la falta de paraderos a un 1 km o a 15 minutos para acceder al transporte público; además consideran que falta mayor frecuencia en las rutas del SITP.

Acerca de la cultura de la caminata indicaron que sacar la basura a las esquinas y dejarla tirada en los andenes es muy común en el comportamiento diario de las personas, por lo que esta práctica se consolida como un comportamiento que debe ser tratado como un asunto público a mejorar con campañas ciudadanas del cuidado de la ciudad.

Es importante señalar que no se identificó de una afectación particular por la pertenencia étnica con respecto a los diversos ámbitos temáticos abordados en la fase diagnóstica de la política, ya que, los aspectos destacados se relacionan con las situaciones que son experimentadas por toda la ciudadanía, por tal motivo no se consideran acciones diferenciales dentro de la política para esta población.

- **Taller con mujeres en las localidades de Antonio Nariño y Teusaquillo.**

En estos dos talleres que se realizaron con mujeres se presentaron la siguiente problemática para cada ámbito temático:

En relación con la calidad urbana las mujeres manifiestan que a la hora de hacer sus viajes, se observa que la ciudad no tiene zonas arborizadas, bancas, canecas de basura, además que los habitantes de calle al revisar las bolsas de basuras para recoger el reciclaje dejan desechos en el andén, generando la proliferación de los malos olores, roedores e insectos. Por lo tanto, su percepción frente a la ciudad es que esta no brinda comodidad y seguridad física para caminar.

Las mujeres también reclaman, en cuanto a calidad urbana, la no recolección de los desechos de perros en los andenes, prados y zonas verdes en los parques. De manera reiterada expresan que al momento de realizar sus viajes peatonales existe la posibilidad de pisar excrementos corriendo el riesgo de alguna infección

En cuanto a la seguridad vial, comentaron que el comercio que se ubica en los andenes genera contaminación visual y auditiva que obstaculiza el paso peatonal. De igual manera, sucede con los vehículos (motos y carros) que se estacionan en los andenes.

Otro tema que consideraron las mujeres, es el poco espacio en los andenes con los que cuenta la ciudad para que se pueda circular peatonalmente de manera cómoda y sin tener que compartir o competir con las bicicletas.

Para las asistentes la presencia de vendedores informales y la instalación de avisos de publicidad en los andenes también se consolida como un problema de seguridad vial, ya que, se tienen que bajar a la vía vehicular para hacer sus trayectos aumentando la posibilidad de sufrir accidentes.

En consideración a la seguridad personal, las mujeres manifestaron que al momento de realizar sus viajes a pie son sujetas de acoso verbal y sexual por parte de otros actores viales y por habitantes de calle, de ahí que, circular peatonalmente para las mujeres sea riesgoso para su integridad.

Respecto al ámbito de accesibilidad, a la hora de caminar comentan que las baldosas de los andenes se encuentran en mal estado, a desnivel, rotas y llenas de agua que al pisarlas salpican agua; y que las vías carecen de un mantenimiento físico que estimule el salir a caminar por la ciudad.

Sobre el ámbito de acceso a servicios a través de viajes de 15 minutos o máximo a 1 km de distancia de su hogar, las mujeres reclaman la necesidad de establecimientos para el pago de servicios públicos o CADE. De igual forma, ponen en la agenda de los talleres la falta de espacios físicos para el disfrute del tiempo libre como salas de cines, piscinas y parques temáticos a los que puedan acceder peatonalmente y a bajo costo o gratis.

Por último, para el ámbito temático de cultura de la caminata, el grupo de mujeres que participaron de los talleres evidencia que a la ciudad le falta cultura ciudadana, pues no existe empatía por parte de los actores viales y mucho menos solidaridad con las y los peatones al momento de compartir las vías de la ciudad. Los ciclistas y motociclistas transitan constantemente con exceso de velocidad por los andenes y ponen en riesgo la vida de todos. No hay sentido de pertenencia y convivencia para incentivar comportamientos de respeto hacia los demás actores viales.

- **Taller con jóvenes ESAP y taller con jóvenes SDM.**

Las y los jóvenes que participaron de los talleres consideraron que, frente al tema de calidad urbana, al momento de realizar sus viajes a pie, la ciudad no cuenta con suficientes espacios verdes para descansar. Se siente una ciudad de mucho cemento y sin calidad del aire, por lo tanto, consideran que no es comfortable movilizarse en ella. Otra situación que plantean frente a este ámbito es la falta de iluminación y la mala disposición de los desechos que se hacen la ciudadanía en los andenes.

Para los y las jóvenes la seguridad vial al momento de realizar sus desplazamientos, está siendo afectada por la invasión del espacio peatonal por parte de los vendedores informales y el mal estacionamiento de los vehículos y bicicletas en los andenes, haciendo que las personas tengan que bajarse a la vía vehicular para continuar sus trayectos, poniendo en riesgo su integridad física.

Frente a la seguridad personal, al caminar tienen una percepción alta de la inseguridad, sustentada en la baja confianza que se tiene hacia la Policía y la poca presencia de esta, tampoco sienten solidaridad por parte de los vecinos en el caso de ser víctimas de hurto ni colaboración para evitarlo o denunciarlo.

En cuanto a la accesibilidad para caminar, expresaron que la ciudad tiene poca señalización y de baja calidad, pues esta se deteriora con el pasar del tiempo y no se le hace el mantenimiento que requiere, en consecuencia no se tiene claro por donde deben de transitar los peatones en algunos puntos de la ciudad; De igual forma, señalan que los andenes no tienen vados (obra que se realiza en la vía pública para permitir que los vehículos puedan acceder a un garaje o a otro espacio), son estrechos, con desniveles inaccesibles para la población con discapacidad.

En relación al acceso a servicios, al momento de realizar viajes a pie las y los jóvenes plantean que la ciudad no cuenta con baños públicos, ni lugares turísticos y atractivos para visitar en todas las localidades, pues los escenarios deportivos (parques grandes, estadio y coliseo) culturales (museos y teatros) están concentrados en el centro de la ciudad o en la periferia a donde se debe llegar en vehículo.

De otro lado, las y los jóvenes plantean que la ciudad no tiene un instrumento que posibilite la navegación virtual de la misma, para así tener una variedad de rutas y tomar una decisión de cual escoger al momento de hacer un viaje a pie.

En cuanto a la cultura de la caminata los y las jóvenes consideran que los actores viales no respetan las normas de tránsito, por diferentes factores, entre los que se encuentra que a Bogotá llegan ciudadanos de todo el país, lo que hace que Bogotá sea de todos y de nadie, por lo tanto, consideran que es importante que en los colegios se promueva la educación vial y el sentido de pertenencia a su capital.

Además señalaron que la ciudadanía no conoce los beneficios físicos y en salud que tiene el caminar por la ciudad.

Finalmente, los y las jóvenes consideran que algunos peatones por considerarse el actor vial de mayor importancia toman una actitud irresponsable que consiste en que siempre se les debe respetar así incumplan las normas de tránsito, comportamiento que no corresponde con los deberes del peatón para hacer sus viajes a pie.

- **Taller de personas con discapacidad, cuidadores y cuidadoras.**

El taller con las personas con discapacidad se realizó de manera virtual y tuvo los siguientes resultados:

En cuanto al ámbito de calidad urbana las personas con discapacidad comentan que los andenes que son podotáctiles y los espacios donde se encuentran las paredes por las cuales se ubican, se encuentran invadidas por vendedores informales y por los anuncios de los establecimientos comerciales, obstaculizando por completo el paso de esta población y con frecuencia generando accidentes. También señalan que los funcionarios públicos no tienen habilidades para dar respuesta a las consultas que realizan las personas con discapacidad cuando quieren abordar el transporte público (SITP o Transmilenio).

Para los temas relacionados con seguridad vial, reiteran que la presencia de los vendedores informales y el mobiliario de los establecimientos de comercio ubicado en los andenes ponen en riesgo su integridad física, ya que, tienen que bajarse a la vía para realizar su viaje. También expresan que las señales de tránsito y los postes de luz se convierten en obstáculos sobre los andenes y que en algunos barrios de Bogotá no existen andenes para desplazarse.

Para seguridad personal, los participantes refieren la desconfianza que las personas evidencian cuando se les pide información, porque creen que van a ser robados por la persona con discapacidad.

En el servicio público *“no me siento segura con mi mamá y mi hermano, ellos siendo personas con discapacidad los han robado dos veces”* (participante de taller población con discapacidad)

“A muchas personas se les ve la discapacidad, pero la comunidad no colabora. He visto policías pegándole a chicos con discapacidad pensando que son ladrones o algo por el estilo” (participante de taller población con discapacidad)

Para la cultura de la caminata expresan que los servidores públicos que se encuentran en las estaciones de TransMilenio y los conductores del servicio público no ayudan ni orientan a las personas con discapacidad *“nos hacen el feo”* señalan los asistentes.

En accesibilidad los participantes mencionan que los andenes se encuentran en mal estado, tienen baldosas y adoquines levantados, en algunos tramos están rotos; las cajas de servicios públicos no tienen sus tapas, las alcantarillas no tienen tapas o las tienen dañadas; y los puentes peatonales son muy inclinados y no tienen las especificaciones físicas para que sean accesibles para mover la silla de ruedas con facilidad. También agregaron que sobre los andenes hay ciclorrutas, cicloparqueaderos, andamios de construcciones y todo tipo de elementos de construcción que estorban al momento de realizar sus traslados.

Referente al acceso a servicios, exponen que es muy difícil tener acceso a los distintos tipos de servicios básicos, pues en sus localidades las vías son inadecuadas para hacer sus desplazamientos por lo que deben hacer largos tramos para poder acceder a centros educativos, recreativos y superCADES.

Los asistentes al taller también señalaron que las motos, los ciclistas y los carros no respetan ni dan prioridad a las personas con discapacidad ni en la vía y ni en los andenes. Consideran que las personas no tienen cultura ciudadana para interactuar con las personas con discapacidad. Igualmente, enfatizaron que el mantenimiento físico se hace a los andenes en las zonas turísticas y bonitas de la ciudad y no en las demás localidades de la ciudad que no tienen este atractivo económico.

- **Taller sectores poblacionales LGBTI.**

En calidad urbana las y los participantes del taller de sectores poblacionales LGBTI evidencian que la ciudad no ofrece baños públicos; carece de iluminación en el espacio público de circulación peatonal como los andenes y los puentes peatonales. De igual manera, mencionan que las canecas de basura que se encuentran están en mal estado y por esto la basura siempre está regada en los andenes.

En el ámbito de seguridad vial, las personas LGBTI señalan que actualmente la ciudad cuenta con muchas obras civiles y en estas no hay señalización que oriente al

peatón sobre cómo debe seguir su camino. También comentaron que los carros, las motos, los ciclistas y los vendedores informales no respetan el espacio peatonal y constantemente invaden los andenes. Y sumado a esto los vehículos y los ciclistas transitan los andenes con exceso de velocidad.

En cuanto a seguridad personal, manifestaron que la ciudad no cuenta con suficientes cámaras de seguridad en los cruces peatonales y andenes, para así poder tener una mejor percepción de seguridad en las calles.

Para el ámbito de accesibilidad resaltaron que los andenes tienen muchos huecos, bolardos y que no se les realiza mantenimiento; También hacen referencia a la presencia de ciclorrutas sobre los andenes que se convierten en un elemento que impacta negativamente los desplazamientos, consideran que este tipo de construcciones obedece a la mala planeación urbana de la administración.

La población LGBTI mencionó que, para tener acceso a servicios y comercio, siempre deben tomar transporte público, ya que, los centros de servicios no están cerca de las zonas residenciales. De igual forma, consideran que no hay acceso peatonal, a menos de 1 km, a complejos deportivos o recreativos en las localidades, consideran que se debe mejorar la frecuencia del SITP y construir más paraderos para acceder a este servicio público.

Al abordar el ámbito temático de cultura de la caminata, las personas que asistieron al taller señalan que en ciertas ocasiones deciden no caminar, porque consideran que no es seguro, agradable, ni confiable, dado que, con frecuencia son víctimas de irrespeto o violencia en su contra por parte los actores viales. No hay solidaridad de sus vecinos y comunidades.

Finalmente, plantearon que las y los peatones están tomando un comportamiento irresponsable a la hora de realizar sus viajes a pie, con prácticas como revisar su celular, generando accidentes que los afectan directamente o a otros actores viales. Y consideraron que la ciudadanía no se apropia de los espacios de participación ciudadana para incidir sobre los temas del espacio público en la ciudad.

Por último, en la mesa de trabajo con el Concejal Celio Nieves Herrera la ciudadanía planteó la necesidad de contar con una ciudad que tenga suficiente arborización por las zonas donde transitan los peatones, pues se hace necesario para que las personas que tienen piel sensible no sufran con los rayos del sol.

La ciudadanía que asistió a esta mesa también señaló que la ciudad cuenta con andenes en mal estado, altos, con baldosas rotas, baldosas llenas de agua y andenes sin accesibilidad para personas con algún tipo de discapacidad, personas mayores y principalmente para mujeres, que llevan a sus niños en coches.

Finalmente, los participantes consideraron que es importante que se pueda contar con un estatuto del peatón y un policía para el peatón, con la intención de tener unas mínimas conductas que se deben respetar a la hora transitar por los andenes y una autoridad que reciba las solicitudes e inquietudes de las y los peatones.

- **Conclusiones.**

Al analizar las respuestas obtenidas en los diferentes talleres realizados, se establecen las siguientes conclusiones para cada uno de los ámbitos temáticos:

- **Calidad urbana.**

Los principales elementos que se identificaron como necesidades para realizar viajes peatonales de manera agradable y confortable fueron: bancas deterioradas, andenes sin iluminación, ausencia de bebederos de agua, pocos baños públicos, árboles sin podar, aumento de la contaminación visual, auditiva, presencia de escombros, basuras y popó de perros sobre los andenes.

- **Seguridad Ciudadana y Vial.**

Frente al tema de seguridad vial, los temas de mayor relevancia fueron: exceso de velocidad, invasión de los andenes por parte de: motos, carros, bicicletas, vendedores informales y comercio formal.

Referente a seguridad personal el tema que toma prioridad son el acoso al que están siendo sometidas las niñas y niños del programa ciempiés y las mujeres y la falta de alumbrado público para mejorar las condiciones de los desplazamientos peatonales.

- **Facilidad para moverse.**

La principal dificultad que se percibe es la mala calidad de los andenes y su falta de mantenimiento. Además se hace referencia al diseño y construcción de andenes sin accesibilidad para las personas con discapacidad y para las niñas y niños.

- **Acceso a servicios y comercio.**

Para este ámbito los elementos que deben tener en cuenta es la falta de accesibilidad a servicios de: salud, educativos, registradurías, notarías, bancos, cajeros automáticos, CADES y estaciones de TransMilenio y paraderos del SITP.

- **Cultura de la caminata.**

El elemento para abordar en este tema hace referencia a los comportamientos negativos por parte de los diversos actores viales, que van en contravía de las normas y señales de tránsito y que afectan de manera directa a las y los peatones,

Ahora bien, a partir de la identificación de los aspectos señalados anteriormente por la ciudadanía, éstos se convierten en el principal insumo para dar paso a la descripción e identificación de puntos críticos en el siguiente capítulo.

5. IDENTIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE PUNTOS DE INTERÉS DE LA CIUDADANÍA.

En el presente capítulo se realiza la identificación de los puntos críticos o de interés de la ciudadanía, a partir del análisis de los capítulos 2: *Información Cuantitativa y Cualitativa*, y 4: *Resultados de la información obtenida del proceso de participación* del presente documento.

LA SDP define un punto crítico de la siguiente manera: *“Los puntos críticos son aspectos positivos o negativos que inciden y caracterizan la situación en estudio, así mismo son aquellos temas sobre los cuales es necesario y crítico intervenir a través de la política pública”* (Secretaría Distrital de Planeación, 2019), constituyendo así en elementos claves que permiten trabajar en la problemática definida para la política *“las condiciones de Bogotá para la movilidad y permanencia peatonal de la ciudadanía son deficientes en términos de infraestructura, accesibilidad y seguridad.”*

A continuación, se presentarán los resultados del proceso de participación, donde la ciudadanía contó con la oportunidad de destacar aquellos aspectos que afectan o influyen en sus decisiones de caminata. Posteriormente, se realizó un análisis institucional por parte de la SDM de los aspectos señalados por la ciudadanía, para realizar una priorización con el objetivo de alcanzar una interacción entre las necesidades y las capacidades de respuesta de la Administración Distrital.

5.1. Aspectos priorizados por la ciudadanía

En el marco del desarrollo del proceso de participación se realizó la identificación 780 aportes (ver anexo 4), relacionados con los siguientes ejes temáticos: calidad urbana, seguridad vial, seguridad personal, facilidad al moverse, acceso a servicios y comercio, y cultura de la caminata. A partir de estos se realizó un proceso de revisión y compilación con el fin lograr unificaciones temáticas y evitar las reiteraciones, lo que permitió definir un total de 104 aportes que se presentan a continuación

Tabla 14. Priorización puntos de interés por parte de la ciudadanía

Ámbito Temático	Puntos de intereses identificados
1. Calidad Urbana	Presencia de basuras en los andenes.
	Presencia de escombros en los andenes, que se convierten en obstáculos al momento de desplazarse.
	Los andenes y zonas por donde se realizan los viajes a pie no tienen iluminación.
	Falta mantenimiento del mobiliario urbano para las y los peatones.
	Hay pocas canecas de basura en los andenes y las existentes en su mayoría se encuentran dañadas.

Ámbito Temático	Puntos de intereses identificados
1. Calidad Urbana	No hay bancas para descansar en los andenes, ni variedad de espacio para el encuentro.
	Contaminación auditiva generada por vehículos y establecimientos de comercio.
	Mala calidad del aire que afecta los desplazamientos peatonales
	Poca arborización en las zonas donde se realizan las caminatas. Falta de verde y variedad de vegetación y espacios de sombras.
	Presencia de popó de perros en los andenes.
	En las esquinas se encuentran contenedores de basura que obstruyen el tránsito por el andén.
	Presencia de habitantes de calle en los andenes que afectan los trayectos por la ocupación del espacio público
	Los andenes están deteriorados - Baldosas dañadas.
	Falta de baños públicos en toda la ciudad.
	Faltan tapas de alcantarillas en los andenes.
	Invasión del espacio público por vendedores informales y formales.
	Señales de tránsito mal cortadas o tornillos salidos.
	Carencia de actividades comerciales y sociales en primeros pisos que permitan generar seguridad al momento de transitar por el espacio público.
	Restos de desechos que quedan luego de actividades de separación de material de reciclaje que realizan en ciertas ocasiones en el espacio público.
	Pérdida de servicios específicos para y de acceso único de peatones para hacer más multipropósito el recorrido peatonal, tipo emboladores o loteros.
	Jardines amigables con la circulación. (no ortiga o cualquier con espinas)
2.1. Seguridad vial	Los carros, motos, bicicletas a motor, bicitaxis y patinetas invaden el andén y no respetan las normas de tránsito.
	Producto del uso compartido de ciertos andenes por parte de las y los peatones, ciclistas y bicitaxis, en ciertas ocasiones estos últimos transitan a altas velocidades lo cual puede generar siniestros viales que afecten a las personas que circulan peatonalmente.
	Falta señalización de tránsito para que sea más segura la circulación peatonal .
	No se respetan los semáforos.
	No hay pasos seguros para caminar.
	Faltan reductores de velocidad en las vías secundarias de la ciudad para que permitan hacer más seguros los desplazamientos de las y los peatones.
	Invasión de andenes por el comercio que genera la necesidad de realizar desplazamientos por la calzada vehicular.
	Falta sincronizar los semáforos para que las y los peatones tengan más tiempo para cruzar la calle.

Ámbito Temático	Puntos de intereses identificados
	Desconocimiento por parte de peatones sobre botón de demanda en semáforo.
2.2. Seguridad Personal	Faltan cámaras de seguridad.
	Falta de presencia de la Policía
	La Policía es deshonesto con el ciudadano.
	Falta iluminación.
	Hurto de celulares en la calle y presencia de ladrones.
	Inseguridad en los puentes peatonales.
	Espacio público abandonado que sirve de guarida para ladrones.
	Baja respuesta de la Policía ante las denuncias.
	Presencia de habitantes de calle que en ciertas ocasiones producen una sensación de inseguridad.
	Contenedores de basura como escondite de los ladrones.
	Faltan estrategias de seguridad por parte de la Policía.
	Perros de razas de manejo especial sin elementos de protección cuando se encuentran en el espacio público.
	Consumo de SPA en espacios públicos.
	Producto de las construcciones de distintas obras civiles en los barrios, no se puede tener visibilidad en las esquinas para poder continuar con los viajes peatonales, lo que genera accidentes y lesiones personales.
	Agresión cuando se pide respeto por el espacio de circulación peatonal.
	Se presenta acoso a las mujeres y niñas.
3. Accesibilidad	Puentes peatonales en mal estado.
	Andenes estrechos, altos, sin acceso para las personas con discapacidad, sin rampas, sin conexión y con inclinaciones que afectan la movilidad.
	Falta de limpieza en los andenes, situaciones que interrumpen los desplazamientos.
	Pisos muy lisos producto de los andenes intervenidos por propietarios de predios privados.
	Presencia de charcos en los andenes.
	Huecos en los andenes.
	Baldosas de los andenes en mal estado.
	Falta de mantenimiento de andenes.
	Construcciones sin señalización que invaden el andén.
	No hay vías pavimentadas.

Ámbito Temático	Puntos de intereses identificados
3. Accesibilidad	Ciclorrutas en los andenes que generan en ciertas ocasiones dificultades para el desplazamiento.
	Cicloparqueaderos mal ubicados en los andenes.
	Presencia de bolardos que dificultan los desplazamientos.
	Constante tropezones en los andenes producto de desniveles causados por tapas de alcantarillas
	Andenes con empozamiento de agua bajo el adoquín. (andenes buscaminas)
	Falta de conexión entre uno y otro andén.
	Los pasos texturizados o pompeyanos no tienen superficie uniforme.
	Parqueo sobre andenes.
	Andenes inclinados y rampa con adaptaciones de carácter privado para acceso a predios privados.
	Zonas y callejones oscuros.
	Falta entendimiento del carácter del viaje peatonal (velocidades, tiempos de recorrido y de espera, espacio que ocupa el peatón, edades, capacidades físicas e intelectuales) y el espacio público que le responda.
	La ciudad está pensada para el carro, priorizando la intervención del espacio público para este.
	Ocupación de antejardines y cerramientos frente a algunos predios que afecta el área de circulación para el peatón.
	Privatización del espacio de circulación.
	Los arcos que ponen en los pasos peatonales para que no pasen motos los dejan tan juntos que no se puede pasar con los coches de las y los niños.
	Los hitos rotos dentro de las ciclorrutas en los pasos peatonales que no se ven y se vuelven tropiezos.
	Las tapas y cajas de servicios públicos no están en buen estado y afectan el tránsito por los andenes.
	Las aceras para las personas ciegas que no tienen continuidad y se encuentran desniveles.
	Postes y cables del sistema de energía sin mantenimiento y mal ubicados que pueden generar accidentes.
4. Acceso a servicios	Faltan bancos y cajeros.
	Faltan baños públicos.
	No hay conectividad entre el SITP y el TransMilenio.
	No hay servicios de salud a los que se pueda llegar a pie.
	No hay paraderos para tomar el transporte público.
	No hay acceso cercano a servicios de bibliotecas o culturales, no hay parques.
	Faltan servicios notariales y de oficinas de la Registraduría.
	Faltan servicios para el ocio.

Ámbito Temático	Puntos de intereses identificados
	Los trayectos para acceder al transporte público interurbano son muy largos.
	Faltan SuperCADES.
	No hay colegios.
	Falta de información relacionadas con asuntos peatonales
5. Cultura de la caminata	Se tira la basura en el andén.
	El carro, la moto y la bicicleta no respetan al peatón.
	No se respetan las normas de tránsito por parte de los carros, motos y ciclistas.
	No hay cultura ciudadana.
	No hay solidaridad hacia el peatón por los otros actores viales.
	Los peatones no usan los andenes.
	No se respetan las cebras peatonales.
	No se respeta a las personas mayores ni a la población con discapacidad cuando realizan circulación peatonal
	Mal uso del mobiliario urbano para las y los peatones.
	Invasión del espacio público por parte de vendedores informales y formales.
	Faltan programas de promoción y respeto a las y los peatones.
	Los domiciliarios invaden el andén.
	Las autoridades no respetan las normas de tránsito.
	Falta participación de la comunidad para conseguir espacio público.
	Falta presencia institucional y participación ciudadana.
	Falta espacio para encuentros comunitarios.
	No se conoce la importancia de caminar como beneficio para la salud.

Fuente: SBP - SDM

Es importante señalar que producto de la compilación temática realizada, se identificaron que ciertos puntos de interés eran considerados en diferentes ámbitos temáticos como por ejemplo el acoso al que se ven expuestas las niñas, niños y las mujeres en el espacio público, o la ocupación o invasión del espacio público, entre otros. De igual forma, se observó que algunos puntos de interés por sus características podían recoger diferentes aspectos mencionados, como *la falta de cultura ciudadana*, que está ligada a varias de las prácticas que afecta a las y los peatones en su experiencia en la ciudad.

5.2. Metodología y priorización de los aspectos identificados

A partir de la compilación temática señalada anteriormente, el equipo de la Subdirección de la Bicicleta y el Peatón de la SDM realizó un proceso de revisión de los resultados y analizó los aspectos más destacados en torno a las variables de movilidad que influyen en las condiciones de desplazamiento de las y los peatones, definiendo así una agrupación temática relacionada con cada uno de los ámbitos propuestos, obteniendo 37 variables de interés identificadas (ver Tabla 15).

Tabla 15. agrupación temática puntos de interés identificados – SDM

Ámbito Temático	Puntos de intereses identificados	Descripción
Cultura de la caminata	Irrespeto al peatón.	El carro, la moto y la bicicleta no respetan a las y los peatones ni los espacios destinados para la circulación, lo que genera siniestros viales y conflictos entre los actores viales.
	Cultura ciudadana	Las y los peatones no sienten confianza y tranquilidad frente a los diferentes actores viales al momento de realizar sus desplazamientos, ya que, no existe una cultura ciudadana que promueva el respeto y reconocimiento de éstos.
	Programas de formación y respeto al peatón	No existen programas pedagógicos que promuevan la movilidad peatonal para generar un reconocimiento por parte de la ciudadanía
	Autoridad	El control que realizan las autoridades de las normas de tránsito y respeto del espacio público peatonal no es efectivo.
	Salud peatonal	No se reconoce la importancia de la movilidad peatonal como beneficios para la salud.
	Información peatonal	Falta de información relacionada con la movilidad peatonal que permita una interacción entre la ciudadanía y las entidades públicas.
	Participación ciudadana	Los espacios de participación ciudadana y las oportunidades para que la ciudadanía se involucre en aspectos relacionados con la movilidad peatonal son limitados.
	Articulación Interinstitucional	Baja articulación interinstitucional y participación ciudadana para trabajar los aspectos relacionados con la movilidad peatonal
	Institucionalidad	Falta presencia institucional y existen problemas de articulación entre las entidades que permita que las condiciones físicas y culturales de la ciudad mejoren para que así las y los peatones puedan realizar sus viajes.
Accesibilidad	Andenes sin condiciones de accesibilidad.	Andenes estrechos, altos, sin acceso y rampas para la población con discapacidad, personas mayores, niños y niñas, sin conexiones viales, inclinados y con intervenciones privadas de acceso a predios.

Ámbito Temático	Puntos de intereses identificados	Descripción
	Andenes sin mantenimiento.	Los andenes no tienen un adecuado mantenimiento, lo que genera que se presenten problemas para transitar y exponen a las personas a siniestros viales por la necesidad de transitar por la vía vehicular.
	Basuras en los andenes.	Presencia de basuras en los andenes que afectan la movilidad peatonal y generan problemas de salubridad a la hora de transitar por la ciudad.
	Escombros en los andenes.	Presencia de escombros en los andenes que se convierten en obstáculos y generan tránsitos en zonas de riesgo para las y los peatones.
	Construcciones	Construcciones sin señalización que invaden el andén y no permiten tener una visual del espacio por el cual se puede transitar.
	Cicloparqueaderos	Cicloparqueaderos mal ubicados en los andenes, que se convierten en obstáculos para las y los peatones.
	Pasos texturizados	Pasos texturizados o pompeyanos que no tienen superficie uniforme.
	La ciudad está pensada para el carro	La ciudad físicamente está construida para los vehículos de combustión, por consiguiente, las y los peatones no tienen las condiciones de infraestructura para realizar sus viajes.
	Falta de accesibilidad en espacio público	No hay condiciones de accesibilidad en el espacio público peatonal
	Ocupación de antejardines	Ocupación de antejardines frente a algunos predios que afecta el área de circulación, ya que, no permiten que se puedan hacer viajes peatonales seguros y sin lesiones.
	Planeación del espacio público para el peatón.	Falta entendimiento de la Administración Distrital del carácter del viaje peatonal (velocidades, tiempos de recorrido y de espera, espacio que ocupa el peatón, edades, capacidades físicas e intelectuales) y el espacio público que le responda.
Calidad Urbana y acceso a servicios	Invasión del espacio público peatonal por actores viales	Los carros, motos, bicicletas, bicicletas a motor, bicitaxis, patinetas ocupan el espacio público y parquean sobre el andén afectando la movilidad peatonal. Además, en ciertas ocasiones transitan sobre los andenes generando problemas de seguridad vial, ya que atropellan a las y los peatones.
	Invasión del espacio público peatonal por parte del comercio	El comercio formal o informal invade el espacio público peatonal, lo que genera la interrupción de la circulación y que las y los peatones tengan la necesidad de transitar por las vías vehiculares.
	Iluminación en los andenes	Los andenes y zonas por donde se realizan los viajes peatonales no tienen iluminación, lo que genera una percepción de inseguridad y afecta la calidad de los desplazamientos.
	Arborización en los andenes y senderos peatonales.	Existe poca arborización en los andenes y senderos peatonales que brinde a las y los peatones espacios de sombra y que contribuyan a mejorar las condiciones ambientales.
	Contaminación auditiva	Se percibe una contaminación auditiva en la calle, generando consecuencias negativas para la salud que incomodan a la hora de caminar.
	Mala calidad del aire	Existe mala calidad del aire que genera efectos nocivos para la salud de las personas que se movilizan peatonalmente por su exposición a factores contaminantes.

Ámbito Temático	Puntos de intereses identificados	Descripción
	Diseño	El diseño del espacio público no está pensado para los peatones, ni considera sus diferentes habilidades y capacidades
	Paraderos	No hay paraderos para tomar el transporte público, lo que se convierte en un inconveniente a la hora de realizar un cambio de modo para el desplazamiento.
	Servicios culturales.	No hay acceso a servicios culturales, deportivos, parques, administrativos, de salud y colegios a los cuales se pueda acceder peatonalmente, por lo tanto, se deben hacer traslados en carros y a grandes distancias para acceder a este tipo de servicios.
	Espacio público de encuentro y mobiliario	El espacio público peatonal no cuenta con condiciones adecuadas del entorno y mobiliario que permita la permanencia y su disfrute.
Seguridad vial y ciudadana	Normas de tránsito	No se respetan las normas de tránsito y los espacios peatonales por parte de actores viales como las motos, ciclistas y carros lo que genera siniestros y lesiones a las y los peatones.
	Señalización	La señalización para las y los peatones no está en buenas condiciones y no es respetada por los otros actores viales.
	Pasos seguros para las y los peatones	Hay limitados pasos seguros para las y los peatones lo que expone la circulación por la ciudad.
	Infraestructura – seguridad personal	Las condiciones e infraestructura relacionada con la seguridad ciudadana son deficientes
	Acoso a mujeres, niños y niñas	Se presentan casos acoso sexual a las mujeres y niñas cuando realizan sus viajes, lo que genera inseguridad y miedo de salir a caminar.
	Infraestructura – seguridad vial	La infraestructura no es segura, continua, ni cómoda para la movilidad peatonal
	Los espacios público peatonales son inseguros	En el espacio público peatonal se presentan de manera constante robos, situación que genera que desestiman la circulación peatonal.

Fuente: SBP - SDM

Una vez establecidos los principales puntos de interés, se realizó un nuevo ejercicio de análisis y ponderación por parte del equipo técnico de la SBP el cual a partir de dos criterios. El primero, la importancia de cada uno de los puntos de interés, donde se calificó en una escala de: 5 = muy importante; 4 = importante; 3 = duda; 2 = poco importante; 1 = sin ninguna importancia. Y el segundo criterio relacionado con la gobernabilidad, entendida esta como la capacidad de la Administración Distrital de actuar frente a la variable que se presenta, donde la escala fue: 5 = fuerte, 3 = moderado, 1 = débil, 0 = nula, Lo cual permitió establecer los puntos de interés por cada uno de los ámbitos temáticos de acuerdo a lo expresado por la ciudadanía y el análisis institucional.

La siguiente tabla arroja el resultado de la ponderación de las calificaciones que le otorgaron los diversos expertos de la SDM en función de los criterios establecidos. (ver Tabla 16).

Tabla 16. Tabla de variables de ponderación de puntos de interés

#	PUNTO DE INTERÉS	GOBERNABILIDA D	IMPORTANCI A
1	Presencia de basuras en los andenes, que ocasionan accidentes y problemas de salubridad	2,00	3,50
2	Presencia de escombros en los andenes, se convierten en obstáculos	2,50	2,25
3	Los andenes y zonas por donde se realizan los viajes a pie no tienen iluminación	1,50	4,50
4	Contaminación auditiva y mala calidad del aire, en la calle, generan consecuencias negativas para la salud e incomodan a la hora de caminar	0,25	4,75
5	Poca arborización en las zonas donde se realizan las caminatas, no se puede tener	2,50	2,25
6	Poca oferta y variedad de espacio de encuentro (bancas bebederos de agua)	2,00	4,00
7	Los carros, motos, bicicletas a motor, bicitaxis y patinetas invaden el andén	1,25	5,00
8	No se respetan las normas de tránsito por parte de las motos, ciclistas y carros	3,50	4,75
9	El control que realizan las autoridades de las normas de tránsito y respeto del espacio público peatonal no es efectivo.	1,50	3,25
10	Se presenta acoso sexual a las mujeres y niñas cuando realizan sus viajes a pie, lo que genera inseguridad y miedo de salir a caminar.	3,00	4,00
11	Andenes estrechos, altos, sin acceso a población con discapacidad, sin rampas, sin conexión, inclinados y con rampas de acceso a predios privados (diseñados) - Andenes sin condiciones para ser accesibles	2,00	5,00
12	No hay condiciones de accesibilidad en el espacio público peatonal	4,50	5,00
13	Construcciones sin señalización que invaden el andén	2,00	3,25
14	Cicloparqueaderos mal ubicados en los andenes	2,25	3,25
15	Falta de información relacionada con la movilidad peatonal que permita una interacción entre la ciudadanía y las entidades públicas.	0,25	4,25
16	Pasos texturizados o pompeyanos no tienen superficie uniforme.	1,00	4,25



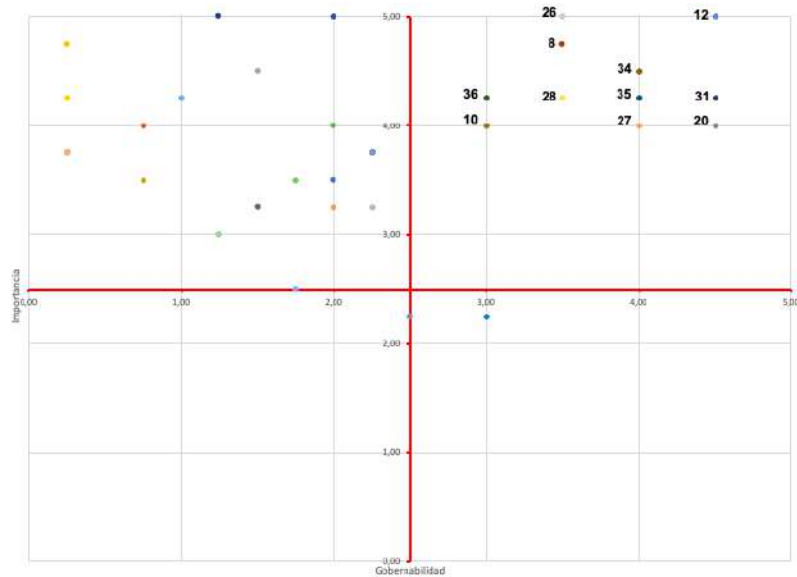
#	PUNTO DE INTERÉS	GOBERNABILIDA D	IMPORTANCI A
17	Falta entendimiento del carácter del viaje peatonal (velocidades, tiempos de recorrido y de espera, espacio que ocupa el peatón, edades, capacidades físicas e intelectuales) y el espacio público que le responda	1,75	3,50
18	La ciudad está pensada para el carro	2,00	5,00
19	Ocupación de antejardines frente a algunos predios que afecta el área de circulación	0,75	4,00
20	El diseño del espacio público no está pensado para los peatones, ni considera sus diferentes habilidades y capacidades	4,50	4,00
21	Los andenes no tienen un adecuado mantenimiento	0,75	3,50
22	No hay paraderos para tomar el transporte público	3,00	2,25
23	No hay acceso a servicios de bibliotecas o culturales, no hay parques y colegios	0,25	3,75
24	Invasión del espacio público peatonal por parte del comercio formal e informal	1,75	2,50
25	Se percibe una contaminación auditiva en la calle, generando consecuencias negativas para la salud que incomodan a la hora de caminar	0,25	3,75
26	El carro, la moto y la bicicleta no respetan al peatón por falta de reconocimiento de la importancia de la movilidad peatonal	3,50	5,00
27	Las y los peatones no sienten confianza y tranquilidad frente a los diferentes actores viales al momento de realizar sus desplazamientos, ya que, no existe una cultura ciudadana que promueva el respeto y reconocimiento de éstos.	4,00	4,00
28	No se respetan las normas de tránsito y los espacios peatonales por parte de actores viales	3,50	4,25
29	Los canales de comunicación entre la ciudadanía y las autoridades son poco efectivos	1,25	3,00
30	Problemas de articulación entre las entidades responsables de los temas relacionados con la movilidad peatonal.	1,25	3,00
31	Falta presencia institucional y participación ciudadana	4,50	4,25
32	No se conoce la importancia de caminar como beneficios a la salud	2,25	3,75
33	La señalización para las y los peatones no está en buenas condiciones y no es respetada por los otros actores viales.	2,25	3,75

#	PUNTO DE INTERÉS	GOBERNABILIDA D	IMPORTANCI A
34	La infraestructura no es segura, continua, ni cómoda para la movilidad peatonal	4,00	4,50
35	Hay limitados pasos seguros para las y los peatones lo que expone la circulación por la ciudad.	4,00	4,25
36	Las condiciones e infraestructura relacionada con la seguridad ciudadana son deficientes	3,00	4,25
37	En el espacio público peatonal se presentan hechos violentos	2,25	3,75

Fuente: SBP - SDM

Posteriormente, a través de la Matriz de Importancia y Gobernanza, se establecieron aquellos puntos de interés que al estar ubicados en el cuadrante superior derecho se constituyen en los principales aspectos que deben ser considerados en el proceso de formulación de la política.

Figura 67. Resultado Matriz de Importancia y Gobernanza



Fuente: SBP - SDM

Teniendo en cuenta los ejercicios de agrupación temática y ponderación señalados, se realizó la definición de los siguientes aspectos relevantes dentro del proceso de formulación de la política pública:

- **Cultura peatonal:** Con base en los criterios de análisis para este ámbito, se resaltó el comportamiento negativo de los actores viales en su interacción con las y los peatones. Igualmente, se mencionó el irrespeto por el espacio de circulación peatonal, la falta de entendimiento que todos somos peatones y el tratamiento desigual, en términos sociales, con que se considera a quienes caminan. Esta situación afecta la percepción de tranquilidad y comodidad de los peatones al momento de realizar sus desplazamientos.
- **Accesibilidad y calidad urbana (Infraestructura):** En los espacios de encuentro con la ciudadanía en el marco de la política, se resaltó la falta de posibilidad de desplazarse sin tropiezos, de manera continua como una situación que se debe atender. Por lo tanto, se identifica como una necesidad relevante el ofrecer una infraestructura peatonal accesible, con elementos en el espacio público que permitan la circulación autónoma y cómoda de las personas. Se cita como problemática la falta de líneas podotáctiles y pasos seguros a nivel. Esto se considera importante, para así promover que los diversos grupos poblacionales, personas con discapacidad, personas mayores, niñas y niños, mujeres, principalmente, cuenten con calidad en la infraestructura para realizar sus desplazamientos.
- **Seguridad vial:** En la valoración ciudadana, se resaltó el no cumplimiento de las normas de tránsito y la invasión del espacio público de circulación peatonal por

parte de los demás actores viales. Estas situaciones reflejan cómo las y los peatones se ven expuestos a ser víctimas de siniestros viales producto de estos comportamientos y la necesidad de abordar los problemas de seguridad vial que los afectan. Se identifica la necesidad de fortalecer estrategias de gestión de la velocidad, pasos peatonales a nivel que sean seguros, señalización vertical y horizontal, especialmente en la calzada vehicular, entre otros

- Seguridad personal: El análisis arrojó que se debe tratar el tema de acoso que se presenta en el espacio público, especialmente en los trayectos peatonales que realizan las niñas, niños y mujeres, quienes son los que más hacen viajes a pie en la ciudad. Por ejemplo, se hace referencia a la necesidad de tener mayor iluminación, limpieza del espacio público, entre otros.
- Gobernanza: Es importante señalar que en la fase diagnóstica de la política pública no se definió como ámbito temático los aspectos relacionado con la gobernanza, no obstante, durante el desarrollo de los espacios de participación se identificó que la ciudadanía percibe que no existen mecanismos ni canales claros de comunicación con las entidades públicas para que sean atendidas los diversos aspectos relacionados con la movilidad peatonal, En tal sentido se consideró importante realizar su inclusión en la política pública.

5.3. Definición de Puntos de interés de la ciudadanía

Con base en el análisis realizado en el anterior numeral se realiza una definición de los principales puntos de interés que deben ser abordados en el proceso de formulación de la política pública del peatón, teniendo en cuentas las consideraciones técnicas del equipo de SBP de la Secretaría Distrital Movilidad y los diversos y necesidades identificados en los espacios de participación desarrollados, obteniendo el siguiente resultado.

Tabla 17. Puntos críticos (puntos de interés de la ciudadanía)

Descripción	Situación actual del punto crítico
Cultura ciudadana y respeto hacia los derechos de las y los peatones.	El peatón es el usuario más vulnerable dentro del sistema de movilidad, posiblemente en algunas oportunidades por falta de respeto a las normas de tránsito que protegen al peatón. Es así que, durante los últimos 5 años se han presentado 1.121 peatones fallecidos en las vías. En los espacios de participación se identificaron principalmente por las personas mayores y las personas con discapacidad y sus cuidadoras y cuidadores vulneraciones por parte de los actores viales.
Comportamiento y respeto frente a las normas de uso y del espacio público de circulación peatonal.	No se cuenta con registro o información oficial relacionada con este factor.

Descripción	Situación actual del punto crítico
Reconocimiento de la importancia de la movilidad peatonal por parte de la ciudadanía.	No se cuenta con registro o información oficial relacionada con este factor. No obstante en los espacios de participación las personas mayores y las personas con discapacidad referencian la importancia que es para e
Accesibilidad en el espacio público de circulación peatonal.	Cerca del 50% de los puentes peatonales existentes no cuentan con rampas o ascensores. Se identificó en la fase de agenda pública que las personas con discapacidad, las personas mayores, las mujeres que realizan labores del cuidado y las niñas y niños son los principales afectados por la falta se enfrentan a obstáculos en cuando se desplazan peatonalmente.
Condiciones del diseño del espacio público peatonal de acuerdo a las diferentes habilidades y capacidades de las y los peatones.	Según algunas encuestas de percepción, el segundo peor factor para caminar son los obstáculos para caminar y el diseño del espacio público. Con corte a junio de 2022, la ciudad cuenta con 28,06 km2 de andenes para una población de 7.8 millones. De acuerdo al Diagnóstico de Espacio Público realizado por el IDU en el año 2017, el estado de los andenes es: un 46,5 % de los andenes está en estado bueno, el 34,1 % regular y el 16,6 % está catalogado en mal estado. Dentro de las localidades con mayor cantidad de espacio público se encuentra Chapinero con un total de 51,10 m2/hab, seguido por Usme con 42,72 m2/hab y La Candelaria con 40,46 m2/hab, frente a localidades como Rafael Uribe Uribe, Bosa, Kennedy, San Cristóbal, Suba y Ciudad Bolívar que no alcanzan a llegar a 20 m2/hab
La seguridad vial de las y los peatones está relacionada con el cumplimiento de las normas de tránsito por parte de los otros actores viales.	Las peatonas y peatones son el actor vial más afectado en los siniestros viales con otros actores. Durante el año 2021, 79 peatones murieron en siniestros con moto, 29 murieron en siniestros con vehículo liviano, 23 con buses de transporte público, 19 con vehículos de carga y 5 con ciclistas.
Infraestructura segura, continua y cómoda para la movilidad peatonal.	Según algunas encuestas de percepción, el 32.7% de las personas manifestó sentir miedo a ser atropellado.
Cruces seguros que garanticen la continuidad de la circulación peatonal.	Para mediados del año 2022, en la ciudad había 40.800 metros cuadrados de pomeyanos. A febrero de 2023 existe un total de 1.582 intersecciones semaforizadas, asociadas a 1.299 controladores de tráfico. Para diciembre de 2022 se habían demarcado 11.646 pasos peatonales. A corte de diciembre de 2022, la ciudad cuenta con 453 puentes peatonales. Las personas con discapacidad, las personas mayores y las mujeres en labores del cuidado refieren dificultades para realizar cruces seguros en las calles.
Condiciones e infraestructura relacionada con la seguridad ciudadana que contribuyan en la movilidad peatonal.	Según algunas encuestas de percepción, el peor factor para caminar es el miedo a ser atracado.



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE PLANEACIÓN

Descripción	Situación actual del punto crítico
	Entre enero de 2017 y diciembre de 2022 se presentaron cerca 763.000 denuncias por delitos en el espacio público.
Condiciones de seguridad en el espacio público de circulación peatonal de mujeres, niñas y niños.	De las denuncias por delitos en el espacio público presentadas entre enero de 2017 y diciembre de 2022, el 3% corresponde a delitos sexuales. Las denuncias por este delito se han ido incrementando en los últimos años. De las personas que realizan viajes a pie, cerca del 60% son mujeres.
Presencia institucional y articulación entre las entidades que permita que las condiciones físicas y culturales de la ciudad mejoren para que así las y los peatones puedan realizar sus viajes	No se cuenta con registro o información oficial relacionada con este factor.

Fuente: SBP - SDM

6. TENDENCIAS Y/O BUENAS PRÁCTICAS.

A través de la revisión de proyectos internacionales, se encontraron como ejemplo de buenas prácticas los siguientes modelos, programas y elementos que se enfocan en mejorar las condiciones de caminabilidad y del entorno en las ciudades:

6.1. El modelo de las Supermanzanas. Agencia de Ecología Urbana de Barcelona.

De acuerdo con la revista ArchDaily (Rueda, 2019), las Supermanzanas son unidades que funcionan como la base de un modelo de planeación urbana y de movilidad basado en los principios del “Urbanismo Ecosistémico”, desarrollados por la Agencia de Ecología Urbana de Barcelona en dirección de Salvador Rueda. En el artículo “‘Supermanzanas’ como nuevo modelo urbano” se mencionan los siguientes principios de las Supermanzanas

Las Supermanzanas son unidades que funcionan como la base de un modelo de planeación urbana y de movilidad basado en los principios del “Urbanismo Ecosistémico”, desarrollados por la Agencia de Ecología Urbana de Barcelona en dirección de Salvador Rueda²⁰, dichos principios son:

1. Ciudad compacta: reducir el consumo disperso del suelo urbano.
2. Descompresión: lograr un equilibrio urbano entre la compresión y descompresión en la forma de generar asentamientos.
3. Accesibilidad: alejarse de una idea de “movilidad” basada en los vehículos motorizados, dando prioridad al peatón y permitiendo accesibilidad concebida desde el ideal del “Derecho a la Ciudad”. Se genera una nueva repartición modal que prioriza al peatón y que permite un espacio urbano con menos carros.
4. Ciudadanía: la caminata es el principal medio de transporte, propiciando nuevos y múltiples usos en el espacio público y promoviendo una nueva ciudadanía que se apropia de las calles a través de prácticas heterogéneas. El espacio público se constituye como el “espacio para la democracia”.
5. Habitabilidad en el espacio público: se propone ejercer un control de las distintas variables del entorno, por ejemplo, el confort, los polos de atracción y la ergonomía.
6. Complejidad: generar mezcla de usos, así como la diversidad de personas jurídicas que hacen uso y tienen una influencia sobre el espacio urbano. Se busca la competitividad basada en la información asociada a una zona específica.
7. Hiperconectividad: partiendo del paradigma de la “ciudad inteligente”, se propone una ciudad donde haya formas de conectividad física y virtual,

²⁰ Licenciado en Ciencias Biológicas y Psicología, diplomado en Ingeniería Ambiental y en Gestión Energética.

mediante nuevas tecnologías y formas de inteligencia artificial. No obstante, el modelo busca recoger estrategias de otros paradigmas de ciudad, como la “ciudad saludable” o la “ciudad resiliente” y reconoce el riesgo de la contaminación electromagnética, así las limitaciones que pueden experimentar personas en condición de discapacidad o en condiciones de pobreza al habitar una ciudad concebida de esta manera.

8. Espacio verde: generar muchas más superficies blandas y verdes, con propuestas paisajísticas y ambientales que generen mayor biodiversidad urbana. Reducir las zonas duras.
9. Autosuficiencia: lograr la máxima autosuficiencia energética mediante el uso de energías renovables.
10. Autosuficiencia hídrica: transformar la ciudad con soluciones que respeten y descontaminen los cuerpos hídricos, permitiendo un uso eficiente y responsable del agua.
11. Reducir, reutilizar y reciclar: lograr una autosuficiencia de los materiales mediante una economía circular.
12. Adaptación y mitigación de impacto por el cambio climático: se propone la aplicación de los otros 14 principios.
13. Cohesión social: lograr la equidad, inclusión, y habitabilidad, eliminando formas de exclusión.
14. Accesibilidad universal a la vivienda en construcciones sostenibles: generar estrategias de generación y mejoramiento de vivienda logrando una vida sostenible y un buen manejo de los recursos y materiales en las edificaciones.
15. Equilibrio de los recursos urbanos: lograr una buena dotación y distribución equilibrada de equipamientos.

El modelo urbano de las Supermanzanas se basa además en la proximidad. Este tipo de reorganización busca la aplicación de un conjunto de principios organizados en los siguientes grupos: 1. Morfología y estructura urbana, 2. Movilidad sostenible, 3. Espacio público habitable, 4. Complejidad urbana, 5. Espacios verdes y biodiversidad, 6. Metabolismo urbano, 7. Cohesión social y 8. Eficiencia (Rueda, 2021).

Este modelo le apuesta a una transformación integral de la ciudad, logrando un equilibrio en términos de densidad poblacional y actividades, además de distintas estrategias de movilidad y espacio público que generan una resignificación y transformación de los ejes viales. De acuerdo con el modelo, las calles deben convertirse en un lugar para la circulación y el encuentro peatonal, expresión e intercambio entre habitantes.

Así mismo, deben gozar de condiciones de confort (en términos de contaminación ambiental y auditiva y temperatura); deben ser accesibles y, además, gozar de una buena relación con la edificabilidad de cada contexto. Así mismo, el espacio público debe contar con estrategias de biodiversidad y fertilidad que generen cada vez mejores condiciones ambientales. Debe existir autosuficiencia energética y un adecuado manejo de residuos sólidos.

Por otro lado, dentro de la estrategia de movilidad sostenible, el modelo incluye el reparto modal en viajes, espacio viario peatonal/usos compartidos, ejes viales concentrados en transporte motorizado y proximidad a transporte público. Así mismo, el modelo busca priorizar los medios de movilidad sostenible, tales como la caminata, la bicicleta y el transporte público con energías limpias, generando la construcción de infraestructuras que cumplan este propósito.

La aplicación de estos principios en Barcelona para la configuración de “Supermanzanas”, se dio partiendo de la forma urbana establecida por Ildefons Cerdà en el Siglo XIX como parte del ensanche de la ciudad. La forma regular de cuadras de 113 x 113 metros aproximadamente, con esquinas que generan una forma octagonal, permiten generar agrupaciones de manzanas para aplicar este principio de la jerarquización vial y liberar el espacio público disponible. De esta manera, se logra la reducción de la velocidad, permitiendo la circulación de vehículos motorizados a más de 10 km/h únicamente sobre vías perimetrales de mayor escala.

Al interior de la supermanzana, la malla vial local es transformada para generar nuevas condiciones de espacio público alineadas con los principios del Urbanismo Ecosistémico y logrando la resignificación de la calle y la generación de una ciudad peatonal y sostenible, basada en condiciones de proximidad.

Figura 68. Jerarquización vial en la supermanzana de Barcelona





Fuente: Talleres con Salvador Rueda y SDM, 2021.

Como se puede ver en las figuras anteriores, mediante la pacificación dentro de las supermanzanas, se prioriza la accesibilidad de modos sostenibles y el flujo de peatones y ciclistas. Estas supermanzanas se relacionan con el resto de la ciudad a través de conexiones metropolitanas a sus alrededores, diseñadas para tráfico motorizado de velocidad más alta y de mayor impacto urbanístico. Esta jerarquización se logra a través de la implementación de elementos que pacifican las vías interiores, como chicanas, angostamientos, implementación de mobiliario urbano y señalización horizontal en las vías.

Al final, el impacto de generar esta separación de flujos vehiculares de distintos modos dentro y fuera de los barrios, recae en: 1. Generar unas “islas” de alta accesibilidad peatonal, 2. La reducción de tráfico de paso, pero permitiendo el acceso dentro de las mismas “islas” a través de vías de circulación, y 3. El aumento de la vida pública a nivel de barrio en general.

Para lograr adaptar la estrategia de Supermanzanas a otros contextos urbanos distintos a Barcelona, es indispensable identificar la jerarquización de la movilidad, donde se da prioridad a la accesibilidad en modos deseables como el viaje a pie y en bicicleta, y se genera fricción para los viajes en modos con mayor impacto, como los modos motorizados individuales. Este principio fundamental permite unificar la metodología con otras similares, basadas igualmente en la proximidad y la priorización de modos de transporte sostenible.

Figura 69. Plazoleta en Barcelona



Fuente: Talleres con Salvador Rueda y SDM, 2021.

Las Supermanzanas han sido un laboratorio en el que se demuestra cómo se puede lograr el ámbito urbano a escala humana que se conecta con el resto de la ciudad de manera eficiente, sin entorpecer las conexiones de mayor escala. Esta propuesta es un reflejo de la visión de una ciudad peatonal que responde al día a día de una comunidad de manera accesible, poniendo en la proximidad de los vecinos de un sector equipamientos y servicios que mejoran la calidad de vida de estos y fortalecen los tejidos sociales.

6.2. Intervenciones peatonales mediante acciones de Urbanismo Táctico en Fortaleza (Brasil) - NACTO y Bloomberg Initiative for Global Road Safety (BIGRS)

La Asociación Nacional de Funcionarios de Transporte de la Ciudad (NACTO: National Association of City Transportation Officials) es la entidad que reúne las agencias de transporte de 93 ciudades norteamericanas, permitiendo el intercambio de ideas, prácticas y variadas aproximaciones colaborativas para resolver distintas problemáticas de transporte urbano. Su misión es generar espacios urbanos más seguros, accesibles y equitativos a través de estrategias innovadoras de movilidad. Lo anterior, propiciando el desarrollo económico y una mejor calidad de vida. Así mismo, la misión de NACTO se basa en tres principios:

1. “Construir el Movimiento”: Comunicar una visión audaz o intrépida para la movilidad del siglo 21, construyendo nuevas formas de liderazgo en las entidades de transporte.

2. “Promover una voz unificada en la ciudad”: Incentivar una coalición de ciudades, liderando un nuevo camino para las políticas de transporte en la escala local, estatal y nacional.

3. “Acelerar el cambio”: Elevar los niveles de la práctica de diseño de calles priorizando a los peatones, los ciclistas y a las personas usuarias del transporte público.

Así mismo, la Asociación logra conectar las 93 ciudades que la conforman, mediante variados programas e iniciativas. Entre estas se destacan los programas enfocados en el diseño urbano de calles y espacio público, estrategias de tránsito, redes de cicloinfraestructura, sistemas de bicicletas compartidas y micromovilidad, infraestructura verde, redes de expertos colaboradores (presenciales y digitales), conferencias, liderazgo, justicia, datos de movilidad, diseño de vehículos, entre otros. Además, para contribuir a la innovación en el diseño de calles, NACTO ha desarrollado distintas guías prácticas de diseño.²¹

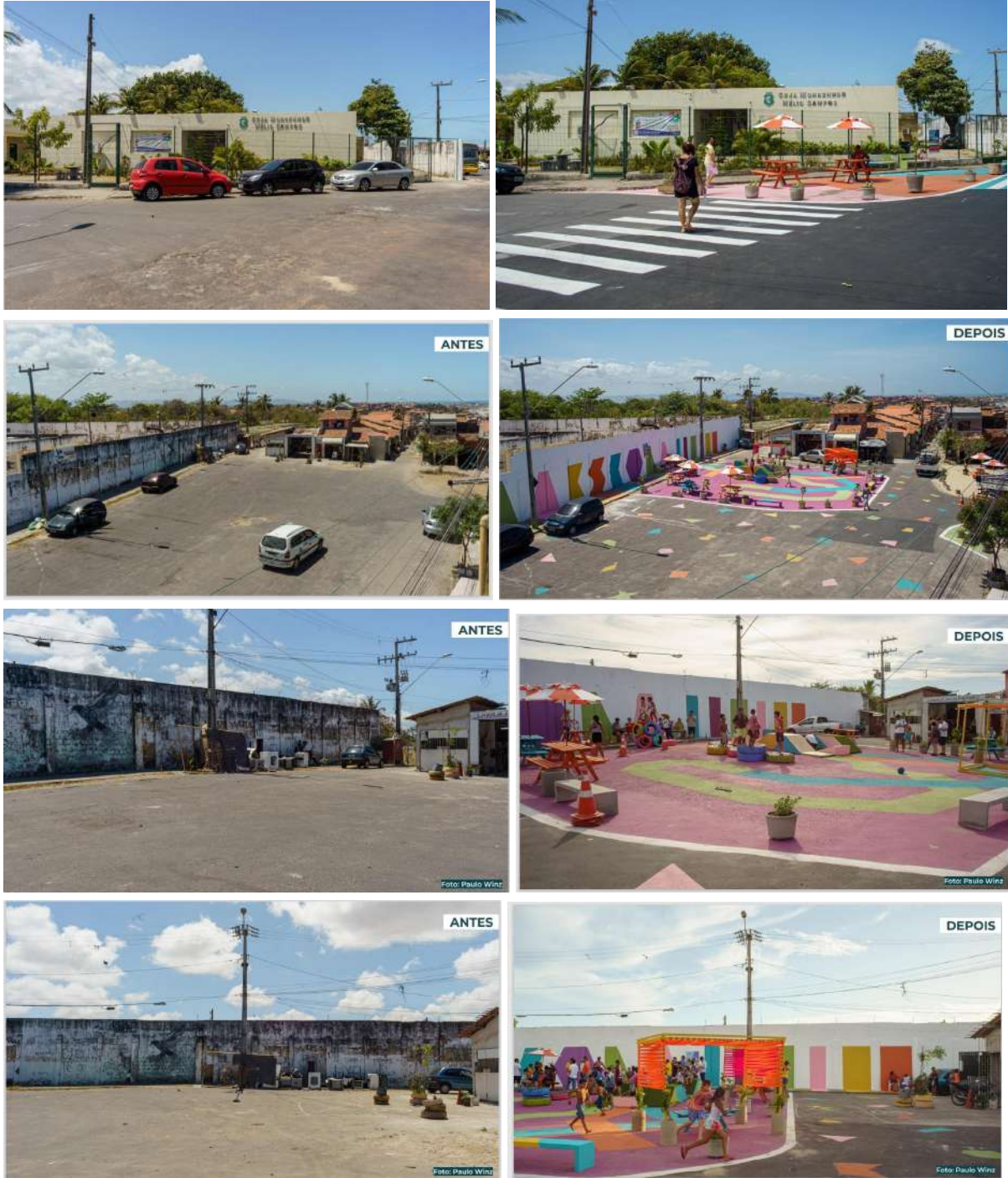
Si bien, NACTO se concentra principalmente en el desarrollo de estrategias en EE. UU, ha desarrollado proyectos en otros países, junto a la iniciativa Bloomberg Philanthropies para la Seguridad Vial Global, cuyo objetivo principal es unir fuerzas para salvar vidas en las vías. Uno de los proyectos destacados es “Caminos de la Escuela de Cristo Redentor”, que se encuentra en la ciudad de Fortaleza (Brasil). El programa buscó contribuir en el desarrollo de la crianza y el cuidado de los espacios públicos ligados a la educación infantil. Lo anterior, generando mayor seguridad vial en los desplazamientos diarios de las niñas y niños y transformando distintas áreas escolares.

Para el desarrollo del proyecto se generó una caracterización general de accesibilidad a las escuelas de Fortaleza, basada principalmente en una consulta sobre los modos de transporte utilizados para ir a estudiar, el perfil de los acompañantes y la localización de las escuelas. Así mismo, se desarrollaron distintas actividades de carácter participativo como visitas de campo, pruebas piloto y talleres para un diagnóstico social y participativo con adultos, niñas y niños.

Finalmente, se tuvo como resultado distintas intervenciones mediante acciones de urbanismo táctico, teniendo como resultado más de 3.000 estudiantes atendidos, más de 1.000 m² de espacio público exclusivo para peatones, seis intersecciones intervenidas y la generación de 13 pasos seguros peatonales. A continuación, son presentadas algunas imágenes del proyecto.

²¹ Se puede descargar a través del siguiente enlace:
<https://nacto.org/publications/#design-guides-design-guidance>.

Figura 70. Antes y después - Intervenciones de “Caminos de la escuela de Cristo Redentor” Fortaleza.



Fuente: Nacto, 2021

Estas estrategias de transformación del espacio de la calzada para convertirse en lugares urbanos de encuentro peatonal son ejemplos fundamentales de las estrategias necesarias para ir logrando una ciudad peatonal. A través de estas rápidas actuaciones se mejoran las condiciones de acceso a servicios, de calidad urbana, se disminuyen los riesgos de siniestros viales y mejora la percepción de seguridad ciudadana, elementos de una ciudad en donde el peatón puede experimentar el contexto urbano en sus recorridos.

6.3. Low Traffic Neighborhoods - Londres (Reino Unido)

Los barrios de tráfico calmado (Low Traffic Neighborhoods) son intervenciones que restringen el tránsito de vehículos motorizados en las vías locales con el fin de promover la movilidad activa, minimizar los viajes de paso motorizados y reducir la polución al interior del barrio. Diferentes elementos son usados para restringir el paso vehicular, de esta manera se forman los “filtros modales” cuyo objetivo es permitir solo el paso de peatones y ciclistas.

Para esto, se emplean barreras como bolardos, materas o cámaras de tráfico inicialmente de forma temporal, pero con miras a convertirse en medidas permanentes. A través de las restricciones de tráfico, se busca una transformación de las calles que permita la implementación de mobiliario urbano para el disfrute de las personas. Estas medidas permiten el tránsito de vehículos de emergencia (Aldred & Verlinghieri, 2020).

Una de las investigaciones llevadas a cabo para conocer las lecciones aprendidas de los barrios de tráfico calmado se realizó con personas directamente afectadas por el proyecto, quienes acordaron las siguientes recomendaciones (Belcher et al., 2021):

1. Consulta y compromiso: las autoridades deben comprometerse a brindar información de inicio a fin a los residentes, visitantes y empresas de manera accesible e inclusiva, así como la justificación y los beneficios del proyecto.
2. Implementación: proveer mapas en la zona y zonas aledañas para ayudar a los residentes a transitar en el barrio. Sugieren que estas medidas tengan un “periodo de gracia” para permitir la adaptación de quienes circulan por el barrio. La señalización y las cámaras deben ser visibles de manera clara, y las barreras y plantas deben ser flexibles para el tránsito de vehículos de emergencia.
3. Medidas complementarias para promover alternativas al uso del carro: incentivar la caminata y el uso de la bicicleta a través de un mejor alumbrado público y garantizar la seguridad para el tránsito y estacionamiento de bicicletas en las calles. Se requiere mejor comunicación sobre las alternativas de caminata y bicicleta en los barrios de tráfico calmado, así como un mejor servicio de transporte público (cómodo, frecuente, accesible y asequible).

Uno de los efectos que se espera lograr con la visión de ciudad peatonal es mejorar la calidad del aire y hacer frente a los problemas consecuencia del calentamiento global. A través de sencillas intervenciones en la calle, en los barrios de tráfico calmado se modifica el uso de la calzada para promover la circulación peatonal como el principal modo de transporte. Este ejercicio de control y regulación demuestra la importancia de la ciudad peatonal más allá de abordar temas de movilidad.

6.4. La visión de la Ciudad de los 15 Minutos - París

“París ha identificado que más de la mitad del espacio público está dedicado a vehículos, aunque, los desplazamientos de los parisinos en coche representan solo el 13%. Por el contrario, sus viajes a pie ascienden al 52%. Y esta cifra llega incluso a casi el 80%, si estudiamos los movimientos cuyo destino es el comercio, 79% contra 4% en coche. La vitalidad comercial de los barrios está pues íntimamente ligada a la posibilidad que se ofrece a todos.” (Globale, Paris aux piétons: vers une stratégie, s.f.)

Por lo tanto, su alcaldesa Anne Hidalgo, ha seguido el planteamiento desarrollado por Carlos Moreno de transformar esta ciudad bajo la visión de la Ciudad de 15 minutos, que no solo busca disminuir el efecto que tiene la movilidad motorizada en el medio ambiente, igualmente impacta de manera positiva en la calidad de vida de todos los parisinos.

La visión de la ciudad de los 15 minutos se deriva del concepto de proximidad lograda en recorridos peatonales y propone el desarrollo de una ciudad policéntrica basada en cuatro componentes: proximidad, diversidad, densidad y ubicuidad. “El caso de la “ciudad de 15 minutos”, donde los habitantes tienen acceso a todos los servicios que necesitan para vivir, aprender y prosperar en su vecindad inmediata, y comparte ideas para hacer que las áreas urbanas se adapten a los humanos, y no al revés.” (Moreno)

Con el fin de reducir las emisiones de carbono en la ciudad, se propone un diseño urbano a escala barrial donde los residentes pueden acceder desde sus casas a diferentes servicios para la vida, el trabajo y el entretenimiento en un tiempo de 15 minutos a pie, en bicicleta o en transporte público (Borsari, 2021).

El diseño de una ciudad de 15 minutos propuesto por Carlos Moreno en el 2016 implica el diseño del territorio de acuerdo con el índice de alta calidad de vida social (HQSL, por sus siglas en inglés). Con el objetivo de mejorar la calidad de vida de los habitantes, este indicador ha sido aplicado y organizado alrededor de 6 funciones en la ciudad:

- Vivienda: energía, entorno, equipamientos, transporte;
- Trabajo: ambiente, acceso, diversificación, servicios;
- Abastecimiento: productos alimentarios y no alimentarios, servicios públicos;
- Cuidado: acceso al cuidado, condiciones de vida, bienestar, deporte, polución;
- Aprendizaje: disponibilidad, accesibilidad, orientación;

- Disfrute: cultura, entretenimiento, con 3 estados urbanos (bienestar, sociabilidad, planeta sostenible) (ETI chair, 2019).

Por tanto, esta visión de diseño de la ciudad de 15 minutos, que está trazando el futuro de París, “se fundamenta en tres grandes pilares:

1. El diseño de la ciudad debe seguir el ritmo de personas, no de autos.
2. Cada metro cuadrado debe servir múltiples usos.
3. Los barrios urbanos deben diseñarse en cierto modo, que la gente no necesita para viajar.” (Transformative Urban Mobility Initiative, s.f.)

Es de esta forma, que París quiere convertirse implementando la visión de transformación urbana de la Ciudad de los 15 minutos en un “intento por llevar la vida a un espacio a escala humana en lugar de obligar a que el día a día transcurra de manera fraccionada en un espacio de tamaño inhumano, obligando a que cada persona se adapte” (Moreno).

Figura 71. Esquema de ciudad de 15 minutos en París.



Fuente: <https://www.fastcompany.com/90456312/pariss-mayor-has-a-dream-for-a-15-minute-city>

6.5. Mobiliario urbano especializado: Parklets (San Francisco - USA)

El programa de Parklets en San Francisco propone la utilización del espacio de la calle que antes estaba destinado al estacionamiento de vehículos como un nuevo espacio público para las personas. Así amplían la acera y brindan mejoras como asientos, mesas, paisajismo, parqueadero de bicicletas y diseños artísticos, que generan espacios de permanencia y disfrute a través de la ubicación de mobiliario urbano de las mismas dimensiones de uno o dos vehículos.

Desde el año 2010 se ha venido implementando el programa de Parklets en la ciudad. Los comerciantes, organizaciones y la comunidad presentan solicitudes, encargándose del diseño, construcción y mantenimiento del mismo. Los materiales deben ser temporales y de fácil desmonte, los permisos se otorgan por un año, por lo cual deben ser renovados con esta periodicidad. Los parklets patrocinados y financiados de forma privada representan un medio económico y fácil de implementar para expandir y revitalizar el espacio público.

El diseño de los parklets debe ser inclusivo, accesible, seguro y estético. Los parklets están abiertos a todo el público y generalmente reemplazan uno o dos espacios de estacionamiento, las calles deben tener límites de velocidad de 25 mph o menos. El Programa de Parklet de San Francisco se ha replicado en diferentes ciudades de todo el mundo que buscan aumentar el espacio público. Este programa revitaliza y

potencia las calles de la ciudad, proporcionando servicios para peatones y fomentando el transporte no motorizado mientras apoya a las empresas locales y mejora el espacio público (Global Designing Cities Initiative & National Association of City Transportation Officials, 2016).

Figura 72. Parklet en San Francisco.



Fuente: <https://www.archdaily.co/co/969397/espacios-de-la-era-pandemica-parklets-patios-y-el-futuro-del-ambito-publico>

La circulación peatonal se caracteriza por no ser solo un modo de transporte que va de un punto a otro, es una actividad física que requiere de lugares de permanencia, para recuperarse y poder seguir. Los parklets le aportan a la visión de Bogotá como una ciudad peatonal ya que son una estrategia para suplir la necesidad de descansar, la cual requiere espacio de ciertas dimensiones, en un contexto urbano con pocas áreas disponibles.

6.6. Conclusiones

Es así, que construir una ciudad peatonal transformando una ya existente requiere de una inversión no solo en términos de modificar la infraestructura, sino también un cambio en la manera como se piensa la ciudad y como se vive en ella. A través de los anteriores referentes cada ciudad ha ejemplificado como se debe comenzar por un trabajo normativo y social antes de poder desplazarse por la ciudad peatonal deseada. Desde una nueva clasificación de la malla vial, como lo propone Barcelona hasta la localización de un mobiliario urbano, el éxito de estas propuestas radica en la capacidad de cambiar el significado del espacio urbano.

Todos los casos de estudio anteriormente presentados coinciden en transformar la visión con que se piensa el diseño urbano y la función del espacio público. En algunos se acuña como el Derecho a la ciudad, como se dice en las Supermanzanas, la estrategia es pensar la ciudad para las personas, diseñar a escala humana y considerar el día a día de quienes la habitan, no solucionando los problemas de los vehículos motorizados que solo suplen las necesidades de unos cuantos.

Para lograr ese cambio de visión, los anteriores referentes demuestran cómo se puede aprovechar el espacio de calzada para suplir las necesidades de la circulación peatonal, no solo como espacio para desplazarse sino también como lugares de permanencia y encuentro. En el caso de los ejemplos realizados por NACTO - BIGRS se observa cómo estos cambios se pueden lograr de manera rápida en el tiempo y eficiente en términos de presupuestos, con aceptación por parte de los vecinos al tenerlos involucrados desde un principio en el proceso de transformación de la calzada.

Un entendimiento que es transversal a todas las estrategias anteriormente presentadas, es que la circulación peatonal, más que un tema de desplazamiento, es una actividad de experimentación de la ciudad que trae consigo necesidades con respecto a la calidad urbana. Por lo tanto, para lograr una ciudad peatonal, los referentes internacionales, han demostrado que se debe incorporar desde mobiliario, como es la propuesta de los Parklets, hasta incentivar cambios en la norma urbana de desarrollo predial, como lo ejemplifica París con su ideal de Ciudad de 15 minutos.

Es así como a través de estos ejemplos se entiende que las intervenciones no son solo físicas, para lograr una ciudad peatonal la transformación urbana es más amplia en escala, es de ordenamiento territorial.

7. ANÁLISIS DE MARCO JURÍDICO.

Dentro del marco de política pública se propende por una movilidad sostenible, incluyente y democrática que prime sobre el bien particular. Esto se realiza incrementando y priorizando el espacio público disponible para las y los peatones y ciclistas, cambiando el paradigma de que las vías son sólo para los vehículos privados.

En consecuencia, se presenta un análisis de las normas vigentes en el país y el Distrito que influyen en los puntos críticos que se presentan en este diagnóstico.

7.1. A nivel nacional.

- **Constitución Política de Colombia**, establece en su artículo 24 que “Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia.”

Igualmente, en su Artículo 79, la Constitución consagra que: “Todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano. La Ley garantizará la participación de la comunidad en las 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”. Esta norma constitucional puede interpretarse de manera solidaria con el principio fundamental del derecho a la vida, ya que éste sólo se podría garantizar bajo condiciones en las cuales la vida pueda disfrutarse con calidad.

Concordantemente el inciso primero del artículo 82 de la norma ibídem, establece que: “Es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular (...)”.

- **Ley 361 de 1997**, “Por la cual se establecen mecanismos de integración social de las personas con limitación y se dictan otras disposiciones”, la cual dispone en su artículo 2 que “El Estado garantizará y velará por que en su ordenamiento jurídico no prevalezca discriminación sobre habitante alguno en su territorio, por circunstancias personales, económicas, físicas, fisiológicas, síquicas, sensoriales y sociales”. Conforme a ello esta ley ordena a las entidades estatales desarrollar medidas para la prevención, educación, rehabilitación, la integración laboral, el bienestar social, la accesibilidad, eliminación de barreras arquitectónicas, el transporte, las vías públicas, las comunicaciones para la población en y/o con condición de discapacidad.

- **Ley 769 de 2002**, Código Nacional de Tránsito Terrestre, donde se resalta:

“ARTÍCULO 1°. ÁMBITO DE APLICACIÓN Y PRINCIPIOS. Modificado por el art. 1, Ley 1383 de 2010. Las normas del presente Código rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulan vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.

En desarrollo de lo dispuesto por el artículo 24 de la Constitución Política, todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público.

(...)

Los principios rectores de este código son: seguridad de los usuarios, calidad, oportunidad, cubrimiento, libertad de acceso, plena identificación, libre circulación, educación y descentralización.

ARTÍCULO 2°. DEFINICIONES. Para la aplicación e interpretación de este código, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

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

Accesibilidad: Condición esencial de los servicios públicos que permite en cualquier espacio o ambiente exterior o interior el fácil disfrute de dicho servicio por parte de toda la población.

(...)

Paso peatonal a desnivel: Puente o túnel diseñado especialmente para que los peatones atraviesen una vía.

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

(...)

Concordantemente, establece en su artículo 58 Prohibiciones a los peatones así:

“Los peatones no podrán:

Invadir la zona destinada al tránsito de vehículos, ni transitar en ésta en patines, monopatines, patinetas o similares.

Llevar, sin las debidas precauciones, elementos que puedan obstaculizar o afectar el tránsito.

Cruzar por sitios no permitidos o transitar sobre el guardavías del ferrocarril.

Colocarse delante o detrás de un vehículo que tenga el motor encendido.

Remolcarse de vehículos en movimiento.

Actuar de manera que ponga en peligro su integridad física.

Cruzar la vía atravesando el tráfico vehicular en lugares en donde existen pasos peatonales.

Ocupar la zona de seguridad y protección de la vía férrea, la cual se establece a una distancia no menor de doce (12) metros a lado y lado del eje de la vía férrea.

Subirse o bajarse de los vehículos, estando éstos en movimiento, cualquiera que sea la operación o maniobra que estén realizando.

Transitar por los túneles, puentes y viaductos de las vías férreas.

PARÁGRAFO 1o. *Además de las prohibiciones generales a los peatones, en relación con el STTMP, éstos no deben ocupar la zona de seguridad y corredores de tránsito de los vehículos del STTMP, fuera de los lugares expresamente autorizados y habilitados para ello.*

PARÁGRAFO 2o. *Los peatones que queden incurso en las anteriores prohibiciones se harán acreedores a una multa de un salario mínimo legal diario vigente, sin perjuicio de las demás acciones de carácter civil, penal y de policía que se deriven de su responsabilidad y conducta.*

Dentro del perímetro urbano, el cruce debe hacerse sólo por las zonas autorizadas, como los puentes peatonales, los pasos peatonales y las bocacalles.

- Ley 1083 de 2006, “Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones”, la cual dispone:

“Artículo 1º. *Con el fin de dar prelación a la movilización en modos alternativos de transporte, entendiendo por estos el desplazamiento peatonal, en bicicleta o en otros medios no contaminantes, así como los sistemas de transporte público que funcionen con combustibles limpios, los municipios y distritos que deben adoptar Planes de Ordenamiento Territorial en los términos del literal a) del artículo 9º de la*

Ley 388 de 1997, formularán y adoptarán Planes de Movilidad según los parámetros de que trata la presente ley. (...)

“Artículo 2º. Los Alcaldes de los municipios y distritos de que trata el artículo anterior tendrán un plazo de dos (2) años contados a partir de la promulgación de la presente ley, para adoptar mediante Decreto los Planes de Movilidad en concordancia con el nivel de prevalencia de las normas del respectivo Plan de Ordenamiento Territorial. Los Planes de Movilidad deberán:

a) Identificar los componentes relacionados con la movilidad, incluidos en el Plan de

Ordenamiento Territorial, tales como los sistemas de transporte público, la estructura vial, red de ciclorrutas, la circulación peatonal y otros modos alternativos de transporte;

b) Articular los sistemas de movilidad con la estructura urbana propuesta en el Plan de Ordenamiento Territorial. En especial, se debe diseñar una red peatonal y de ciclorrutas que complemente el sistema de transporte, y articule las zonas de producción, los equipamientos urbanos, las zonas de recreación y las zonas residenciales de la ciudad propuestas en el Plan de Ordenamiento Territorial. El Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial elaborará los estándares nacionales para el desarrollo de vivienda, equipamientos y espacios públicos necesarios para dicha articulación.”

(...)

“Artículo 3º. Con el fin de garantizar la accesibilidad de todas las personas a las redes de movilidad y transitar por las mismas en condiciones adecuadas, en especial a las niñas, niños y personas que presenten algún tipo de discapacidad, las vías públicas que se construyan al interior del perímetro urbano a partir de la vigencia de esta ley, deben contemplar la construcción de la totalidad de los elementos del perfil vial, en especial, las calzadas, los separadores, los andenes, los sardineles, las zonas verdes y demás elementos que lo conforman, según lo establezca el Plan de Ordenamiento Territorial del municipio o distrito y el Plan de Movilidad Propuesto.”

- Ley 1503 de 2011 “Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones”, la cual según su artículo 1 tiene por objeto tiene por objeto “(...) definir lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de

decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública, de tal manera que:

- a) Se contribuya a que la educación en seguridad vial y la responsabilidad como actores de la vía sean asuntos de interés público y objeto de debate entre los ciudadanos;
 - b) Se impulsen y apoyen campañas formativas e informativas de los proyectos de investigación y de desarrollo sobre seguridad vial;
 - c) Se concientice a peatones, pasajeros y conductores sobre la necesidad de lograr una movilidad racional y sostenible;
 - d) Se concientice a autoridades, entidades, organizaciones y ciudadanos de que la educación vial no se basa solo en el conocimiento de normas y reglamentaciones, sino también en hábitos, comportamientos y conductas;
 - e) Se establezca una relación e identidad entre el conocimiento teórico sobre las normas de tránsito y el comportamiento en la vía.”
- **Ley Estatutaria 1618 de 2013** “Por medio de la cual se establecen las disposiciones para garantizar el pleno ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad” establece:
“Artículo 2°. Definiciones. Para efectos de la presente ley, se definen los siguientes conceptos:
(...)

Literal 4. Acceso y accesibilidad: Condiciones y medidas pertinentes que deben cumplir las instalaciones y los servicios de información para adaptar el entorno, productos y servicios, así como los objetos, herramientas y utensilios, con el fin de asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, tanto en zonas urbanas como rurales. Las ayudas técnicas se harán con tecnología apropiada teniendo en cuenta estatura, tamaño, peso y necesidad de la persona.

Literal 5. Barreras: Cualquier tipo de obstáculo que impida el ejercicio efectivo de los derechos de las personas con algún tipo de discapacidad. Estas pueden ser:

a) Actitudinales: Aquellas conductas, palabras, frases, sentimientos, preconcepciones, estigmas, que impiden u obstaculizan el acceso en condiciones de igualdad de las personas con y/o en situación de discapacidad a los espacios, objetos, servicios y en general a las posibilidades que ofrece la sociedad.

b) Comunicativas: *Aquellos obstáculos que impiden o dificultan el acceso a la información, a la consulta, al conocimiento y en general, el desarrollo en condiciones de igualdad del proceso comunicativo de las personas con discapacidad a través de cualquier medio o modo de comunicación, incluidas las dificultades en la interacción comunicativa de las personas.*

c) Físicas: *Aquellos obstáculos materiales, tangibles o contruidos que impiden o dificultan el acceso y el uso de espacios, objetos y servicios de carácter público y privado, en condiciones de igualdad por parte de las personas con discapacidad.*

(...)

Artículo 3°. Principios. *La presente ley se rige por los principios de dignidad humana, respeto, autonomía individual, independencia, igualdad, equidad, Justicia, inclusión, progresividad en la financiación, equiparación de oportunidades, protección, no discriminación, solidaridad, pluralismo, accesibilidad, diversidad, respeto, aceptación de las diferencias y participación de las Personas con Discapacidad, en concordancia con Ley 1346 de 2009.*

(...)

Artículo 14. Acceso y Accesibilidad. *Como manifestación directa de la igualdad material y con el objetivo de fomentar la vida autónoma e independiente de las personas con discapacidad, las entidades del orden nacional, departamental, distrital y local garantizarán el acceso de estas personas, en igualdad de condiciones, al entorno físico, al transporte, a la información y a las comunicaciones, incluidos los sistemas y tecnologías de la información y las comunicaciones, el espacio público, los bienes públicos, los lugares abiertos al público y los servicios públicos, tanto en zonas urbanas como rurales.*

- **Decreto 1077 de 2015** "Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Vivienda, Ciudad y Territorio", compila la normatividad relacionada con el sector de vivienda, ciudad y territorio.

Esta norma establece en su artículo 2.2.3.4.1.1 *Accesibilidad al espacio público, los parámetros que los elementos del espacio público deben seguir en su diseño y construcción con el fin de brindar accesibilidad al espacio público.* Al respecto, entre otras medidas señala que 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 cuáles sólo podrán ubicarse dentro de la franja de amoblamiento.

Con respecto a los pasos peatonales, reglamenta los estándares urbanísticos para el desarrollo de vivienda, equipamientos y espacios públicos y su articulación con los sistemas de movilidad (red peatonal y de ciclorrutas). De manera adicional establece las condiciones mínimas de los perfiles viales al interior del perímetro urbano de los municipios y distritos que hayan adoptado plan de ordenamiento

territorial. Asimismo, se dan lineamientos sobre el diseño, construcción, ampliación, modificación de intervenciones en vías públicas, mobiliario urbano y espacios públicos.

De manera adicional, se dan indicaciones sobre el diseño y ejecución de obras de construcción, ampliación, adecuación y modificación de edificios, establecimientos e instalaciones de propiedad pública o privada.

- **Decreto Único Reglamentario 1079 de 2015** “Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte”, establece la normatividad general que garantice gradualmente la accesibilidad a los modos de transporte y la movilización en ellos de la población en general y en especial de todas aquellas personas con discapacidad. Los equipos, instalaciones e infraestructura del transporte relacionados con la prestación del servicio de transporte de pasajeros, en los diferentes modos, que sean accesibles, deberán indicarlo mediante el símbolo gráfico de accesibilidad, Norma Técnica NTC 4139 Accesibilidad de las personas al medio físico, símbolo gráfico, características. En los medios de transporte público colectivo de pasajeros en cualquiera de los modos, debe reservarse el espacio físico necesario para que se puedan depositar aquellas ayudas como bastones, muletas, sillas de ruedas y cualquier otro aparato o mecanismo que constituya una ayuda técnica para una persona con discapacidad, sin que esto represente costo adicional para dichas personas. (Artículo 2.2.7.1. y Artículo 2.2.7.2.1.)
- **Ley 1801 de 2016** “Por la cual se expide el Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana” en su artículo 141 Derecho de vía de peatones y ciclistas establece que “La presencia de peatones y ciclistas en las vías y zonas para ellos diseñadas, les otorgarán prelación, excepto sobre vías férreas, autopistas y vías arterias, de conformidad con lo establecido en el artículo 105 de la Ley 769 de 2002. En todo caso, los peatones y ciclistas deben respetar las señales de tránsito. Las autoridades velarán por sistemas de movilidad multimodal que privilegien el interés general y el ambiente. En razón a este derecho de vía preferente, los demás vehículos respetarán al ciclista. Serán por tanto especialmente cuidadosos y atentos frente a su desplazamiento, evitarán cualquier acción que implique arrinconar u obstaculizar su movilidad, y le darán prelación en los cruces viales.”
- **CONPES 3991 de 2020** por el cual se adopta la Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional, establece:

“En primer lugar, la búsqueda del bienestar social, a partir de la movilidad, permite garantizar la realización del desplazamiento a toda la ciudadanía, de tal forma que condiciones económicas o de ubicación geográfica no sean limitantes para su desarrollo. Esto es, que todos los grupos sociales puedan ejercer su derecho y acceder a los beneficios de la movilidad, lo cual exige la planeación de un sistema

que tenga en cuenta el tránsito vehicular, peatonal, ciclista, población en condición de discapacidad, niños y personas de la tercera edad, población con bajos ingresos o ubicada en zonas de difícil acceso y con una deficiente provisión de servicios públicos (Mesa Martínez & Machado Machado, 2013”).

“Este modelo DOT implica además de la existencia de transporte público colectivo, acciones como la gestión de estacionamientos, zonas de empleo, vivienda y comercio a distancias caminables, densificación y usos de suelo mixto, así como alta accesibilidad 23 peatonal a bienes y servicios. Como se observa en la Figura 3, estas acciones se encuentran consolidadas en los siguientes ocho principios: caminar, pedalear, conectar, transportar, mezclar, densificar, compactar y cambiar (Institute por Transportation & Development Policy, 2015); todas ellas pensadas para que la persona sea el centro de la planificación urbana, de tal forma que puedan destinar mayor tiempo a actividades productivas, de diversión y demás relacionadas con su calidad de vida (Centro de Transporte Sustentable de México, 2016).”

“Para el primer semestre de 2022, el Ministerio de Transporte con apoyo del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y el DNP, elaborará, socializará y promoverá una metodología de monetización de beneficios y costos derivados de la implementación de proyectos de movilidad activa con el fin de minimizar la contaminación, la congestión de las ciudades, y los fallecidos y lesionados en los siniestros viales. Esta metodología, junto con el diagnóstico, servirá para identificar el potencial de escalabilidad y replicabilidad de este tipo de proyectos en los territorios y podrá orientarlos en la toma de decisiones dirigidas a capitalizar buenas experiencias que incrementen la accesibilidad y asequibilidad de ciclistas y peatones.”

“Para el segundo semestre de 2022, el Ministerio de Transporte con el apoyo del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y el DNP desarrollará una estrategia nacional de movilidad activa que contemple, entre otros, los siguientes elementos: (i). Implementación de zonas de tráfico calmado e infraestructura dedicada a peatones.”

“En estos planes deberán considerarse como mínimo los siguientes aspectos: (i). Identificación de las acciones y obras requeridas para la mitigación de posibles impactos en la movilidad y en el espacio público. (ii). Diseño de infraestructura que garantice la accesibilidad peatonal, ciclista, vehicular y de personas con movilidad reducida, de forma segura y que además permitan la mitigación de los impactos causados en la movilidad y en el espacio público. (...) Sumado a lo anterior, los lineamientos deberán considerar acciones de responsabilidad social ante los cambios producidos en el entorno por estos desarrollos, mediante el mejoramiento de andenes, pasos peatonales, zonas verdes, zonas comunes, entre otros

elementos de infraestructura que podrían contribuir al fortalecimiento de la movilidad local y barrial, así como a la provisión de espacio público.”

“En la guía se incluirán las recomendaciones y lineamientos para la definición de normas urbanísticas que faciliten que los proyectos de sistemas de transporte se enmarquen en el concepto de desarrollo orientado a transporte sostenible, de tal forma que sea posible aprovechar las oportunidades de desarrollo urbano que dichos proyectos generan. Adicionalmente, se completará dicha guía con la elaboración de una cartilla con lineamientos y prácticas que puedan ser incorporadas en el espacio público de las ciudades, reconociendo el concepto de calle completa. Con esta guía se espera que los municipios definan asertivamente, de acuerdo con sus necesidades y condiciones, la infraestructura asociada al transporte tanto en la ciudad construida como en las zonas de expansión urbana y rurales, identifiquen las necesidades futuras de movilidad sostenible y además puedan generar normas urbanísticas relacionadas con la segregación de modos de transporte dando prelación a los actores más vulnerables (peatón y ciclista). El plazo de entrega de esta guía sería el segundo semestre de 2022.”

- La Resolución 15885 de 2020 “Por la cual se reglamentan los Planes de Movilidad Segura y Sostenible para municipios, Distritos, áreas metropolitanas y se dictan otras disposiciones” expedida por el Ministerio de Transporte, establece que estos planes deberán garantizar 1) El derecho a la libre circulación de las personas bajo un enfoque diferencial, de equidad social y territorial, de conformidad con los artículos 24 y 100 de la Constitución Política y el Código Nacional de Tránsito; 2) El derecho al medio ambiente sano a partir de medidas que contribuyan a la reducción de la contaminación y la mitigación del cambio climático, a la promoción del uso de tecnologías limpias para el transporte, a la promoción de la eficiencia en el uso de la energía en el ciclo energético, y el incentivo al uso de medios no motorizados entre otros; y 3) La garantía del derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, a partir de la gestión del estado en la seguridad vial y la protección de la integridad de los usuarios de los componentes de la movilidad.
- **Decreto Nacional 1430 de 2022** “Por medio del cual se aprueba el “Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-20231” estableció que el país debe desarrollar un modelo de gestión de los factores de riesgo que afectan a los diferentes actores, principalmente los más vulnerables - motociclistas, peatones y ciclistas, que, conforme a las cifras del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, representan el 88% de las fatalidades derivadas de siniestros viales.

Conforme a ello, incluyó dentro de su área de acción “Infraestructura Vial Segura”, Objetivo general 1. Proteger la vida desde el diseño, construcción, mejoramiento y conservación de la infraestructura vial, el Objetivo específico 1.2: Incorporar las necesidades de los actores viales más vulnerables en el diseño y operación de la infraestructura vial. Para dar cumplimiento al mismo, incluyó dentro de sus

acciones las “1.2.1 Definir lineamientos técnicos para la identificación y operación de pasos peatonales seguros” y “1.2.4. Definir lineamientos para la implementación de infraestructura para la protección de peatones”.

- **La Estrategia Nacional de Movilidad Activa con Enfoque de Género y Diferencial - ENMA** elaborada en el marco de los compromisos del CONPES 3991 -Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional- y adoptada mediante la Resolución 20223040067515 de fecha 10 de octubre de 2022, reconoce la necesidad nacional y global de promover la movilidad activa de forma segura y con enfoque de género y diferencial proactivamente, al tiempo que busca acelerar su masificación en Colombia para mejorar la salud y la calidad de vida de quienes habitan las ciudades. Esta Estrategia permitirá construir territorios más resilientes e inteligentes desde las diferentes líneas de trabajo identificadas, que incluyen infraestructura, transformación cultural, gobernanza, planeación y ordenamiento territorial, normativa y financiación.

7.2. A nivel distrital.

- **Decreto Distrital 319 de 2006** “Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, que incluye el ordenamiento de estacionamientos, y se dictan otras disposiciones”, establece:

“Artículo 7 Política. *La política del Plan Maestro de Movilidad y su alcance es:*

- 1. Movilidad sostenible: La movilidad es un derecho de las personas que debe contribuir a mejorar su calidad de vida.*
- 2. Movilidad competitiva: La movilidad debe regirse por la efectividad en el uso de sus componentes para garantizar la circulación de las personas y de los bienes bajo criterios de logística integral.*
- 3. La prioridad del peatón: El peatón debe tener el primer nivel de prevalencia dentro del sistema de movilidad. (...)*

Artículo 8 Objetivos:

- (...)
- 4. Priorizar los subsistemas de transporte más sostenibles, como el transporte público o el transporte no motorizado (peatonal o bicicleta).*
 - 6. Garantizar la seguridad vial a los diferentes grupos poblacionales, especialmente a los más vulnerables”*
- (...).

Artículo 9 Objetivos de la acción sobre la infraestructura vial y vial peatonal:

- 1. Inversión destinada a la construcción: Se atenderá prioritariamente, en su orden:*

La construcción de vías destinadas al tránsito de peatones y ciclousuarios, como redes peatonales, andenes, alamedas, y ciclorrutas, con diseños ajustados a condiciones de seguridad mutua de los peatones -incluyendo personas limitadas- y de los ciclousuarios y que resulten ambientalmente amigables. Se preferirán las soluciones a nivel para el cruce de peatones y ciclousuarios cuando sea técnicamente posible. (Subrayado fuera de texto)

(...)

Artículo 26 Promoción del Transporte No Motorizado.

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

- **Decreto 324 de 2014** "Por el cual se adoptan medidas para garantizar la accesibilidad de las personas con discapacidad en el Sistema Integrado de Transporte Público del Distrito Capital y se dictan otras disposiciones", señala en su artículo 6 que los paraderos del Sistema se adecuarán, con tecnología, diseño y contenido accesible a los diferentes tipos de discapacidad.
- **Decreto Distrital 594 de 2015** “Por el cual se adopta el Plan de Movilidad Escolar – PME para Bogotá D.C., y se dictan otras disposiciones”, establece que el PME, deberá articularse e interpretarse con el Plan Nacional de Seguridad Vial –PNSV y Plan Distrital de Seguridad Vial. Para lo anterior se desarrollan Pilares, entre los cuales se destacan:

Pilar 2: Vías y Movilidad. Mejorar por parte de las entidades competentes las condiciones de la infraestructura vial del Distrito Capital para facilitar el tránsito de vehículos de transporte escolar. En dicha labor se debe priorizar la seguridad de la infraestructura que ofrecen las redes viales en beneficio de todos los usuarios y en especial, de los más vulnerables del sistema de movilidad (peatones, ciclistas y motociclistas).

Pilar 4: Protección a Usuarios. Elaborar programas integrales para mejorar el comportamiento entre los diferentes usuarios que hacen uso del espacio público, dando prioridad a la población más vulnerable en del sistema de movilidad (peatones, ciclistas y motociclistas)

- El Acuerdo Distrital 668 de 2017, Por medio del cual se crea el programa “Parquea Tu Bici”, se institucionaliza la Semana de la Bicicleta, el Día del Peatón en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones” ordena lo siguiente:

ARTÍCULO CUARTO. *Institucionalizase la última semana del mes de septiembre de cada año como la Semana de la Bicicleta y el segundo domingo del mes de noviembre como el Día del Peatón.*

- El Decreto Distrital 813 de 2017 “Por el cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial y de Motociclista 2017-2026”, señala que son *Usuarios vulnerables* “Aquellos que utilizan los medios no motorizados, las motocicletas y el transporte de estudiantes (peatones, ciclistas, pasajeros, conductores, acompañante)”. En este contexto, este Plan tiene como los siguientes objetivos:

Artículo 4. Objetivo general del Plan. *Reducir la accidentalidad vial en el Distrito Capital, focalizando las acciones hacia la disminución de la mortalidad y la morbilidad, especialmente de los usuarios vulnerables, así como promover la movilidad segura como prioridad en el sistema de movilidad.*

Parágrafo. *Reducir en un 35% el número de víctimas (lesionados y fallecidos) por siniestralidad vial en el período 2017-2026.*

Artículo 5. Objetivos específicos. *Son objetivos específicos del Plan:*

(...)

3. Realizar acciones que conlleven a la adecuación y construcción de infraestructura vial y de transporte para la movilidad segura de los ciudadanos. 4. Desarrollar acciones encaminadas a la protección de usuarios vulnerables y de personas con movilidad reducida.

Artículo 12. Programas del Eje 4: Infraestructura segura. *Los programas y acciones de éste eje son:*

1. PROGRAMA DE GESTIÓN DE LA VELOCIDAD - PGV: Enfocar acciones orientadas a entender, diferenciar y regularizar las velocidades de acuerdo con las características de las zonas y las tipologías viales al interior de la ciudad.

Asimismo, a través del Plan Distrital se adopta la política de Visión Cero, que establece que la pérdida de vidas en el sistema vial es inaceptable, que el sistema de transporte debe proteger la vida de sus usuarios y que la accesibilidad que este proporciona no está determinada por la velocidad, lo que conlleva una transformación en la forma como es contemplada la Seguridad Vial en Bogotá D.C. y da lugar a que todas las acciones que la Secretaría Distrital de Movilidad ponga en marcha en temas de infraestructura y señalización, privilegien primordialmente la seguridad vial y los modos no motorizados.

- **Decreto Distrital 308 de 2018**, “Por medio del cual se adopta la Cartilla de Andenes de Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones”, incluye las siguientes disposiciones:

Artículo 2. Reglas para los andenes y espacios públicos de circulación peatonal. Los andenes y espacios públicos de circulación peatonal deberán ser contruidos según los lineamientos y especificaciones técnicas contenidos en la Cartilla de Andenes de Bogotá D.C. adoptada mediante el presente decreto.

(...)

Artículo 4. Subterranización de Redes de Servicios Públicos. En los proyectos de recuperación, construcción y adecuación de andenes y en los proyectos de construcción de vías del Plan Vial Arterial y Zonal se deberán subterranizar todas las redes de servicios públicos domiciliarios.

- **Resolución 269 de 2020** “Por medio de la cual se modifica la Resolución 264 de 2015 y se dictan otras disposiciones” expedida por la Secretaría Distrital de Movilidad fija las condiciones técnicas y de accesibilidad para los paraderos de transporte público en el marco del Sistema Integrado de Transporte Público - SITP, así como los criterios y procedimientos para su ubicación dentro del área urbana del Distrito Capital.
- **Lineamientos Técnicos en Materia de Seguridad Vial sobre Paraderos componente zonal del sistema integrado de Transporte Público**, expedido por la Secretaría Distrital de Movilidad (2021)²². En este documento se presentan los principales criterios y recomendaciones a tener en cuenta para la ubicación de nuevos paraderos o adecuación de paraderos existentes del sistema integrado de transporte público SITP y pretende guiar a las áreas de la SDM encargadas de asesorar y apoyar temas relacionados con el transporte público en la ciudad de Bogotá D.C., de manera que se mitiguen los problemas de seguridad vial asociados a los paraderos del sistema.
- **Decreto Distrital 555 del 2021** Plan de Ordenamiento Territorial (POT), establece:

Artículo 4. Principios rectores del ordenamiento territorial.

Son principios del Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito Capital, y sus estrategias respectivas, los siguientes:

1. Respuesta y adaptación al cambio climático, a través del reverdecimiento de Bogotá, el uso racional y controlado de los recursos naturales, la protección del corredor de páramos de Sumapaz- Chingaza - Guerrero y del complejo de alta montaña, la economía de energía y el uso de energías renovables, la descarbonización de la movilidad priorizando al peatón, el incentivo de la movilidad sostenible, el acceso a bienes y servicios por medio de canales digitales y de acceso remoto, el manejo alternativo de aguas lluvias y la incorporación del riesgo

²² https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/19-03-2021/lineamiento-de-transporte-publico-paraderos-v2_16-03-2021.pdf

al ordenamiento, impulsando decididamente el ecourbanismo y la construcción sostenible.

5. Enfoque de cuidado en el ordenamiento territorial, a través de equipamientos y servicios de cuidado y sociales articulados, próximos, accesibles, asequibles y equitativamente distribuidos en el territorio, para reconocer, redistribuir y reducir el tiempo dedicado, especialmente por mujeres en sus diversidades, al trabajo de cuidado no remunerado, con el fin de devolverles a las personas cuidadoras tiempo para su descanso y respiro, formación, generación de ingresos, goce de una vida libre de violencias y promoción de su autonomía.

Artículo 5. Objetivos de ordenamiento territorial.

Los principios rectores del presente Plan y sus estrategias buscan concretar siete objetivos de largo plazo, a través de estrategias de las estructuras territoriales, proyectos estructurantes y actuaciones estratégicas que determinan el Modelo de Ocupación del Territorio, y se concretan en disposiciones normativas y en programas que garantizan el seguimiento de su ejecución, los cuales se detallan en los componentes urbano y rural, y en el contenido programático del presente Plan.

6. Reducir los desequilibrios y desigualdades para un territorio más solidario y cuidador. El Distrito Capital busca corregir la inequidad en el acceso a los servicios públicos y sociales de la ciudad y avanzar hacia la convergencia de la calidad de vida en los diversos territorios que lo conforman, promoviendo la territorialización del Sistema Distrital de Cuidado, facilitando la localización de equipamientos, soluciones habitacionales y actividades generadoras de empleo. Para lograr este objetivo el Distrito establece mecanismos de traslado de cargas urbanísticas a las zonas más deficitarias de la ciudad para la habilitación de equipamientos y de espacio público, así como adoptar decisiones y adelantar acciones encaminadas a generar una red de movilidad sostenible, limpia, segura, asequible y eficiente que reduzca las desigualdades en el acceso a las oportunidades urbanas, especialmente para los hogares más vulnerables.

Artículo 150. Red de infraestructura peatonal.

Está conformada por las franjas de circulación peatonal del espacio público para la movilidad y la franja de Paisajismo y para la resiliencia urbana; por las zonas de permanencia y conexión peatonal del espacio público peatonal y para el encuentro, y por las áreas de circulación de la infraestructura de acceso y tránsito del sistema de movilidad. La intervención y configuración de esta red debe cumplir con las siguientes características:

1. Accesibilidad. Permitir que las personas usuarias, sin importar sus condiciones o características sensoriales y/o psicomotrices, puedan circular y aprovechar la ciudad, disminuyendo las barreras físicas para su libre movimiento.

2. Seguridad. Reconocer la vulnerabilidad y los riesgos a los que se expone al peatón (a las personas) para así disminuirlos y evitar accidentes (sinistros). La

implementación de infraestructura vial y la cualificación del entorno urbano debe configurar entornos seguros y confiables para todas las personas a través de diseños que generen vitalidad en la calle.

3. Dirección y conexión. Conectar el inicio y destino del recorrido peatonal con la menor distancia y tiempo posible dando prelación en el desarrollo de los proyectos de infraestructura a las personas que se desplazan peatonalmente.

4. Calidad urbana. Las condiciones constructivas de la red deben garantizar que todas las personas caminen sin tropiezos, de manera cómoda, con elementos de paisajismo que brinden protección, reducción de contaminación y posibilidades de permanencia, y brindan una imagen de ciudad amable y peatonal.

Parágrafo. La Secretaría Distrital de Movilidad – SDM en coordinación con las entidades competentes, en concordancia con las normas del presente plan y con el Manual de Espacio Público, realizará los estudios y diseños para la intervención de la red de infraestructura peatonal en el corto, mediano y largo plazo según la priorización establecida en las Unidades de Planeamiento Local - UPL.

Artículo 152. Red vial. Está conformada por todas las franjas del espacio público para la movilidad que contribuyen a la interconexión de las cuatro estructuras territoriales y permite a los usuarios de la ciudad el acceso a los servicios y actividades que el territorio ofrece y se clasifica en:

1. Malla vial local: Conformada por las calles locales que permiten el desarrollo de viajes de proximidad en las Unidades de Planeamiento Local. Según las necesidades del contexto, se permite la circulación de todos los modos, con prioridad a la circulación peatonal y los vehículos para la micromovilidad y el transporte de último kilómetro. Da soporte a las dinámicas de movilidad local, conectándolas con los sistemas de transporte de alta y media capacidad.

2. Malla vial intermedia: Conformada por calles por las que circulan el componente flexible del sistema de transporte público y altos flujos de movilidad en las Unidades de Planeamiento Local, da soporte a la vida local y de proximidad y complementan la operación de las mallas arterial y de integración regional

La identificación y caracterización de la malla vial intermedia podrá ser precisada durante la formulación de las Unidades de Planeamiento Local, de acuerdo con la identificación que realice la Secretaría Distrital de Planeación o la priorización que resulte de los estudios técnicos que, para el efecto, realice la Secretaría Distrital de Movilidad durante los (24) meses siguientes a la entrada en vigencia del presente Plan. Las precisiones e incorporaciones producto de estos procesos serán agregadas a la Base de Datos Geográfica Corporativa de la Secretaría Distrital de Planeación para efectos de la aplicación de las normas contenidas en este artículo.

3. Malla arterial: Son las calles que permiten el desarrollo de viajes de alcance urbano, dan soporte a la operación de todos los modos y es el sustrato para la localización de infraestructuras de la red de transporte público de alta y media

capacidad. Dentro de esta malla se encuentran las calles que conforman los anillos y corredores que conectan con la región, dan acceso a los flujos de transporte y permiten los viajes de largas distancias al igual que soportan la actividad logística en la ciudad.

4. Enlaces: Están conformados por los pasos a nivel, deprimidos y elevados que interconectan las mallas viales, permitiendo la operación continua y segura de todos los modos de transporte. Todas las intervenciones para enlazar el sistema vial deben garantizar la seguridad de peatones y biciusuarios, para lo cual deberán privilegiar, para estos modos más vulnerables, los enlaces a nivel.

Parágrafo. la red vial, su trazado y clasificación se encuentra en el Mapa CU-4.4.3 “Sistema de movilidad-espacio público para la movilidad -Red Vial”. El trazado de las calles que conforman la red vial son indicativos; La administración distrital podrá precisar los trazados e intervenciones a partir de estudios técnicos de movilidad, ambientales, socioeconómicos y urbanísticos desarrollados para cada proyecto, los cuales estarán sujetos a los permisos aplicables para cada caso. Cuando se requiera el desarrollo de proyectos, obras, o actividades del Sistema de Movilidad en el suelo urbano en áreas que tengan superposición con áreas de la Estructura Ecológica Principal –EEP-se debe cumplir con los trámites y requisitos ambientales a que haya lugar, según lo definan las autoridades competentes y las normas ambientales.

Artículo 568: Programa para la vitalidad y cuidado. El programa aporta a los objetivos del Plan de Ordenamiento Territorial: Revitalizar la ciudad y a reducir los desequilibrios y desigualdades para un territorio más solidario y cuidador a través de intervenciones y proyectos de calidad orientados a garantizar el sistema de servicios sociales del cuidado y servicios básicos, de modo que se genere un mayor equilibrio territorial y se garantice un mayor acceso de los ciudadanos a los servicios que le permitan ejercer mejor, y de manera más próxima, sus derechos. Adicionalmente, se soporta en la prestación efectiva de los servicios públicos en el marco de la sostenibilidad y la eficiencia energética y soporte territorial y regulación para la conformación de ecosistemas digitales en el marco de la sostenibilidad territorial y de calidad en el acceso a las TIC. Contribuye a concretar los propósitos de la Estructura Funcional y del Cuidado y la Estructura Integradora de Patrimonios.

Artículo 568. 7. Subprograma Barrios vitales y redes peatonales. Tiene como propósito la consolidación de las zonas y nodos de intercambio modal para optimizar viajes, la accesibilidad, conectividad al transporte que contribuyan al aprovechamiento eficiente del suelo de su zona de influencia para la localización de servicios sociales y cualificar la malla de proximidad y del cuidado para garantizar la accesibilidad y el uso, goce y disfrute del espacio público para la movilidad. La Secretaría Distrital de Movilidad como cabeza del sector, es la responsable de la coordinación en la planeación y estructuración de este subprograma, el cual deber ser ejecutado por las entidades competentes.

Artículo 567. Programa para descarbonizar la movilidad: El programa aporta a los objetivos del Plan de Ordenamiento Territorial de mejorar el ambiente urbano y de los asentamientos rurales y al de reducir los desequilibrios y desigualdades para un territorio más solidario y cuidador. Se apuesta por reducir las emisiones de GEI a través del aumento de modos de transporte con menor huella de carbono y eficiencia energética y por la generación de entornos vitales alrededor de las infraestructuras de movilidad lo cual requiere de la consolidación de la malla arterial e intermedia en perfiles completos para dar continuidad a los flujos y dinámicas de movilidad. Más específicamente como lo define el 4. Subprograma de impulso a la cicloinfraestructura como alternativa de transporte urbano y rural: Tiene como objetivo el impulso a la micromovilidad como alternativa de transporte urbano y rural.

7.3. Normas Técnicas Colombianas (NTC)

Las siguientes Normas Técnicas Colombianas son aplicables para el diseño y construcción de los elementos del espacio público:

- **NTC 4279: “Accesibilidad de las personas al medio físico. Espacios urbanos y rurales. Vías de circulación peatonales planas”**, la cual es de obligatorio cumplimiento según lo dispuesto en el parágrafo 2 del artículo 2.2.3.4.1.1 del Decreto 1077 de 2015.
- **NTC 4695 “Accesibilidad de las personas al medio físico, señalización para el tránsito peatonal en el espacio público urbano”**, establece los requisitos mínimos que deben tener las señales de tránsito peatonal horizontales y verticales localizados en áreas de uso público. Esta norma tiene como objetivo organizar y orientar al usuario en su desplazamiento al lugar que requiera, procurando garantizarle una movilidad segura y eficiente. Relacionada por (Ministerio de Transporte, 2015)²³
- **NTC 4201 “Accesibilidad de las personas al medio físico. Edificios. Equipamientos. Bordillos, pasamanos y agarraderas”**. Esta NTC establece los requisitos mínimos y las características generales que deben cumplir los bordillos, pasamanos, barandas y agarraderas a utilizar en determinados elementos y ambientes a los efectos de facilitar el uso de forma segura. Relacionada por (Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio, 2015)²⁴.
- **NTC 4774: “Accesibilidad de las personas al medio físico. Espacios urbanos y rurales. Cruces peatonales a nivel y elevados o puentes peatonales”**, establece las dimensiones mínimas y las características funcionales y de

²³ Orientaciones de seguridad vial para los pasos peatonales en Colombia, ANSV 2022

²⁴ Orientaciones de seguridad vial para los pasos peatonales en Colombia, ANSV 2022

construcción que deben cumplir los cruces peatonales a nivel y los puentes peatonales no adosados a puentes vehiculares y pasos subterráneos²⁵. Esta norma es de obligatorio cumplimiento según lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 2.2.3.4.1.1 del Decreto 1077 de 2015.

- **NTC 4902 “Accesibilidad de las personas al medio físico. Cruces peatonales a nivel. Señalización sonora para semáforos peatonales”**, la cual identifica símbolos y sus significados, que pueden ser usados para transmitir información esencial para el usuario y otros, para un uso seguro y efectivo de los dispositivos médicos. Relacionada por (Ministerio de Transporte, 2015)²⁶.
- **NTC 5610 “Accesibilidad de las personas al medio físico. Señalización Táctil”**, fija los requisitos técnicos para las señales podotáctiles. Sumado a ello, brinda las recomendaciones para su correcta instalación, con el fin de ayudar a las personas con limitación visual a tener una movilidad autónoma y segura. Esta norma establece los requisitos técnicos para dos tipos de señales podotáctiles: señal podotáctil alerta y señal podotáctil guía. Relacionada por (Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio, 2015).
- **NTC 4143 “Accesibilidad de las personas al medio físico. Edificios. Rampas fijas”**.

²⁵ Orientaciones de seguridad vial para los pasos peatonales en Colombia, ANSV 2022

²⁶ Orientaciones de seguridad vial para los pasos peatonales en Colombia, ANSV 2022

8. ABODARJE DE ENFOQUES EN DERECHOS HUMANOS, GÉNERO, DIFERENCIAL, TERRITORIAL Y AMBIENTAL.

En este capítulo se desarrolla un análisis de los puntos críticos bajo los enfoques de derechos humanos, género, territorial, ambiental, poblacional y diferencial así:

8.1. Enfoque en Derechos Humanos.

Los derechos humanos son obligaciones que hacen parte del ordenamiento jurídico nacional en virtud del bloque de constitucionalidad establecido en el artículo 93 de la Constitución Política de Colombia: *Los tratados y convenios internacionales ratificados por el Congreso, que reconocen los derechos humanos y que prohíben su limitación en los estados de excepción, prevalecen en el orden interno.* Por lo tanto, se identifica la necesidad de establecer acciones que desarrollen de una manera equitativa e igualitaria las condiciones físicas, socioeconómicas y culturales que limitan el derecho de la ciudadanía a circular peatonalmente en pro de mejorar su calidad de vida.

En esa medida, se considera necesario que el enfoque de derechos humanos sea considerado en la política, reconociendo las particularidades y necesidades

Para el análisis de este enfoque se tiene en consideración el punto crítico definido como: *“La seguridad vial de las y los peatones se ve afectada por la falta de cumplimiento de las normas de tránsito por parte de los otros actores viales”*. Por lo tanto, la relación con el enfoque de derechos humanos permite valorar que el peatón es un actor vial al cual no se le garantiza su derecho a la vida, ya que, las cifras de siniestralidad vial que arrojan que durante los últimos 5 años se han presentado 1.121 peatones fallecidos en las vías. Donde en el 2018 se registra la cifra más alta con 271, mientras que para el año 2020 el total fue de 140 muertes peatonales, siendo así el año con menos fallecidos, esta última condición relacionada con el confinamiento producto de la pandemia del COVID 19. Sin embargo, en el año 2022, en donde las condiciones de movilidad se normalizaron, se presentó una disminución de fallecidos con respecto al año 2018, equivalente al 14 %.

8.2. Enfoque de Género.

La información disponible ha identificado como las mujeres tienen una participación diferencial en el espacio público, reivindicaciones que han sido reiteradas por los colectivos de mujeres y feministas. Esta diferencia se fundamenta en prácticas patriarcales y condiciones de seguridad que han limitado el disfrute pleno del espacio público para ellas.

A partir de la identificación de dichos problemas, las mujeres han generado transformaciones importantes orientadas a promover una vida libre de violencias, mayores niveles de autonomía y de autoorganización, y en consecuencia, mejores posibilidades de alcanzar niveles equitativos de participación en la vida y en el espacio público.

Entre esos avances, la circulación peatonal se ha convertido en un eje importante, ya que, se busca garantizar a través de esta autonomía y goce del espacio de manera segura y se tiene que las personas que realizan viajes a pie, cerca del 60% son mujeres.

En relación al enfoque de género se encuentra que los aportes brindados por las y los participantes de los talleres se logró identificar que las mujeres son acosadas verbal y sexualmente en la calle a la hora de realizar sus viajes peatonales. Adicionalmente, se encuentra que con relación a las y los peatones fallecidos por sexo para los cinco años de 2018 a 2022, el 64 % corresponden a hombres, el 26 % a mujeres y 10% que no cuenta con información.

Por otro lado, se puede encontrar que la vulnerabilidad de la mujer a la hora de caminar se encuentra que el reporte para las denuncias por delitos en el espacio público presentadas entre enero de 2017 y diciembre de 2022, el 3% corresponde a delitos sexuales registrando un aumento en los últimos años.

8.3. Enfoque Territorial.

A partir de las diversidades territoriales de la ciudad y producto de condiciones históricas, económicas y socioculturales, se evidencia las diferentes formas de uso, disfrute, calidad y apropiación del espacio público y de la experiencia de la circulación peatonal; en tal sentido, esas particularidades se constituyen en elementos que deben ser discutidos para promover la democratización del espacio público y garantizar el uso y disfrute de la vía peatonal en las diferentes zonas de la ciudad.

Por lo tanto, este enfoque se valora con relación al punto crítico de accesibilidad a espacio público o andenes para el caso de esta política. En consecuencia se cuenta que con corte a junio de 2022, la ciudad cuenta con 28,06 km² de andenes para una población de 7.8 millones.

Sin embargo, de acuerdo al Diagnóstico de Espacio Público realizado por el IDU en el año 2017, el estado de los andenes es: un 46,5 % de los andenes está en estado bueno, el 34,1 % regular y el 16,6 % está catalogado en mal estado.

Y decantando estas cifras territorialmente se encuentra que las localidades con mayor cantidad de espacio público son: Chapinero con un total de 51,10 m²/hab, seguido por Usme con 42,72 m²/hab y La Candelaria con 40,46 m²/hab, frente a localidades como Rafael Uribe Uribe, Bosa, Kennedy, San Cristóbal, Suba y Ciudad Bolívar que no alcanzan a llegar a 20 m²/hab a saber que ellas constituyen las localidades que tienen una mayor concentración poblacional de la ciudad y de acuerdo a las cifras carecen de espacio público peatonal.

8.4. Enfoque Ambiental.

La calidad del aire es uno de los temas de mayor sensibilidad social en la gestión ambiental actual, pues está directamente relacionada con la proliferación de enfermedades respiratorias agudas, siendo los grupos poblacionales vulnerables los más afectados, situación que inciden en aspectos relacionados con la salud pública y que como resultado de los talleres territoriales de esta fase de agenda pública de la política pública del peatón se logró identificar que en las localidades de Barrios Unidos, Teusaquillo, Chapinero y Usaquén se tiene la percepción de una mala calidad de aire.

De igual forma, la problemática ligada al ruido, es uno de los temas más recurrentes en las áreas urbanas. Así, aunque ocurre en toda la ciudad, existen algunos sectores con los niveles de mayor afectación, sea por obras de infraestructura, por el parque automotor, por actividades industriales o producto de megaproyectos urbanos territorialmente este fenómeno de acuerdo a los talleres territoriales que se realizaron se acentúan mucho más en las localidades de Engativá, Fontibón y Suba.

A esto se le suma que las y los participantes de los talleres se hizo énfasis en la contaminación ambiental y exceso de ruido como unos de los elementos más influyentes en términos del confort y calidad urbana que debería de brindar la ciudad al peatón, pero que realmente no es así.

8.5. Enfoque poblacional y diferencial.

A la hora de realizar los talleres poblacionales de la fase de participación ciudadana se logró identificar en los talleres con niñas y niños, la importancia de que las ciudades físicamente y en especial los pasos peatonales contemplen a esta población al momento de construirse.

Lo anterior se señala teniendo en cuenta que las niñas y niños expresaron lo incómodo que es para ellos que los andenes tengan alturas a las que ellos no puedan

acceder fácilmente, vinculando aquí el punto crítico de accesibilidad y que por otro lado también son sujetos de actos violentos o acoso por parte de adultos o habitantes de calle, con lo cual se hace referencia a la necesidad de intervenir el punto crítico de seguridad peatonal.

A su vez, en los talleres con personas mayores se planteó que esta población la presencia de basuras y del popó de los perros en los andenes, se consideran desechos generadores de enfermedades respiratorias.

En el ámbito de seguridad personal, las personas mayores coincidieron en la apreciación que la presencia de habitantes de calle en los andenes es una situación que les genera temor e inseguridad, razón por la cual evitan salir a la calle. En tal sentido, se consideran los aspectos relacionados con el fenómeno de habitabilidad en calle, que mediante la implementación de la política pública para el fenómeno de habitabilidad en calle, y el componente de seguridad humana y convivencia ciudadana, contempla la necesidad de fortalecer las acciones de convivencia pacífica entre los habitantes de calle y la comunidad en general, al ser uno de los aspectos identificados como aquellos que afectan la circulación y permanencia en los espacios públicos peatonales de la ciudad.

Por su parte, a partir del enfoque poblacional diferencial también se destaca la orientación de la política para contribuir en condiciones de calidad para la movilidad peatonal de las personas con discapacidad y sus cuidadores y cuidadoras; al evidenciar las diferentes barreras presentes para los desplazamientos seguros y autónomos, contemplados entre otros en el siguiente punto crítico: andenes estrechos, altos, sin acceso y rampas para la población con discapacidad, personas mayores, niños y niñas, sin conexiones viales, inclinados y con intervenciones privadas de acceso a predios. A su vez, de acuerdo a los resultados reflejados en capítulo 2, es necesario considerar que las personas con discapacidad ubicadas en los estratos 1, 2 y 3 principalmente realizan sus viajes a pie, cerca del 40 % de viajes, para el caso particular del estrato 1 este porcentaje llega a 36 %.

Por su parte y de acuerdo a la identificación de viajes a pie que se realizan en Bogotá, se observa como dentro los niños y las niñas un 44 % de viajes son a pie, seguidos por los viajes de las personas mayores donde es un total del 30 %, las personas jóvenes realizan un 23 % de sus viajes a pie, finalmente las personas adultas realizan un total de 19 % de sus viajes a pie. Evidenciando la necesidad de promover acciones que permitan principalmente fortalecer la movilidad peatonal atendiendo los intereses, necesidades y cualidades particulares de los niños y niñas y las personas mayores.

9. ANÁLISIS DE INSTRUMENTOS DE PLANEACIÓN VIGENTES.

A continuación, se realiza la identificación y análisis de instrumentos de política y planeación para la ciudad de Bogotá D.C. que cuentan con una estrecha relación con la experiencia en la caminata, y los cuales serán considerados en el Política Pública del Peatón, y se relacionan con los puntos de interés de la ciudadanía identificados previamente.

9.1. OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE

En el orden internacional se encuentran como principales derroteros los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), los cuales fueron adoptados por las Naciones Unidas en 2015 como un llamado universal para poner fin a la pobreza, proteger el planeta y garantizar que en el 2030 todas las personas disfruten de paz y prosperidad, en tal sentido y relacionado con el peatón se destacan los siguientes objetivos:

- Objetivo 3 - SALUD Y BIENESTAR, una de sus metas es: “De aquí a 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo”.
- Objetivo 5 – IGUALDAD DE GÉNERO, destacándose dentro sus metas cuenta con: “Poner fin a todas las formas de discriminación contra todas las mujeres y las niñas en todo el mundo” y “Eliminar todas las formas de violencia contra todas las mujeres y las niñas en los ámbitos; público y privado, incluidas la trata y la explotación sexual y otros tipos de explotación”.
- Objetivo 11 - CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES, una de sus metas es: “De aquí a 2030, proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos; seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad”.

9.2. PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DE BOGOTÁ D.C. (POT)

El POT se constituye en el principal instrumento de planeación con que cuenta la ciudad, dentro de las políticas establecidas por este, se contempla en el artículo 3 la Movilidad Sostenible y Descarbonizada, la cual expresa:

“Se orienta a privilegiar los desplazamientos en modos de transporte activos, de cero y bajas emisiones. El eje estructurador de la movilidad es el peatón y el desarrollo de un sistema de corredores verdes de alta y media capacidad, que cambien el modelo la movilidad urbana, descarbonicen el sistema de transporte público, conecten la ciudad con la región, soporten una ciudad de proximidad, cuidadora e incluyente, mejoren las condiciones de accesibilidad de las zonas de origen informal e incorpore

el desarrollo orientado al transporte y la revitalización alrededor de las infraestructuras de movilidad.

Esta Política se soporta en la construcción de cinco líneas de metro, dos regiotram y siete cables aéreos, que junto con la consolidación de corredores verdes y una red de infraestructura peatonal y de cicloinfraestructura buscan establecer una movilidad sostenible y segura en el marco de la descarbonización de los viajes en el Distrito capital” (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2021).

Por su parte, la Estructura Funcional y del Cuidado que define el POT, está compuesta por los siguientes sistemas: Sistema de Espacio Público Peatonal para el Encuentro, Sistema de Movilidad, Sistema de Cuidado de Servicios Sociales y Sistemas de Servicios Públicos. Encontrando en el artículo 89 del POT los lineamientos para el Sistema de Espacio Público Peatonal para el Encuentro:

“Política Distrital de Espacio Público y objetivos del Sistema de Espacio Público Peatonal para el Encuentro. Este Plan establece los mecanismos que permitan aumentar la oferta cuantitativa y cualitativa de espacio público en la ciudad, promoviendo su valoración ciudadana, garantizando su uso, goce y disfrute para todos reforzando su carácter estructurante como configurador del territorio y su valoración ciudadana.

Con tal propósito, el Sistema de Espacio Público Peatonal para el Encuentro contempla los siguientes objetivos específicos:

1. Aumentar el Espacio Público con condiciones adecuadas y equitativamente en todo el territorio distrital.
2. Restituir jurídica, físico-espacial, ambiental, social y culturalmente, los espacios públicos en condición inadecuada para su uso, goce y disfrute por parte de la ciudadanía, teniendo en cuenta el acceso universal y la igualdad de oportunidades.
3. Aumentar la calidad ambiental del espacio público para reverdecer a Bogotá, adaptarse y mitigar el cambio climático.
4. Consolidar los lineamientos e instrumentos necesarios para la sostenibilidad del espacio público y la gestión e implementación del Sistema Distrital de Espacio Público Peatonal para el Encuentro.” (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2021)

Una vez definidos los objetivos, se organizan los componentes para el sistema en mención, parques de la Red Estructurante, parques de la Red de Proximidad, plazas, espacios libres, abiertos y bordeados por edificaciones, plazoletas, zonas verdes, espacios públicos de encuentro rural, espacios privados de uso público para el encuentro y los elementos complementarios. (Artículo 90)

De igual forma, las estrategias definidas para este sistema son: generación de nuevo espacio público, cualificación, integración y conectividad del sistema con las demás estructuras territoriales, renaturalización de los espacios públicos peatonales y para el encuentro público y sostenibilidad y gestión orientada a salvaguardar los valores,

calidades y las formas de uso del espacio público para su aprovechamiento. (Artículo 91)

Además, se encuentra en el POT en su artículo 412 el “Sistema de espacio público rural peatonal y para el encuentro. El sistema de espacio público rural es el conjunto de áreas libres del suelo rural, usadas o destinadas a la circulación peatonal, el encuentro y la recreación; incluye las vías rurales, los parques, plazas, senderos miradores, entre otros. El sistema reconoce las características propias del espacio público en el suelo rural, a partir de la multifuncionalidad de las actividades y servicios conexos que le permiten a las comunidades campesinas y rurales contar con espacios diversos de interacción comercial, social, ambiental y de desplazamiento, en especial en los centros poblados rurales y en las zonas delimitadas para la localización de nodos de equipamientos.” (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2021; Alcaldía Mayor de Bogotá, 2006)

Dentro de los lineamientos para su cualificación se contemplan los siguientes: conectividad ambiental y funcional del sistema con las demás estructuras territoriales: accesibilidad universal, vitalidad y seguridad. (Artículo 413)

Es así, que el Plan de Ordenamiento Territorial establece dentro de su horizonte de acción al peatón como el principal actor del sistema de movilidad, dándole así una nueva prioridad dentro de los procesos de planeación de la ciudad y enfocando las intervenciones en la búsqueda de enriquecer y cualificar la experiencia de la caminata en la ciudad.

9.3. PLAN DISTRITAL DE DESARROLLO (PDD) 2020-2024 “UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI”

Se encuentra dentro de las bases del Plan Distrital de Desarrollo una visión del espacio público que contempla al peatón, “por eso, la ciudad requiere avanzar en una gestión más eficiente del desarrollo urbano, que promueva prácticas sostenibles de urbanismo y construcción del espacio público, donde puedan convivir de manera segura y armónica, peatones y vendedores ambulantes, usuarios de bicicletas y automóviles, y en el que se cuente con áreas verdes y parques para la recreación activa y pasiva, como también con la localización de equipamientos dignos para la cultura, la recreación y el deporte, para el uso del tiempo libre” (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2020).

El PDD cuenta principalmente con dos propósitos que intervienen directamente con aspectos relacionados con el peatón y la experiencia de la caminata, el propósito 3. *Inspirar confianza y legitimidad para vivir sin miedo y ser epicentro de cultura ciudadana, paz y reconciliación, que dentro de sus logros se encuentra el de reducir los mercados criminales, los delitos de alto impacto y hechos violentos con énfasis*

en los que afectan a mujeres, peatones, biciusuarios y las personas usuarias del transporte público.

Por su parte, en el propósito 4. *Hacer de Bogotá región un modelo de movilidad multimodal, incluyente y sostenible, se tiene* como meta: A 2024 Reducir en 20% el número de víctimas fatales por siniestros viales para cada uno de los actores de la vía, que para el caso de peatones cuenta como línea base 236 para el año 2019 siendo el actor más afectado con un 47 % del total de fatalidades.

Se observa de esta forma en el PDD que las acciones se orientaron a garantizar condiciones de seguridad ciudadana y seguridad vial, aspectos que se constituyen en factores determinantes para promover la caminata de la ciudadanía en la ciudad.

9.4. PLANES ESPECIALES DE MANEJO Y PROTECCIÓN DE BOGOTÁ

Los Planes Especiales de Manejo y Protección (PEMP) son instrumentos con los que cuenta la ciudad para el manejo de bienes de interés cultural, a través de la coordinación de acciones, se busca la protección, conservación y sostenibilidad de dichos bienes. Para el presente documento destacamos el PEMP del Centro Histórico de Bogotá; ya que dentro del modelo territorial de manejo y protección existe el componente de territorios equilibrados, donde el peatón cuenta con un rol importante, como se muestra a continuación: “generar condiciones de soporte del entorno patrimonial para garantizar un Centro Histórico funcional, articulado, accesible y equilibrado para el óptimo funcionamiento de las actividades residenciales y productivas. Se propone un espacio que priorice al peatón y los modos de transporte sostenible y alternativos, en línea con las apuestas de cuidado del patrimonio y del territorio” (Instituto Distrital de Patrimonio Cultural).

Estas acciones se concretan en el programa Accesibilidad y Movilidad, que busca que a través del reconocimiento de los valores patrimoniales del “Centro Histórico de Bogotá y los integre a través de una estructura de movilidad sostenible, ordenada y eficiente, acorde con la capacidad de la infraestructura física, la traza urbana y la priorización del usuario de a pie” (Instituto Distrital de Patrimonio Cultural)

Por lo tanto, se identifica dentro de este plan al peatón como un eje articulador de la movilidad sostenible y a través de dicho rol, se realiza una planificación del territorio denotando de esta manera la relevancia de la caminata en las nuevas formas de apropiación y acercamiento a los valores patrimoniales de la ciudad.

9.5. POLÍTICAS PÚBLICAS DISTRITALES

A continuación, se presenta una revisión de políticas públicas distritales lideradas por diversos sectores administrativos que cuentan con productos relacionados con el peatón o la caminata.

Tabla 18. Políticas Públicas y productos relacionados con el peatón y la caminata

POLÍTICA PÚBLICA	PRODUCTO RELACIONADOS CON EL PEATÓN Y LA CAMINATA
Envejecimiento y la Vejez	Producto “2.3.1 Estrategia de participación ciudadana con enfoque diferencial incidente, orientada a promover dinámicas de movilidad segura, incluyente, sostenible y accesible para las personas mayores.”
	Producto “2.3.3 Acciones de comunicación, pedagogía y educación vial ejecutadas”
	Producto “4.2.6 Redes de cuidado comunitario que contribuyan a generar entornos de protección y cuidado colectivo de las personas mayores en las 20 localidades de Bogotá”
Adulterez	Producto 2.2.1 Personas adultas que participan en los procesos deportivos y en actividad física con enfoque poblacional.
	Productos 3.3.1 Piezas de comunicación y/o jornada(s) pedagógicas realizadas, dirigidas a adultas y adultos, que promueven la adopción de hábitos y comportamientos seguros en las vías para la prevención de siniestros viales
Recreación y Deporte	Producto 5.1.2 Intervenciones recreodeportivas en los espacios públicos de influencia de los Distritos Creativos.
LGBTI	Producto “1.2.8 Atención de personas habitantes de calle adultas de 29 años en adelante pertenecientes a los sectores sociales LGBTI a través de la vinculación a la estrategia móvil de abordaje en calle para el mejoramiento de sus condiciones de vida”
	Producto “2.1.9 Estrategia anual de participación en los ciclos de los instrumentos de planeación, con las personas de los sectores LGBTI (POT, Plan de Desarrollo, Planes Parciales, Renovación Urbana, Políticas Públicas, etc)”
	Producto “3.1.8 Documento técnico de Movilidad en el transporte público y sectores LGBTI”
	Producto “3.1.9 Promoción de espacios enmarcados en el pacto por una movilidad incluyente”

POLÍTICA PÚBLICA	PRODUCTO RELACIONADOS CON EL PEATÓN Y LA CAMINATA
	Producto “3.3.9. Estrategia implementada con base en los lineamientos de la Dirección de Diversidad Sexual, dirigida a la cadena de valor del turismo, para la generación de espacios amigables seguros y libres de discriminación, con enfoque diferencial LGBTI.”
	Producto “3.4.9 Estrategia que permita incorporar el enfoque diferencial y territorial en las actividades deportivas desarrolladas por el IDRD”
	Producto “3.4.17 Acompañamiento técnico para la consolidación del Área de Desarrollo Naranja – Distrito Creativo y Diverso de La Playa”
	Producto “4.1.7 Estudio sobre casos de crímenes y violencias contra personas de los sectores LGBTI, a partir del sistema de información, para la generación de estrategias y toma de decisiones en materia de seguridad, convivencia y justicia en articulación con la Dirección de Diversidad Sexual de la SDP.4.1.7 Estudio sobre crímenes y violencias contra personas de los sectores LGBTI, a partir del sistema de información, para la generación de estrategias y toma de decisiones en materia de seguridad, convivencia y justicia en articulación con la Dirección de Diversidad Sexual de la SDP y otras Entidades Distritales según corresponda.”
Educación Ambiental	Producto 3.1.1 Estrategia de Caminatas Ecológicas y Urbanas
	Producto 3.1.3 Senderos incluyentes de interpretación en áreas de interés ambiental
Habitabilidad en calle	Producto 6.1.1 Personas habitantes de calle atendidas a través de la articulación interinstitucional y trabajo colaborativo transversal, que se encuentran en zonas bajo puentes y espacio público que se intervienen por el IDU.
	Producto 6.1.8 Sesiones de socialización sobre el Sistema TransMilenio, realizadas con personas en proceso de superación de habitabilidad en calle.
Espacio Público	Producto 1.1 Disminución del déficit de Espacio público efectivo -EPE- y las condiciones de inequidad territorial
	Producto 1.2 Aumento del Espacio público total -EPT- (Efectivo y No efectivo) en todo el territorio del Distrito de Bogotá
	Producto 2.1.1 Espacio público total -EPT- (Efectivo y No Efectivo) restituido jurídicamente para garantizar su goce, uso y disfrute por parte de la ciudadanía y para la ejecución de actividades artísticas y culturales con accesibilidad universal
	Producto 2.1.3 Área de Andenes adecuados de acuerdo a las necesidades diferenciales de la ciudadanía

POLÍTICA PÚBLICA	PRODUCTO RELACIONADOS CON EL PEATÓN Y LA CAMINATA
	Producto 2.1.8 Área de Espacio público total -EPT- adaptado de acuerdo a la pirámide de jerarquía de movilidad urbana
	Producto 2.2.1 Área de los elementos constitutivos naturales del Espacio público total -EPT-intervenidos con procesos de restauración ecológica
	Producto 2.2.3 Área de Espacio Público total -EPT- recuperado ambientalmente de corredores viales y alamedas
	Producto 3.3.4 Número de espacios de participación y estrategias pedagógicas ejecutadas que promuevan la construcción de ciudadanía.
Derechos Humanos	Producto 4.4.2. Conmemoraciones realizadas para la reconciliación, la memoria y la construcción de paz, que involucren el aprovechamiento del espacio público y el fortalecimiento de la cultura ciudadana.
	Producto 5.3.1 Obras de infraestructura distrital que cumplan la normatividad sobre la accesibilidad universal de personas mayores o con discapacidad.
	Producto 5.3.2 Formación dirigida a funcionarios y contratistas del IDU sobre el goce del derecho a la ciudad de la población con discapacidad y las personas mayores en el espacio público.
	Producto 5.3.3 Actividades para el cuidado de las vías con el fin de garantizar el derecho a la ciudad de las personas mayores y las personas con discapacidad con las partes interesadas de la UAERMV -Unidad Administrativa Especial de rehabilitación y mantenimiento vial. (Usuarios, beneficiarios, ciudadanos, proveedores y cliente interno)
Juventud	Producto 4.2.2. Estrategia de fortalecimiento de capacidades para el desarrollo de habilidades de liderazgo, en temas prioritarios en salud pública dirigida a jóvenes de 14 a 28 años en el espacio público en las 20 localidades del distrito.
	Producto 6.6.3. Jornadas de mediación y prevención del escalamiento de conflictos, focalizadas en el territorio, entre grupos juveniles en discordia o con sus familias y comunidades, cuando se han generado dinámicas de violencia o daños.
	Producto 7.4.1. Acciones de promoción del uso de la bicicleta realizadas como medio de transporte sostenible para incentivar el encuentro y disfrute de los jóvenes en el espacio público
Educación	Producto 1.4.2 Intervenciones articuladas y priorizadas a partir de los datos provenientes del Sistema de Información de Entornos Educativos.
	Producto 1.4.3 Intervenciones en instituciones educativas con señalización de zona escolar en las vías aledañas.

POLÍTICA PÚBLICA	PRODUCTO RELACIONADOS CON EL PEATÓN Y LA CAMINATA
Educación	Producto 1.4.4 Jornadas de gestión para mejorar los comportamientos de los diferentes actores viales.
	Producto 1.4.5 Actualización de información periódica de factores de riesgo y factores protectores presentes en los entornos educativos.
	Producto 1.4.6 Acciones de prevención en los entornos de los colegios priorizados para mitigar los factores de riesgo asociados al delito y mejorar la convivencia por medio de la participación ciudadana mediante el fortalecimiento de las instancias de participación formal e informal.
	Producto 3.1.8 Estrategias de movilidad interinstitucional entre las instituciones del ecosistema ATENEA.
Hábitat	Producto 1.1.4. Mejoramiento integral del espacio público a escala barrial con participación ciudadana en los territorios priorizados.
	Producto 1.1.6. Estrategia de asignación de alternativas comerciales a vendedores informales que utilizan.
	Producto 1.1.13. Asistencia técnica para el desarrollo de las acciones orientadas a la prevención de violencias contra las mujeres.
	Producto 1.1.14. Intervenciones de Acupuntura urbana y táctica.
	Producto 1.2.1. Proyectos de mejoramiento de espacio público rural en centros poblados.
	Producto 3.1.17. Metodología para la coordinación de intervenciones menores de espacio público entre entidades distritales.
Política Pública de Infancia y adolescencia (Se encuentra en proceso de formulación)	Producto propuesto desde la Secretaría Distrital de Movilidad 3.1.4. Estrategia de generación de hábitos para la movilidad sostenible y segura de niñas, niños y adolescentes de instituciones educativas distritales en la ciudad de Bogotá. (reporte de viajes/desplazamientos a pie y en bicicleta de niños, niñas y adolescentes - Subsecretaría de Gestión de la Movilidad).
	Producto propuesto desde la Secretaría Distrital de Movilidad 3.1.2. Estrategia formativa de educación vial y cultura para la movilidad para niñas, niños y adolescentes de instituciones educativas. (reporta la OACCM)"

Fuente: OAPI – SDM

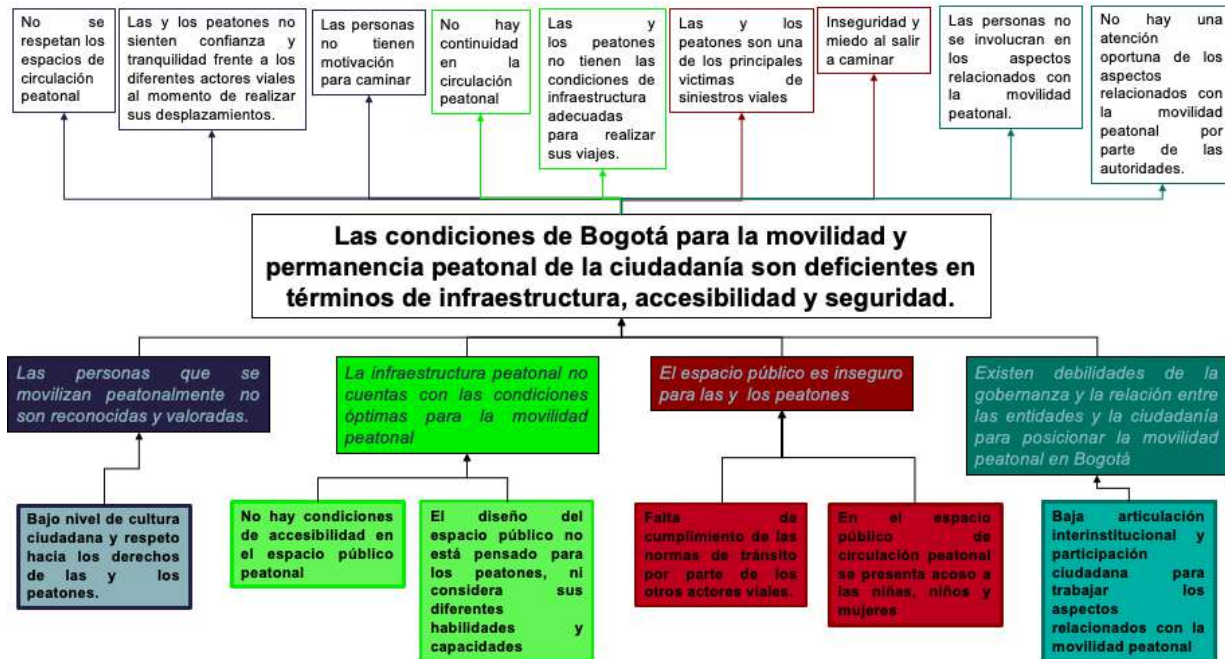
10. ÁRBOL DE PROBLEMAS Y DE OBJETIVOS.

En este capítulo mediante la metodología de árbol de problemas y árbol de objetivos, los cuales se realizan a partir del proceso de priorización de los puntos de interés de la ciudadanía, se establecen los principales aspectos que deben ser abordados en el marco de la política pública del peatón, este ejercicio se realiza a partir de los elementos obtenidos en el capítulo 5 de este documento. Con base en lo anterior se realizó un análisis de aquellos aspectos que por sus características se convierten en determinantes para generar transformaciones frente a la problemática actual, *las condiciones de Bogotá para la movilidad y permanencia peatonal de la ciudadanía son deficientes en términos de infraestructura, accesibilidad y seguridad*, y de esta forma lograr que Bogotá se consolide como una ciudad peatonal.

Para el desarrollo de este análisis se usó la metodología de árbol de problemas con el objetivo de identificar las relaciones causales entre los puntos de interés de la ciudadanía y así definir los principales aspectos que debe abordar la política para resolver el problema planteado.

Es importante señalar que para el desarrollo de la metodología fue necesario modificar la redacción para presentarlos de manera negativa, obteniendo como resultado 5 árboles de problemas, (ver anexo) los cuales se consolidaron y permitieron construir el siguiente árbol de problemas, a saber:

Figura 73. Árbol de problemas y objetivos



Fuente: SBP – SDM

En un primer momento se consideró que el reconocimiento de la importancia de la movilidad peatonal por parte de la ciudadanía y el comportamiento y respeto frente a las normas de uso y del espacio público de circulación peatonal, se relacionaban con **la cultura ciudadana y respeto hacia los derechos de las y los peatones** que incide de manera directa frente a que las personas que se movilizan peatonalmente no son reconocidas y valoradas.

Después, se estableció que: **la accesibilidad en el espacio público de circulación peatonal y las condiciones del diseño del espacio público peatonal de acuerdo a las diferentes habilidades y capacidades de las y los peatones**, se constituyen en un aspecto relacionado con que la infraestructura peatonal no cuenta con las condiciones óptimas para la movilidad peatonal.

Luego, se analizó como la infraestructura segura, continua y cómoda para la movilidad peatonal y el comportamiento respecto a las normas y uso del espacio público de circulación peatonal, establecían un aspecto importante que conlleva a que **la seguridad vial de las y los peatones relacionada con el cumplimiento de las normas de tránsito por parte de los actores viales**. A su vez, el punto de interés de las condiciones e infraestructura relacionada con la seguridad ciudadana que contribuyan en la movilidad peatonal es acogido por las **condiciones de seguridad en el espacio público de circulación peatonal de mujeres, niñas y**

niños. Estos dos puntos tienen una relación directa con que el espacio público es inseguro para las y los peatones.

Posteriormente, se identifica como **la presencia institucional y articulación entre las entidades que permita que las condiciones físicas y culturales de la ciudad mejoren para que así las y los peatones puedan realizar sus viajes**, permite incidir frente a la existencia de debilidades de la gobernanza y la relación entre las entidades y la ciudadanía para posicionar la movilidad peatonal en Bogotá.

Es así, que a partir de la consolidación del árbol de problemas y la relación de casualidades entre éstos, se desarrolla el árbol de objetivos que permite actuar frente a las principales causas generadoras de que las condiciones de Bogotá para la movilidad y permanencia peatonal de la ciudadanía son deficientes en términos de infraestructura, accesibilidad y seguridad. Definiendo así la ruta de intervención de la política pública.

Figura 74. Árbol de objetivos



Fuente: SBP – SDM

De esta forma, contemplando lo identificado en las fases de agenda pública y diagnóstica de la política pública y los resultados del análisis de la relación existente entre los puntos de interés, se determinan los siguientes objetivos mediante los cuales se apostará por transformar la situación problemática que se ha identificado frente a la movilidad peatonal en Bogotá, “Las condiciones de Bogotá para la movilidad y

permanencia peatonal de la ciudadanía son deficientes en términos de infraestructura, accesibilidad y seguridad”, a saber:

- Cultura.
- Infraestructura. Donde no solo se consideran aspectos relacionados con infraestructura, sino con la capacidad de la ciudadanía de acceder a diferentes servicios a través de la circulación peatonal.
- Seguridad peatonal. Abordada desde dos perspectivas: seguridad vial y seguridad personal.
- Gobernanza.

Por lo tanto, mediante el fortalecimiento de la cultura peatonal se buscará transformar los comportamientos de los actores viales que afectan de manera negativa la movilidad peatonal, haciendo énfasis en el reconocimiento y respeto de las y los peatones y promoviendo la corresponsabilidad de toda la ciudadanía. A su vez, se promoverá la circulación peatonal como una actividad que brinda bienestar y tiene efectos positivos en la calidad de vida, promoviendo su desarrollo a través de diversas alternativas que permitan el disfrute del espacio público peatonal.

De igual manera, la orientación de acciones institucionales que aborden estos elementos permitirá que Bogotá se constituya como una ciudad peatonal y sean atendidos de manera integral los aspectos que determinan las condiciones de la movilidad peatonal. Buscando entregar a la ciudadanía un espacio peatonal totalmente accesible, confortable y adecuado, en el cual no tenga ningún tipo de restricción física que impida o limite la realización de sus viajes, con el fin de hacerlos con total autonomía.

En relación al desarrollo de acciones que promuevan la seguridad vial, se tiene como hoja de ruta el enfoque Visión Cero que tiene como derrotero la reducción en el número de siniestros viales a los que están expuestos las personas cuando circulan peatonalmente ya que, establece que la pérdida de vidas en el sistema vial es inaceptable. En consecuencia, las acciones que intervienen en este factor estratégico se encaminan a incidir en los elementos que impactan sobre la siniestralidad.

A su vez, las acciones institucionales también estarán orientadas a promover acciones que permitan que los espacios de circulación peatonal sean seguros al momento de circular peatonalmente, principalmente para las niñas, niños y mujeres.

Finalmente, con el componente de gobernanza se busca fortalecer las acciones y articulación interinstitucional para que la ciudadanía cuente con canales claros de comunicación y la generación de instrumentos relacionado con la movilidad peatonal para que de esta forma se pueda realizar y fortalecer la toma de decisiones por parte de las entidades públicas con una interacción oportuna con la ciudadanía.

11. PROPUESTA PRELIMINAR DE ESTRUCTURA DE LA POLÍTICA PÚBLICA

A continuación, se presenta la propuesta preliminar de estructura de la política pública del peatón.

11.1. Objetivo General

Consolidar a Bogotá como una ciudad cuyas condiciones de infraestructura, accesibilidad y seguridad fomenten y mejoren la calidad de la movilidad peatonal y el disfrute en el espacio público.

11.2. Objetivos Específicos

- **Cultura.** Fomentar el respeto, autocuidado y cordialidad hacia las personas que se movilizan y disfrutan en el espacio público peatonal.
- **Infraestructura.** Mejorar la infraestructura peatonal para que sea accesible, atractiva, cómoda y continua.
- **Seguridad.** Promover una ciudad que proteja la movilidad y permanencia peatonal, generando confianza en el uso y goce del espacio público.
- **Gobernanza.** Desarrollar instrumentos de gobernanza para la toma de decisiones, vinculando a la ciudadanía en los procesos referentes a la movilidad y permanencia peatonal.

12. ANÁLISIS DE ACTORES RELEVANTES

En este capítulo se desarrolla un análisis de actores que se consideran relevantes para la implementación de la política pública en *“Bogotá primero el Peatón”*, inicialmente se realiza una caracterización de los actores, para después presentar un análisis de influencia entre los actores a través de la matriz Vester.

12.1. Actores institucionales

- **Concejo de Bogotá**

La corporación Concejo de Bogotá es el actor que inicia el proceso de formulación de la política pública del peatón dado que esta entidad a través del Acuerdo Distrital 836 de 2022 ordena a la Administración Distrital la realización de la política pública del peatón.

- **Entidades públicas Distritales**

En este aparte del capítulo se hace referencia a las entidades públicas del Distrito especialmente a las que conforman el Sector de Movilidad, las cuales tienen en su misionalidad la entrega de servicios que desarrollan la política pública.

La Secretaría Distrital de Movilidad, conforme al Artículo 108 (Naturaleza, objeto y funciones básicas) del Acuerdo 257 de 2006 es un organismo del Sector Central con autonomía administrativa y financiera que tiene por objeto orientar y liderar la formulación de las políticas del sistema de movilidad, para ello su organigrama dispone entre sus dependencias a la Subsecretaría de Política de Movilidad y la Dirección de Planeación de la Movilidad para asesorar la formulación de políticas, y estas a su vez delega a la Subdirección de la Bicicleta y el Peatón las actividades de liderar, orientar, realizar y ejecutar la Política Pública del Peatón en el marco de las diez (10) funciones asignadas (Decreto 672 de 2018), dentro de las que se destacan las siguientes:

- Asesorar y apoyar a la Dirección de Planeación de la Movilidad en la fijación y adopción de lineamientos en materia de transporte no motorizado en Bogotá D.C.
- Elaborar las políticas, planes, programas, proyectos, conceptos y lineamientos de transporte no motorizado, en Bogotá D.C.
- Liderar la coordinación interinstitucional para el desarrollo de políticas públicas, planes, programas, proyectos, lineamientos y estrategias en materia de transporte no motorizado en Bogotá D.C.
- Orientar y participar en la formulación de políticas, planes, programas, estudios y proyectos de inversión relacionados con el transporte no motorizado, en coordinación con las entidades pertinentes.

Adicionalmente, en el Sector Movilidad se encuentra el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) el cual tiene como función más relevante orientada a la infraestructura la siguientes:

- Definir, asegurar y velar por el cumplimiento de los objetivos y metas institucionales, en concordancia con el Plan de Desarrollo Distrital, el Plan de Ordenamiento Territorial y las políticas trazadas por la Administración Distrital y el Consejo Directivo de la entidad y participar en la fijación de políticas, objetivos y planes de obras públicas del Distrito Capital en coordinación con los organismos distritales competentes.

Dentro del sector también se encuentra la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial (UAERMV), la cual tiene dentro de sus funciones:

- Dirigir la programación y ejecución de los planes, programas y proyectos de rehabilitación y mantenimiento periódico de la malla vial local y participar junto con las entidades del sector movilidad, en la definición de las políticas, planes y programas de obras públicas en relación con el mantenimiento de la malla vial y la atención de situaciones imprevistas que dificulten la movilidad de la ciudad.
- Y la cual ejecuta acciones de adecuación y desarrollo de las obras necesarias para la circulación peatonal, rampas y andenes, alamedas, separadores viales, zonas peatonales y pasos peatonales seguros cuando se le requiera, en la malla vial local e intermedia de la ciudad.

Por último, dentro del sector de movilidad se encuentran las Sociedades de Economía Mixta: Terminal de Transporte S.A. y la Empresa Metro de Bogotá S.A, que tendrán que aportar en la construcción e implementación de la política de acuerdo a sus misiones y funciones

Por otro lado, se encuentran otras entidades del orden distrital que aportan en la cultura del peatón como la Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte que tiene dentro de sus funciones:

- Formular estrategias para garantizar la conservación y el enriquecimiento de la creación y las expresiones culturales propias de la ciudad diversa en su conformación étnica, sociocultural e histórica y proponer mecanismos para lograr la participación de la ciudadanía en programas recreativos y deportivos, en desarrollo del derecho constitucional que les asiste para la práctica del deporte y el aprovechamiento del tiempo libre.

El Distrito también cuenta con la Secretaría Distrital de Salud que tiene la función de:

- Formular, ejecutar y evaluar las políticas, estrategias, planes, programas y proyectos del sector salud y del Sistema General de Seguridad Social en Salud de conformidad con las disposiciones legales.
- Vigilar y controlar el cumplimiento de las políticas y normas técnicas, científicas y administrativas que expida el Ministerio de Salud y de la Protección Social, para garantizar el logro de las metas del sector salud y del Sistema General de Seguridad Social en Salud, sin perjuicio de las funciones de inspección, vigilancia y control atribuidas a las demás autoridades competentes.
- Realizar las funciones de inspección, vigilancia y control en salud pública, aseguramiento y prestación del servicio de salud

En cuanto a la Secretaría Distrital de Ambiente esta tiene como funciones:

- Liderar y orientar, bajo las directrices del alcalde o alcaldesa mayor y de las instancias de coordinación de la Administración Distrital, la formulación de las políticas, estrategias, planes, programas y proyectos del Sector Ambiente en el Distrito.
- Coordinar y dirigir la participación del Sector Ambiente para la formulación y ejecución de los instrumentos de planeación de la administración distrital en el ámbito de su competencia con el fin de propender por el desarrollo sostenible de la Ciudad.

Dentro de las entidades públicas que se consideran importante también se encuentra la Secretaría Distrital de Planeación que tiene funciones destacadas:

- Formular, orientar y coordinar las políticas de planeación del desarrollo territorial, económico, social y cultural, garantizando el equilibrio ambiental del Distrito Capital.
- Coordinar la elaboración, ejecución y seguimiento del Plan de Desarrollo Económico, Social y de Obras Públicas del Distrito Capital y de los planes de desarrollo local.
- Coordinar la elaboración, reglamentación, ejecución y evaluación del Plan de Ordenamiento Territorial.

Además, se cuenta con la Secretaria Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia, que tiene como función destacable:

- Liderar, orientar y coordinar con las entidades distritales competentes, el diseño, la formulación, la adopción y la ejecución de políticas, planes, programas y proyectos de prevención y cultura ciudadana que promuevan la convivencia, la resolución pacífica de conflictos y el cumplimiento de la ley.

También encontramos otra entidad como la Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos (UAESP) que tiene como funciones:

- Liderar los procesos de descentralización de los servicios a cargo de la Unidad.
- Formular y proponer a consideración del Consejo Directivo, políticas, planes, proyectos y programas encaminados al desarrollo de la misión de la Unidad, cumplimiento de objetivos y metas en concordancia con los planes sectoriales, distritales y nacionales.

Otra entidad que se constituye como una posible aliada estratégica para el desarrollo de esta política es la Secretaría Distrital de Hábitat que contiene las siguientes funciones:

- Elaborar la política de gestión integral del Sector Hábitat en articulación con las Secretarías de Planeación y del Ambiente, y de conformidad con el Plan de Ordenamiento Territorial - POT y el Plan de Desarrollo Distrital.
- Gestionar y ejecutar directamente o a través de las entidades adscritas y vinculadas las operaciones estructurantes definidas en el Plan de Ordenamiento Territorial - POT y demás actuaciones urbanísticas que competan al Sector Hábitat.

Finalmente se identifica a la Secretaría de Educación Distrital que tiene como funciones:

- Diseñar e impulsar estrategias y programas para el desarrollo y formación de la niñez y la juventud.
- Ejercer la inspección, vigilancia, control y evaluación de la calidad y prestación del servicio educativo en la ciudad.
- Formular programas y proyectos que contribuyan a mejorar la calidad de la educación.

Lo anterior, no excluye la participación de los demás sectores de la Administración Distrital, pues de acuerdo a sus funciones y competencias, podrían orientar su gestión para intervenir en esta política.

12.2. Organizaciones Multilaterales

Las organizaciones multilaterales como World Resource Institute (WRI) a través de la Iniciativa Bloomberg Philanthropies, trabaja con ciudades latinoamericanas, como es el caso de Bogotá, prestando apoyo técnico para implementar políticas sobre sistemas de movilidad y seguridad vial, todo bajo el enfoque de Visión Cero.

También se encuentra la National Association of City Transportation Officials (NACTO) que contribuye a construir ciudades y lugares para las personas, con opciones de transporte sostenibles, accesibles, equitativos y seguros, que fortalezcan la economía y mejoren la calidad de vida.

Entre otras organizaciones se encuentra la Iniciativa de Filantropías de Bloomberg para la Seguridad Vial Global (BIGRS, por sus siglas en inglés) que es un programa multinacional que tiene como objetivo reducir las muertes y lesiones por accidentes de tráfico, con el apoyo de Filantropías de Bloomberg.

Bogotá hace parte de C40 que es una red de alcaldes de casi 100 ciudades líderes en el mundo que colaboran para brindar la acción urgente que se necesita en este momento para enfrentar la crisis climática, cooperante para fortalecer las capacidades técnicas de las ciudades y apoyando sus acciones orientadas a la sostenibilidad. Entre las estrategias que promueven está el fomento de la circulación peatonal como un modo limpio y sostenible, amigable con el medio ambiente.

Igualmente, CAF - Banco de Desarrollo de América Latina, se encuentra vinculada con el mejoramiento de Bogotá. Este es un banco de desarrollo comprometido con mejorar la calidad de vida de todos los latinoamericanos y caribeños. Promoviendo acciones en el desarrollo sostenible y la integración regional. Con el objetivo de ser un Banco verde y azul, y el de la reactivación económica y social de la región.

12.3. Peatones

Otro actor de gran relevancia son los peatones que realizan sus viajes por la ciudad. Y los diversos grupos u organizaciones sociales que trabajen en aspectos relacionados con la movilidad peatonal.

12.4. Análisis de influencia de los actores.

Con la metodología de matriz Vester se hace un análisis de la capacidad de influencia de un actor sobre los demás así:

Tabla 19. Análisis de actores

Código	Variable	P1	P2	P3	P4	P5	INFLUENCIA
P1	Concejo de Bogotá	0	2	0	3	3	8
P2	Sector Movilidad	0	0	2	3	2	7
P3	Organizaciones multilaterales	0	1	0	2	1	4
P4	Peatones y organizaciones sociales	3	2	2	0	1	8
P5	Entidades del Distrito	0	1	1	1	0	3

DEPENDENCIA	3	6	5	9	7	30
-------------	---	---	---	---	---	----

Fuente: SPB - SDM

Finalmente, la implementación de la matriz Vester para el análisis de los actores con base en los criterios de influencia y dependencia de un actor sobre el otro a la hora de la implementación de la política pública del peatón arroja los siguientes resultados:

- Los actores que tienen mayor influencia sobre los demás actores para desarrollar su rol dentro de la implementación de la política son el Concejo de Bogotá, las y los peatones y las entidades del sector movilidad. Frente al Concejo de Bogotá se debe tener presente que esta es la corporación que le da vida legal a la política y su punto de partida para el desarrollo de la misma.
- Por otro lado, los actores que tienen mayor dependencia en su actuar frente a los demás actores identificados son los peatones que dependen de la intervención pública para desarrollar su rol y las entidades del Distrito.

BIBLIOGRAFÍA

Alcaldía Mayor de Bogotá. (2021). Decreto 555 de 2021 (Alcaldía de Bogotá). Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C. 29 de diciembre de 2021.

Alcaldía Mayor de Bogotá. (2006). Decreto 316 de 2006. (Alcaldía de Bogotá). Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, que incluye el ordenamiento de estacionamientos, y se dictan otras disposiciones. Agosto 15 de 2006.

Alcaldía Mayor de Bogotá. (2020). Bases del Plan Distrital de Desarrollo Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para la Bogotá del Siglo XXI. Alcaldía Mayor de Bogotá.

ARUP. (2016). *Cities alive. Towards a walking world*. Recuperado el 11 de 2022, de Cities alive. Towards a walking world: <https://www.arup.com/perspectives/publications/research/section/cities-alive-towards-a-walking-world>

Bruno S. Frey, A. S. (2022). *The Economics of Happiness*. Recuperado el 11 de 2022, de World Economics, vol. 3, no. 1: https://www.bsfrey.ch/articles/365_02.pdf

CEPAL. (2019). *Determinantes de género en las políticas de movilidad urbana en América Latina*. Obtenido de <https://www.cepal.org/es/publicaciones/44902-determinantes-genero-politicas-movilidad-urbana-america-latina>

Coolwalking. (2013). *Benefits of Walking*. Recuperado el 11 de 2022, de Benefits of Walking: <http://coolwalking.com/benefits.html> Darren E.R. Warburton, C. W. (2006). *Health benefits of physical activity: the evidence*. Recuperado el 11 de 2022, de Health benefits of physical activity: the evidence: <http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC1402378/>

Danielle Sinnett, K. W. (2011). *Making the case for investment in the walking environment: A review of the evidence*. Recuperado el 11 de 2022, de Making the case for investment in the walking environment: A review of the evidence: <http://eprints.uwe.ac.uk/15502/>

Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público. (2021). Reporte Técnico de Indicadores de Espacio Público.

Departamento Administrativo de Planeación. (s.f.). https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Consejo%20Nacional%20de%20Planeacion/Qu%C3%A9%20es%20Metaplan_V2.pdf. Obtenido de https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Consejo%20Nacional%20de%20Planeacion/Qu%C3%A9%20es%20Metaplan_V2.pdf

GIZ; Despacio. (julio de 2021). *Género y Movilidad Activa, Acciones para no dejar a nadie atrás*. Obtenido de https://www.giz.de/en/downloads_els/giz2021-es-dkti-despacio-2021.pdf

Globale, Paris aux piétons: vers une stratégie. (s.f.). *Paris aux piétons: vers une stratégie globale*. Obtenido de Paris aux piétons: vers une stratégie globale: <https://www.paris.fr/pages/paris-aux-pietons-vers-une-strategie-globale-4460/>

ICONTEC. (2013). *Norma técnica Colombiana 6047 de 2013*.

Instituto Distrital de Patrimonio Cultural. (s.f.). Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de Bogotá, Instituto Distrital de Patrimonio Cultural.

Leyden, K. M. (2003). *Social Capital and the Built Environment: The Importance of Walkable Neighborhoods*. Recuperado el 10 de 2022, de Social Capital and the Built Environment: The Importance of Walkable Neighborhoods: <http://www.jtc.sala.ubc.ca/reports/leyden.pdf>

Living Streets. (2014). *The pedestrian pound. The business case for better streets and places*. Recuperado el 11 de 2022, de The pedestrian pound. The business case for better streets and places: http://www.livingstreets.org.uk/media/1391/pedestrianpound_fullreport_web.pdf

Melnick, M. (2011). *Healthland*. Recuperado el 11 de 2022, de [healthland.time.com](http://healthland.time.com/2011/08/16/just-15-minutes-of-exercise-a-day-may-add-years-to-your-life/): <http://healthland.time.com/2011/08/16/just-15-minutes-of-exercise-a-day-may-add-years-to-your-life/>

Moreno, C. (s.f.). The 15-minute city .Gehl Institute. (2018). *Inclusive Healthy Places. A Guide to Inclusion & Health in Public Space: Learning Globally to Transform Locally*.

Mouzon, S. (2009). *Pedestrian Propulsion*. Recuperado el 11 de 2022, de Pedestrian Propulsion: <http://www.originalgreen.org/blog/pedestrian-propulsion.html>

Naciones Unidas. (2006). *Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad*. Naciones Unidas.

National Crime Prevention Council. (2003). *Crime Prevention Through Environmental Design Guidebook*.

National Obesity Observatory. (2010). *Briefing Note: Obesity and life expectancy*. Recuperado el 11 de 2022, de Briefing Note: Obesity and life expectancy: http://www.noo.org.uk/uploads/doc/vid_7199_Obesity_and_life_expectancy.pdf

Nike. (2012). *Sportsthinktank.com*. Recuperado el 11 de 2022, de Sportsthinktank.com: <https://www.sportsthinktank.com/uploads/designed-to-move-full-report-13.pdf>

Office for National Statistics. (2014). *Commuting and Personal Well-being*. Recuperado el 11 de 2022, de Commuting and Personal Well-being: http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20160105160709/http://www.ons.gov.uk/ons/dcp171766_3_1954.pdf

Organización Mundial de la Salud. (2013). *Seguridad Peatonal - Manual de Seguridad Vial para Instancias Decisorias y Profesionales*. Recuperado el 11 de 2022, de https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/128043/9789243505350_spa.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Rueda, S. (2019). *Revista digital ArchDaily*. Recuperado el 01 de 2023, de Artículo "Supermanzanas' como nuevo modelo urbano: <https://www.archdaily.co/co/922775/supermanzanas-como-nuevo-modelo-urbano-por-salvador-rueda>

Secretaría Distrital de Movilidad; Proyectamos Colombia SAS. (2020). *Caracterización sobre los viajes del cuidado, con enfoque diferencial y de género a partir de desarrollo de cartografías basadas en técnicas etnográficas*.

Superflex. (s.f.). *Superkilen*. Recuperado el 11 de 2022, de Superkilen: <http://superflex.net/tools/superkilen>

StreetFilms. (2010). *Revisiting Donald Appleyard's Livable Streets*. Obtenido de <https://vimeo.com/16399180>

Tonucci, F. (1996). *La ciudad de los niños*. Buenos Aires, Argentina: LOSADA S. A.
Transformative Urban Mobility Initiative. (s.f.). Obtenido de https://www.transformative-mobility.org/assets/publications/TUMI_The-15-Minute-City_2021-07.pdf

Whyte., W. H. (1988). *The Social Life of Small Urban Spaces*. Recuperado el 10 de 2022, de The Social Life of Small Urban Spaces: <https://archive.org/details/SmallUrbanSpaces>

World Health Organization. (s.f.). *Obesity and overweight*. Recuperado el 11 de 2022, de Obesity and overweight: <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs311/en/>