



**PROMOCIÓN DEL CAMINAR EN BOGOTÁ:**  
**Análisis de las Estrategias de Planificación Urbana**  
**en las Últimas tres Alcaldías**

**PROMOCIÓN DEL CAMINAR EN BOGOTÁ: ANÁLISIS DE LAS ESTRATEGIAS DE  
PLANIFICACIÓN URBANA EN LAS ÚLTIMAS TRES ALCALDÍAS**

DANIEL SANTIAGO COLMENARES MARTÍNEZ

Universidad Piloto de Colombia  
Pregrado de Ingeniería Civil  
Facultad de Ingeniería  
15 DE OCTUBRE DEL 2024

**PROMOCIÓN DEL CAMINAR EN BOGOTÁ: ANÁLISIS DE LAS ESTRATEGIAS DE  
PLANIFICACIÓN URBANA EN LAS ÚLTIMAS TRES ALCALDÍAS**

DANIEL SANTIAGO COLMENARES MARTÍNEZ

Trabajo de grado para optar al título de:  
INGENIERO CIVIL

Director:  
ING. RONAL ORLANDO SERRANO ROMERO  
Ingeniero Civil, Magíster en Planeación Urbana y Regional

Universidad Piloto de Colombia  
Pregrado de Ingeniería Civil  
Facultad de Ingeniería  
15 DE OCTUBRE DEL 2024

## **Resumen**

Este documento analiza las políticas de movilidad peatonal en Bogotá a lo largo de las últimas tres administraciones, enfocándose en los enfoques de planificación urbana de los alcaldes Gustavo Petro, Enrique Peñalosa y Claudia López. A través de la comparación de sus visiones y políticas, se exploran las diferentes estrategias implementadas para mejorar el espacio público, la accesibilidad y la seguridad para los peatones en la ciudad.

El problema central que aborda el estudio es la falta de consolidación de una movilidad peatonal eficiente en Bogotá, a pesar de que los peatones representan una parte significativa de la población. El documento resalta la importancia de analizar las políticas públicas y su impacto en la promoción del caminar como una alternativa viable y segura en el contexto urbano.

La necesidad de este análisis radica en entender cómo las decisiones de planificación urbana influyen en la calidad de vida de los ciudadanos, y cómo las visiones de los diferentes mandatarios han afectado la movilidad peatonal, un aspecto fundamental para el desarrollo de una ciudad más inclusiva y sostenible.

## **Agradecimientos**

En primer lugar, quiero expresar mi agradecimiento al ingeniero Ronal Serrano, por su acompañamiento, tiempo, disposición y su colaboración en la elaboración de este trabajo, sus ideas, explicaciones y correcciones fueron una guía que facilitaron la finalización del trabajo de grado.

Gracias a mi familia, mis padres, mis hermanos que han sido el motor que impulsa mis sueños, que me ayudaron a construir, con mis virtudes y errores; la persona y profesional que soy hoy en día, mis abuelos Ana y Adelmo, que tuvieron un apoyo incondicional en mi proceso universitario, a mi tía María y primo Camilo, que siempre estuvieron abiertos a auxiliarme en los momentos que lo requerí, y a los miembros restantes de mi núcleo familiar que con pequeños o grandes gestos, demostraban su cariño y apoyo no solo en mi etapa universitaria sino a lo largo de mi vida.

A mis amigos y a María Paula, les agradezco su paciencia, presencia, comprensión y acompañamiento que me brindaron, creyeron en mí aun cuando ni yo mismo lo hacía.

Este trabajo también es de ustedes.

## Tabla de Contenido

|                                                                                                                                                          |        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|
| 1. Introducción.....                                                                                                                                     | 7      |
| 1.1. Contextualización y definición de la problemática.....                                                                                              | 7      |
| 1.2 Pregunta de investigación.....                                                                                                                       | 8      |
| 1.3 Objetivo general.....                                                                                                                                | 9      |
| 1011                                                                                                                                                     |        |
| 1.6 Estado del arte.....                                                                                                                                 | 12     |
| 2. Capítulo I: Identificación de las políticas relacionadas con la movilidad peatonal en los POT de Gustavo Petro, Enrique Peñalosa y Claudia López..... | 17     |
| 2.1. Marco normativo nacional.....                                                                                                                       | 17     |
| 2.2. Políticas públicas relacionadas con espacio público y movilidad peatonal (2012-2023).....                                                           | 20     |
| 2.2.1. Políticas de movilidad peatonal en la Alcaldía de Gustavo Petro (2012-2015).....                                                                  | 20     |
| 2.2.2. Políticas de movilidad peatonal en la Alcaldía de Enrique Peñalosa (2016-2019).....                                                               | 20     |
| 2.2.3. Políticas de movilidad peatonal en la Alcaldía de Claudia López (2020-2023).....                                                                  | 21     |
| 3. Capítulo II: Comparar las visiones de planificación urbana de los alcaldes y su relación con la promoción del caminar en Bogotá.....                  | 24     |
| 3.1 Alcaldía Gustavo Petro 2012-2015.....                                                                                                                | 25     |
| 3.2 Alcaldía de Enrique Peñalosa 2016-2019.....                                                                                                          | 283030 |
| 4. Conclusiones y Recomendaciones.....                                                                                                                   | 33     |
| 5. Bibliografía.....                                                                                                                                     | 34     |

## Tabla de figuras

|                                                                                        |        |
|----------------------------------------------------------------------------------------|--------|
| Figura 1: Ciclo de Implementación del POT y su relación con la movilidad peatonal..... | 19     |
| Figura 2: Línea de tiempo, políticas: movilidad-espacio público.....                   | 222626 |

# 1. Introducción

## 1.1. Contextualización y definición de la problemática.

Bogotá, el Distrito Capital de Colombia, fundada el 6 de agosto de 1536, ha experimentado un crecimiento constante a lo largo de los años, consolidándose como un centro de poder económico y político a nivel nacional. Este desarrollo ha generado cambios notables tanto en el aspecto urbano como en el desarrollo de la ciudad, con la incorporación de diversas localidades a lo largo del tiempo.

La ciudad se estableció en los alrededores de la actual localidad de Teusaquillo y los Mártires. A medida que pasaron los años, se incluyeron localidades adicionales como Fontibón, Usaquén y Suba en 1954, y Kennedy en 1973, reflejando el crecimiento económico y la centralización observada en el país. Este crecimiento atrajo a inmigrantes de municipios circundantes, contribuyendo al aumento de la población de la ciudad (Ministerio de cultura, 2017).

El crecimiento urbano demandó una planificación territorial adecuada, coordinada por municipios y distritos. Estas acciones, enmarcadas en la función pública y regidas por la Constitución y las leyes, buscan herramientas eficientes para guiar el desarrollo del territorio, regulando la utilización del espacio y asegurando el respeto a las tradiciones históricas y culturales (Morales, 2020).

En la construcción de Bogotá, se tuvieron varias visiones urbanísticas, como las de Le Corbusier, Sert y Wiener, que han influido en su desarrollo. A pesar de estas influencias, la ciudad no logró concretar inicialmente el modelo de desarrollo basado en la ciudad de Barcelona, España. Esto condujo a la aparición de localidades que surgieron como invasiones debido al desequilibrio social y económico, resultado del rápido crecimiento de la masa social y las oportunidades económicas ofrecidas por la ciudad.

Algunas visiones del pasado, como la importancia de la presencia de árboles y avenidas donde se tuvieran importancia en los árboles, continúan siendo relevantes en proyectos contemporáneos, como el Corredor Verde propuesto por la alcaldía de Claudia López (2020-2023).

Bogotá destaca como la segunda ciudad más extensa y poblada de Colombia, contribuyendo significativamente al PIB nacional (25.8%) [DANE, 2019]. Sin embargo, la eficiencia de la movilidad en la ciudad se ha convertido en un problema, con los bogotanos considerándola ineficiente debido al tráfico constante. En promedio, un habitante pasa alrededor de 117 horas al año atrapado en el tráfico (La República, 2024).

Ante estos desafíos, se han intentado diversas soluciones, como la implementación del sistema de transporte público Transmilenio en el año 2000. Sin embargo, estas soluciones han enfrentado problemas, generando congestión y problemas de seguridad. La gestión del Sistema Integrado de Transporte Público (SIPT) ha incentivado la adquisición de vehículos propios, exacerbando la congestión vial y aumentando la tasa de accidentalidad (Munévar, 2023).

Por este contexto, el caminar emerge como alternativa relevante para mejorar la calidad de vida y contribuir a la sostenibilidad de la movilidad, alineándose con las energías limpias, descongestión vehicular y mejoramiento de la salud de los bogotanos.

Según estadísticas, una de las formas principales de desplazamientos en Bogotá es el caminar, representando el 24 % de todos los desplazamientos diarios (Concejo de Bogotá, 2019). A pesar de esta alta participación, los caminantes siguen siendo una población vulnerable. La ciudad enfrenta retos en seguridad vial y es esencial visibilizar a todos los actores viales que eligen esta alternativa de transporte.

Atendiendo esta situación, el objetivo es ofrecer una ciudad caminable y accesible, mejorando la calidad de vida de la ciudadanía con una movilidad segura, sostenible y saludable. Esto implica acciones como la optimización de aspectos urbanísticos, la mejora de la señalización vial y peatonal, así como la regulación del espacio público.

Es crucial reconocer y ofrecer condiciones dignas y de calidad a los caminantes. Se debe incrementar esfuerzos para brindar soluciones en infraestructura, diseño, seguridad, control y protección. Los peatones tienen la siguiente distribución: mujeres, quienes representan el 61.5% de los caminantes, seguidas de niños y adolescentes con un 43.15%, y adultos mayores con un 30.61%. La seguridad y comodidad de estos segmentos de la población son prioritarias en la planificación de la movilidad peatonal (Movilidad, 2023).

Durante las últimas tres alcaldías de Gustavo Petro (2012-2015), Enrique Peñalosa (2016-2019) y Claudia López (2020-2023), se han propuesto diferentes Planes de Ordenamiento Territorial (POT), cada uno con enfoques particulares para guiar el crecimiento de la ciudad. El estudio se enfocará en analizar cómo estas políticas han influido en la promoción del caminar en Bogotá, considerando variables como políticas específicas, cambios en la visión de la planificación urbana y la efectividad de propuestas para incentivar el caminar.

Con el objetivo de comprender mejor este fenómeno, se llevará a cabo un estudio interdisciplinario, combinando la revisión de la literatura académica sobre planificación urbana, políticas públicas, movilidad peatonal y desarrollo urbano.

## **1.2 Pregunta de investigación**

¿Cómo las distintas propuestas de planificación urbana impulsadas por los alcaldes de Bogotá durante el período de las 3 últimas alcaldías (Gustavo Petro, Enrique Peñalosa y Claudia López) en sus propuestas de POT, ¿y las políticas públicas que estaban a su disposición han logrado promocionar el caminar en la ciudad?

### **1.3 Objetivo general**

Analizar cómo las propuestas de planificación urbana impulsadas por los alcaldes de Bogotá durante las tres últimas administraciones (Gustavo Petro, Enrique Peñalosa y Claudia López), en sus respectivos Planes de Ordenamiento Territorial (POT), junto con las políticas públicas disponibles, han influido en la promoción de la movilidad peatonal en la ciudad.

#### **1.3.1 Objetivos específicos**

- Identificar las políticas relacionadas con la movilidad peatonal implementadas en los POT propuestos por Gustavo Petro, Enrique Peñalosa y Claudia López.
- Comparar las visiones de planificación urbana de los alcaldes y su relación con la promoción del caminar en Bogotá.

### **1.4 Metodología**

La metodología de esta investigación sigue un enfoque cualitativo de carácter descriptivo y comparativo, centrado en el análisis teórico de las visiones de planificación urbana de las administraciones de Gustavo Petro, Enrique Peñalosa y Claudia López en Bogotá. Se utiliza la revisión de fuentes secundarias, como documentos oficiales, planes de ordenamiento territorial (POT), normativas y estudios académicos sobre movilidad, espacio público y transporte, así como bases de datos del DANE, la Secretaría de Movilidad y el Instituto de Desarrollo Urbano. Este enfoque resulta adecuado para analizar las políticas públicas que, desde la planificación urbana, han buscado promover el caminar como forma de movilidad sostenible, integrando la teoría de redes de valor de Jolly para evaluar las relaciones entre actores y recursos involucrados en cada administración.

La recolección de información se basa en documentos oficiales y estudios de urbanismo, los cuales se organizarán en matrices comparativas que faciliten la identificación de similitudes y diferencias entre las políticas implementadas por cada administración. Se complementará con datos estadísticos obtenidos de fuentes gubernamentales para contextualizar los resultados y medir el impacto de las políticas en la movilidad y el espacio público.

El análisis se desarrollará mediante un enfoque cualitativo, basado en la categorización y codificación de la información en herramientas como Excel, con el objetivo de estructurar un estudio comparativo de las políticas urbanas. La teoría de redes de valor de Jolly servirá como base interpretativa para analizar cómo las administraciones articulan sus objetivos sociales, ambientales y económicos, evaluando los actores implicados y los recursos movilizados en cada fase de la planificación. Este proceso permitirá identificar patrones, contradicciones y desafíos específicos en la promoción del caminar en Bogotá, así como los valores subyacentes que guiaron las decisiones de cada gestión.

El principal reto de esta metodología radica en la dependencia de fuentes secundarias, lo que implica que la calidad del análisis dependerá de la disponibilidad de documentos y estadísticas. No obstante, la revisión exhaustiva de bibliografía académica especializada en urbanismo y movilidad compensará estas limitaciones, proporcionando un marco teórico robusto para el análisis. En suma, esta metodología es la más adecuada para explorar de manera profunda y crítica las políticas de planificación urbana de las tres administraciones, permitiendo una reflexión integral sobre sus logros y limitaciones en cuanto a la promoción del caminar y la sostenibilidad urbana en Bogotá. La presente investigación sigue un enfoque cualitativo, centrado en el análisis de las políticas públicas de planificación urbana implementadas por las administraciones de Gustavo Petro, Enrique Peñalosa y Claudia López en Bogotá, con énfasis en la promoción del caminar como forma de movilidad sostenible. El enfoque cualitativo permite una comprensión profunda de las visiones de cada administración, mediante el análisis de documentos y datos contextualizados dentro de sus entornos sociales, políticos y económicos.

El tipo de investigación es descriptivo y comparativo, ya que busca caracterizar y contrastar las diferentes políticas públicas y normativas contenidas en los planes de ordenamiento territorial (POT) de cada administración, así como su impacto en la movilidad peatonal. Se recurre a la revisión de fuentes secundarias como documentos oficiales, estudios académicos y bases de datos, lo que permitirá evaluar de manera precisa las decisiones tomadas en materia de espacio público y movilidad.

#### **1.4.1 Fases de la investigación**

La investigación se desarrollará en cuatro fases principales, alineadas con los objetivos propuestos:

- 1.4.1.1 Revisión documental y recopilación de información:** En esta fase se busca obtener documentos oficiales, normativas y estudios académicos relacionados con la planificación urbana y la movilidad en Bogotá. Se revisarán los planes de ordenamiento territorial de las tres administraciones, así como datos estadísticos de fuentes como el DANE, la Secretaría de Movilidad y el Instituto de Desarrollo Urbano.
- 1.4.1.2 Organización y clasificación de la información:** La información recopilada será organizada y clasificada según temas clave como la movilidad peatonal, espacio público y sostenibilidad, lo que permitirá identificar puntos relevantes y comparables entre las políticas de cada administración.
- 1.4.1.3 Análisis comparativo y aplicación de la teoría de redes de valor de Jolly:** En esta fase, se analizará cómo cada administración articula sus políticas urbanas en función de objetivos sociales, ambientales y económicos. La teoría de redes de valor de Jolly servirá como base interpretativa para examinar las relaciones entre actores y recursos movilizados en la planificación urbana.
- 1.4.1.4 Identificación de patrones y elaboración de conclusiones:** El análisis permitirá identificar patrones, contradicciones y desafíos en la promoción del caminar en Bogotá. Este proceso culminará con la elaboración de conclusiones sobre los logros y limitaciones de las políticas implementadas en cada administración.

#### **1.4.2 Resultados esperados**

Se espera que la investigación proporcione una comparación de las políticas de planificación urbana de las administraciones de Petro, Peñalosa y López. Los resultados mostrarán cómo cada administración ha promovido o limitado el caminar como forma de movilidad sostenible en Bogotá, identificando patrones de continuidad o ruptura en sus visiones. Además, la aplicación de la teoría de redes de valor de Jolly permitirá visibilizar las interacciones entre actores involucrados y los recursos movilizados, ofreciendo un marco interpretativo para evaluar el impacto de las decisiones urbanísticas en el espacio público.

#### **1.5. Justificación**

Bogotá, la capital colombiana, ha experimentado transformaciones urbanas significativas bajo diferentes enfoques de planificación durante las administraciones de Gustavo Petro, Enrique Peñalosa y Claudia López. Este estudio busca comprender a fondo como estas políticas han influido en la promoción del caminar en la ciudad, considerando su contexto histórico, desafíos actuales y perspectivas interdisciplinarias.

La ciudad enfrenta desafíos cruciales en movilidad y desarrollo urbano, como la congestión del tráfico y la contaminación del aire, destacando la necesidad de fomentar un entorno urbano saludable y habitable. Este trabajo aborda estos desafíos reconociendo la diversidad social y económica dentro de Bogotá.

En su historia, la ciudad ha experimentado visiones de planificación que han contribuido a diferencias sociales y económicas. Esta diversidad plantea desafíos para la movilidad y el desarrollo urbano, subrayando la importancia de entender cómo las políticas de planificación han contribuido a esta heterogeneidad.

El objetivo principal es enriquecer el campo de la planificación urbana y la movilidad peatonal en Bogotá, ofreciendo una guía valiosa para futuras políticas y estrategias de planificación, centradas en fomentar el caminar como medio de movilidad sostenible.

Adoptando un enfoque interdisciplinario, esta investigación combina la revisión de la literatura académica sobre planificación urbana, políticas públicas, movilidad peatonal y desarrollo urbano. La perspectiva contextualizada considera la historia y las variaciones en la planificación urbana de Bogotá, reconociendo la complejidad de los factores que influyen en la promoción del caminar.

Pese a las limitaciones de la disponibilidad de datos y la complejidad de evaluar el impacto a largo plazo de las políticas, este estudio es un hito crucial para comprender las dinámicas subyacentes en la relación entre planificación urbana y promoción del caminar en Bogotá. Los resultados de la investigación aspiran a establecer una sólida base empírica, proporcionando a los encargados de la toma de decisiones una guía efectiva para formular políticas públicas orientadas a mejorar la calidad de vida en la ciudad.

El enfoque interdisciplinario, que abarca la revisión de la literatura académica sobre planificación urbana, políticas públicas, movilidad peatonal y desarrollo urbano, aporta una perspectiva académica rica y equilibrada, enriqueciendo la comprensión de los factores que influyen en la promoción del caminar en el contexto urbano de Bogotá. Además, refuerza la validez y solidez de los hallazgos al respaldarlos con una base teórica sólida y diversificada.

## **1.6 Estado del arte**

La verificación de literatura pretende ofrecer al lector una visión global de los temas tratados en estudios e investigaciones previas. Además, busca explorar y analizar los términos empleados, las variables examinadas y los enfoques teóricos aplicados en dichos trabajos (Arnau & Sala, 2020). Partiendo de lo anterior, es vital explorar la literatura de conceptos desde la perspectiva de diversos autores para entender, comprender, desarrollar, enriquecer y dar un panorama más amplio.

Los conceptos que articulan el desarrollo del estudio tienen cuatro categorías relacionadas con la planificación urbana: movilidad urbana y caminabilidad, espacio público, planeación estratégica y políticas públicas, y territorialidad de las políticas públicas.

### **1.6.1. Movilidad Urbana y Caminabilidad**

#### **1.6.1.1 Movilidad Urbana**

Según Taniwaka y Paz (2021), la movilidad urbana implica no solo el diseño de espacios públicos accesibles y la promoción de modos de transporte activos como caminar y andar en bicicleta, sino también la integración de tecnologías avanzadas para mejorar la movilidad. Además, subraya la necesidad de considerar aspectos sociales, culturales y ambientales en la planificación urbana, promoviendo una movilidad eficiente y sostenible que beneficie a todos los ciudadanos.

Por otro lado, Morales (2020) define la movilidad urbana como una práctica social de viaje que involucra deseos, necesidades y capacidades para satisfacerlas. Morales destaca la importancia de una perspectiva inclusiva que reconozca las diferentes pautas de movilidad entre distintos colectivos, así como las desigualdades de género y las relaciones de poder que influyen en la vida cotidiana. Esta definición enfatiza la necesidad de políticas de movilidad que consideren la diversidad de experiencias y necesidades de la población.

Finalmente, Arana (2021) aborda la movilidad urbana como un fenómeno complejo que trasciende el simple tránsito y transporte. Según Arana, la movilidad urbana es un factor clave en la configuración y transformación de las ciudades, con repercusiones significativas en los ámbitos social, económico y ambiental. La movilidad se entiende como un fenómeno identificable que permite desarrollar soluciones y promover una mejor movilidad en las urbes.

La importancia de una movilidad urbana, que no solo se enfoque en la eficiencia del transporte, sino que también considere la equidad, la sostenibilidad y el bienestar de todos los ciudadanos, es esencial para el desarrollo urbano moderno.

#### **1.6.1.2 Caminabilidad**

La caminabilidad es un concepto integral que aborda la capacidad de un entorno urbano para promover y facilitar el desplazamiento a pie. Esta característica es esencial para el desarrollo de ciudades sostenibles y saludables.

La primera definición de caminabilidad subraya la capacidad de un entorno urbano para incentivar y facilitar el desplazamiento a pie como medio de transporte. En esta visión, se destaca la importancia de contar con una infraestructura adecuada y la proximidad de servicios y actividades, lo que permite a los habitantes acceder fácilmente a sus necesidades diarias sin depender de vehículos motorizados (Bezerra, 2004).

Ampliando esta idea, otro autor enfatiza que la caminabilidad es un concepto multidimensional. Este enfoque abarca tanto los aspectos físicos del entorno, como la calidad de las aceras y la seguridad del tránsito peatonal, así como factores socioeconómicos, evaluando cómo un área urbana facilita no solo el movimiento a pie, sino también las actividades cotidianas de sus residentes (Paramo & Burbano, 2019).

En consonancia, una tercera definición recalca el papel crucial de la caminabilidad en la calidad de vida urbana. No solo se enfoca en la movilidad sostenible, sino que también considera los beneficios en términos de salud física y mental. Además, destaca cómo la caminabilidad promueve encuentros sociales y culturales en las ciudades, creando espacios donde las interacciones entre los ciudadanos pueden florecer y fortalecerse (Medina, 2019).

#### **1.6.2 Espacio Público**

El espacio público, es un componente esencial del entorno urbano que sirve como escenario para una variedad de actividades sociales, culturales y cívicas. Destaca su papel como lugar de encuentro e interacción social, enfatizando la importancia de su diseño inclusivo, seguro y sostenible para toda la población (Universidad de Palermo, 2015).

No obstante, existen perspectivas tanto urbanísticas como políticas. Desde la primera, el espacio público se refiere a áreas accesibles y compartidas por todos los ciudadanos. Desde la filosofía política, el espacio público es visto como una esfera de deliberación democrática. Se señala que la noción liberal del espacio público históricamente ha excluido a ciertos grupos sociales y que su regulación puede reflejar desigualdades y conflictos en la sociedad Héctor y Tomeu (2012).

En contraposición, Mejía (2019) define el espacio público como un entorno urbano diseñado para fomentar la convivencia y la interacción social, respondiendo a una necesidad fundamental de la población. Destaca su diversidad, que incluye tanto componentes urbanos como naturales, y su papel en el desarrollo de actividades individuales y colectivas que promueven el bienestar común.

### **1.6.3. Planeación Estratégica Urbana y Políticas Públicas**

#### **1.6.3.1. Planeación Estratégica Urbana**

La planificación estratégica urbana es un proceso integral que busca definir un proyecto global para el desarrollo de una ciudad. Se destaca su carácter multidisciplinario, que involucra la identificación de retos y oportunidades, así como la participación de diversos actores urbanos en la definición de objetivos a largo plazo. Se enfatiza la importancia de la participación ciudadana para garantizar la legitimidad y viabilidad de las propuestas, convirtiendo el resultado en un contrato político que se traduce en acciones concretas para mejorar la calidad de vida y promover el desarrollo sostenible de la ciudad (Alfonso, 2005).

Otra perspectiva describe la planificación estratégica urbana como un proceso colaborativo entre el sector público y privado, centrado en identificar las fortalezas y debilidades de las ciudades. Se enfatiza la descentralización y la participación ciudadana como clave para adaptar las estrategias a las necesidades específicas de cada localidad, para abordar los desafíos urbanos contemporáneos de manera integrada y colaborativa (Babilonia, Sánchez, Jiménez & Durang, 2018).

El tercer autor define la planificación estratégica como una metodología que permite diseñar, implementar y evaluar políticas públicas locales, con la participación de los ciudadanos y la cooperación entre administraciones e instituciones. Se presenta como una herramienta fundamental para resolver problemas concretos en el ámbito urbano, ofreciendo un enfoque estructurado y orientado hacia la resolución de desafíos territoriales, políticos y técnicos (Merinero, 2010).

#### **1.6.3.2 Políticas Públicas**

Las políticas públicas son un campo de estudio complejo y multifacético que se puede abordar desde diversas perspectivas. Cada autor contribuye con una visión única que enriquece nuestra comprensión de cómo estas políticas se diseñan, implementan y afectan a la sociedad.

Según un autor, las políticas públicas son propuestas de regulación que buscan enfrentar los problemas y contradicciones en las sociedades contemporáneas. Estas políticas implican la asignación de recursos y oportunidades entre diversos grupos sociales con intereses y preferencias conflictivas. En el contexto urbano, regulan la división económica y social del espacio, abarcando sectores como la localización económica, el ordenamiento urbanístico, la vivienda, el transporte, y los servicios públicos. Sin embargo, se destaca que, a

menudo, estas políticas no se han modificado sustancialmente para enfrentar el crecimiento urbano, lo que debilita la capacidad del Estado para mediar conflictos y equilibrar beneficios privados con intereses públicos (Aramburu, 2008).

Otro autor define las políticas públicas como instrumentos de transformación social desarrollados por los Estados modernos. Estas políticas consisten en establecer objetivos mediante la movilización de herramientas estatales como la ley y los recursos financieros, influyendo en el comportamiento de los responsables de problemas públicos. Se enfatiza la naturaleza colaborativa de las políticas públicas, involucrando al Estado y múltiples actores sociales. Además, este enfoque destaca que la política pública precede al derecho, siendo este último un instrumento para su implementación. En la relación entre política y acción públicas, se sugiere que el término “acción pública” refleja una influencia bidireccional de la sociedad en la política pública, aunque ambos términos se utilizan de manera intercambiable en la práctica (Aguado, 2020).

Por su parte, Müller conceptualiza las políticas públicas como un medio mediante el cual el Estado regula la vida social, al igual que lo hace con la promulgación de leyes y reglamentos y la creación de organizaciones. El estudio de las políticas públicas permite observar cómo el gobierno establece objetivos comunes, organiza y asigna recursos sociales, y distribuye beneficios y costos entre los ciudadanos, afectando su bienestar. Este enfoque resalta la función del gobierno en dirigir políticamente a la sociedad y la evolución en la acción del Estado, incorporando nuevas problemáticas y adoptando formas novedosas para abordarlas (Raboynikof, 2011).

#### ***1.6.4 Territorialidad de las Políticas Públicas***

La territorialización de las políticas públicas es un enfoque que busca adaptar el diseño y la implementación de políticas a las características y necesidades específicas de cada territorio, promoviendo una mayor eficacia y equidad en su aplicación.

La territorialización de las políticas públicas se define como el diseño y la implementación coordinada y articulada de políticas públicas con, desde y para los territorios a nivel nacional. Este enfoque metodológico asegura que las políticas públicas consideren las aspiraciones, necesidades, recursos y activos de los territorios, así como la diversidad y los actores locales presentes en ellos. A diferencia de los modelos clásicos que tienden a la homogeneización, el enfoque territorial busca incorporar las características específicas de cada territorio para reflejar su realidad y dinámicas, aprovechando su potencial en recursos, conocimientos y capacidades para contribuir al desarrollo nacional sostenible (González, 2019).

Otra perspectiva sobre la territorialización de las políticas públicas destaca el proceso de diseñar e implementar políticas considerando las características y necesidades específicas de los territorios y la participación de los actores locales. Este enfoque implica incorporar la visión territorial en la planificación y ejecución de las políticas, garantizando la participación ciudadana en todas las etapas de la gestión pública. La territorialización busca construir gobernabilidad local, permitiendo a los gobiernos locales asumir competencias y responder de manera eficiente a las demandas sociales locales. Este proceso también examina las relaciones entre el gobierno central y

los gobiernos locales, identificando cómo intervienen en cada política concreta y qué resultados generan, enfatizando en la toma de decisiones. En resumen, la territorialización implica construir políticas de manera participativa y con una visión territorializada, promoviendo el diálogo y la colaboración entre actores públicos, privados y comunitarios para alcanzar un nuevo pacto territorial (Losada, 2019).

Entender los conceptos previamente delineados es crucial, ya que servirán como el fundamento de la investigación en curso. Por ende, el estudio se realizará siguiendo pautas y criterios que se detallan a lo largo del documento. La integración de estos conceptos permitirá una comprensión más profunda y enriquecida de las dinámicas urbanas y las políticas públicas, contribuyendo así a la mejora del diseño y la implementación de estrategias urbanas sostenibles y equitativas.

## **2. Capítulo I: Identificación de las políticas relacionadas con la movilidad peatonal en los POT de Gustavo Petro, Enrique Peñalosa y Claudia López**

La movilidad peatonal ha sido una de las piezas clave dentro de la planificación urbana de Bogotá, y cada administración ha interpretado este componente desde perspectivas diversas, acorde con sus visiones políticas y sus prioridades en cuanto a desarrollo urbano. Aunque Gustavo Petro, Enrique Peñalosa y Claudia López compartieron la preocupación por mejorar la infraestructura peatonal y el espacio público, sus enfoques difirieron en cuanto a la forma de integrar la movilidad peatonal con otras políticas urbanas, como el transporte masivo, la sostenibilidad y la accesibilidad.

Para entender cómo estas visiones se plasmaron en la normatividad urbana, es esencial revisar los marcos regulatorios que las soportan. A continuación, se abordará el marco normativo distrital que sustenta las políticas de movilidad peatonal en los Planes de Ordenamiento Territorial (POT), los cuales guían el desarrollo urbano de la ciudad bajo directrices nacionales. Este marco constituye la base sobre la cual cada administración ha intentado construir su propio modelo de ciudad más accesible y caminable.

### **2.1. Marco normativo nacional**

Las políticas Nacionales dictaminan una ruta, las cuales deben ser adaptadas de acuerdo con el contexto, y capacidad de acción de los territorios, para implementar las políticas de una forma de que sean efectivas, las cuales terminan en este caso en las políticas Distritales, con el fin de descentralizar el ordenamiento territorial como lo indica la Constitución de 1991(Bejarano, 2012).

Ahora si se ve el panorama nacional tenemos:

#### **2.1.1 Leyes**

El Congreso tiene la función de definir las leyes que regirán áreas clave de la vida institucional del país. Las leyes son discutidas y aprobadas en el Congreso tras los cuatro debates correspondientes, y luego son sancionadas por el Presidente. Si bien el Congreso establece el marco normativo general, es el Ejecutivo el encargado de desarrollar la reglamentación para su correcta aplicación, a través de decretos reglamentarios y otras disposiciones administrativas.

De esta manera, el proceso legislativo y el marco constitucional garantizan un equilibrio de poder, donde el Congreso legisla y el Gobierno implementa, con mecanismos de control como la intervención de la Corte Constitucional y la supervisión ciudadana mediante acciones legales, como la acción de tutela o la acción popular.

Este esquema asegura que las leyes actúen como una guía nacional que puede ser implementada o adaptada según el contexto territorial (territorialidad de las políticas públicas), permitiendo su adecuación a las realidades locales.

### **2.1.2. Documentos CONPES**

Los Documentos CONPES son instrumentos clave en la planificación y coordinación de políticas públicas a nivel nacional. A través de estos documentos, el Consejo Nacional de Política Económica y Social establece directrices que impactan a nivel regional, distrital y municipal. En el ámbito de la movilidad urbana y el espacio público, varios documentos CONPES han sido determinantes para guiar las políticas locales en Bogotá. De manera complementaria, la Ley 388 de 1997 también establece que los POT deben alinearse con las directrices nacionales para la promoción del transporte no motorizado y el mejoramiento de la infraestructura para peatones (Secretaría Nacional de Planeación, 2015).

Entre los documentos más relevantes están el Documento CONPES 3718 sobre la Política Nacional de Espacio Público y el Documento CONPES 3991, enfocado en la movilidad urbana y regional. Ambos textos resaltan la necesidad de priorizar la infraestructura para los peatones y la accesibilidad universal, y sirven como base para las políticas desarrolladas en los POT locales.

A nivel distrital, Bogotá también ha adoptado su propio Documento CONPES 06, que define la Política Pública Distrital de Espacio Público. Este documento establece lineamientos específicos sobre la gestión del espacio público, la accesibilidad y la movilidad peatonal, con el objetivo de crear una ciudad más inclusiva y amigable para los peatones.

### **2.1.3 Plan de Ordenamiento Territorial (POT)**

El Plan de Ordenamiento Territorial (POT) es la herramienta fundamental para la planificación del territorio en los municipios y distritos de Colombia, tal como lo estipula la Ley 388 de 1997. Esta ley proporciona un marco para organizar el desarrollo físico del territorio, incluyendo el uso del suelo, la infraestructura y las áreas públicas. El POT busca armonizar las necesidades locales con los objetivos nacionales de desarrollo sostenible, equidad social y protección ambiental. En el contexto de la movilidad peatonal, el POT establece directrices para garantizar la creación de infraestructura adecuada, como andenes, senderos peatonales y la mejora de intersecciones, con el fin de aumentar la seguridad de los transeúntes.

### **2.1.4 Marco normativo distrital**

#### **2.1.4.1 Decreto**

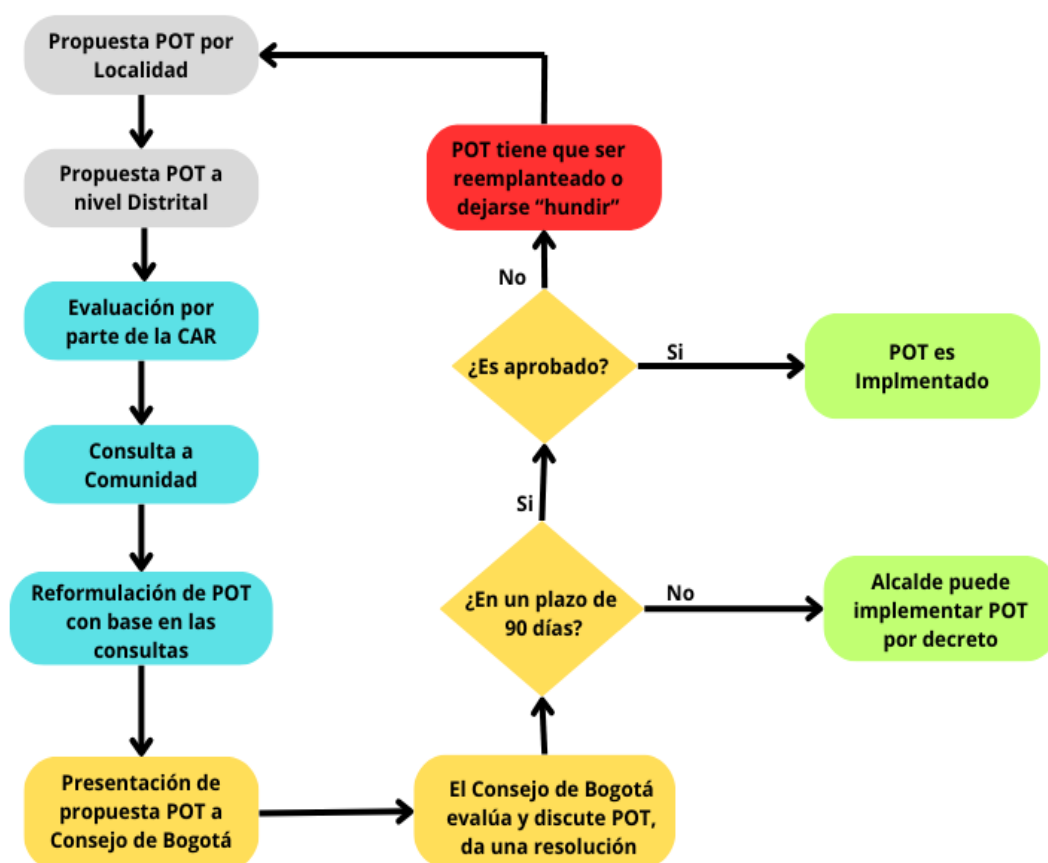
Los decretos distritales son emitidos por la alcaldía para regular aspectos específicos del distrito, como urbanismo, medio ambiente y seguridad, ajustándose a la legislación nacional y respondiendo a las necesidades locales. La Alcaldía propone estos decretos, que deben ser revisados y aprobados por el Concejo de Bogotá para asegurar su conformidad con la ley y su pertinencia. Una vez aprobados, se publican en el Registro Distrital u otros medios oficiales.

La Alcaldía es responsable de implementar y supervisar la aplicación de estos decretos, garantizando que se adapten al contexto del distrito. Este proceso asegura que los decretos distritales complementan eficazmente el marco normativo nacional y gestionen adecuadamente las políticas locales (Archivo General, 2020).

#### 2.1.4.2 POT en Bogotá

En Bogotá, el POT ha sido actualizado en diversas ocasiones para responder a las dinámicas de crecimiento urbano de la ciudad. El Decreto Distrital 619 de 2000 estableció el primer POT de Bogotá, pero fue actualizado a través del Decreto Distrital 190 de 2004, debido a problemas de planificación sectorial que surgieron en su implementación inicial. La Ley 388 establece que el POT debe tener una proyección de 12 años, lo que corresponde aproximadamente a tres períodos de gobierno, ya que se considera “tiempo que se considera suficiente para que los proyectos de intervenciones físicas e infraestructuras a largo plazo alcancen a construirse y a ponerse en funcionamiento” (Secretaría de Planeación, 2019). Aunque cada administración ha presentado enfoques diferentes en relación con la movilidad peatonal, la aprobación de estas políticas en el Concejo de Bogotá ha sido un desafío constante debido a la oposición política y social.

En cuanto al proceso de formulación e implementación de un POT en Bogotá, este involucra una amplia participación ciudadana y la interacción con entidades como la Corporación Autónoma Regional (CAR). Luego de tener la propuesta conformada por varios comités a nivel de barrios y localidades, si en un plazo de 90 días luego de presentado la propuesta POT, el alcalde electo puede decretar por medio de la Ley 810 de 2003. Se puede evidenciar el ciclo de elaboración de un POT en la figura 1.



## **2.2. Políticas públicas relacionadas con espacio público y movilidad peatonal (2012-2023)**

Durante el período 2012-2023, Bogotá experimentó un proceso constante de discusión y revisión de sus políticas de ordenamiento territorial y espacio público, debido a que se tenía una discusión de la implementación de un nuevo POT para la ciudad (El Tiempo, 2021). En este marco, cada administración presentó enfoques y prioridades diferentes en relación con la movilidad peatonal, lo que influyó en las políticas implementadas. A continuación, se identifican las principales políticas públicas que afectaron directamente la movilidad peatonal durante las administraciones de Gustavo Petro, Enrique Peñalosa y Claudia López.

### **2.2.1. Políticas de movilidad peatonal en la Alcaldía de Gustavo Petro (2012-2015)**

La administración de Gustavo Petro se enfocó en una visión de ciudad más equitativa, donde la prioridad fue el transporte público y la movilidad peatonal. Esta visión contrastaba con administraciones previas al priorizar una ciudad incluyente, con políticas enfocadas en reducir desigualdades sociales. Algunas de las políticas clave fueron:

- **Acuerdo 489 de 2012:** En este acuerdo se adopta el plan de desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas para el período 2012-2016. Aunque el plan incluye menciones a la movilidad peatonal, la mayoría de las intervenciones se centraron en proyectos de infraestructura de transporte masivo, lo que relegó en cierta medida las necesidades de los peatones.
- **Decreto 456 de 2013:** Este decreto establece un marco regulatorio para el aprovechamiento económico del espacio público, buscando garantizar que los usos comerciales del espacio público no afecten el tránsito de los peatones. Sin embargo, su implementación enfrentó dificultades debido a la oposición de sectores comerciales y a la falta de articulación entre entidades distritales.

En términos de infraestructura peatonal, aunque se sentaron bases para la inclusión del peatón en el espacio público, las políticas enfocadas en el caminante fueron limitadas y tuvieron dificultades en su implementación (El Espectador, 2015).

### **2.2.2. Políticas de movilidad peatonal en la Alcaldía de Enrique Peñalosa (2016-2019)**

A diferencia de Petro, Enrique Peñalosa promovió un enfoque más pragmático y visible, centrado en grandes proyectos de infraestructura y reorganización del espacio público. Peñalosa buscó conectar la movilidad peatonal con proyectos de impacto más amplio, en especial el transporte masivo y la renovación de áreas estratégicas.

- **Decreto 540 de 2018:** Este decreto adopta los Distritos Especiales de Manejo y Ocupación Sectorial, los cuales establecen nuevas normativas para el uso y aprovechamiento del espacio público en áreas específicas de la ciudad.

- **Decreto 552 de 2018:** regula el aprovechamiento económico del espacio público en Bogotá, estableciendo que el uso de estos espacios para fines económicos debe ser temporal y autorizado. Define objetivos clave como prevenir la ocupación indebida, corregir externalidades negativas y generar ingresos para la sostenibilidad. Regula las actividades permitidas y prohibidas, especificando las entidades responsables de administrar y gestionar estos espacios.
- **Documento CONPES 06:** La adopción de la Política Pública Distrital de Espacio Público en 2018 fue uno de los logros importantes de la administración Peñalosa, ya que incluyó directrices para mejorar la infraestructura peatonal en varias zonas de la ciudad.

En su administración, se realizaron intervenciones en 25 km de vías peatonales, lo que reflejó su interés en conectar estas áreas con proyectos de transporte masivo. Sin embargo, el énfasis de Peñalosa estuvo más en la infraestructura de transporte masivo, como la expansión de Transmilenio, y menos en crear espacios dedicados exclusivamente para los peatones (Razón Pública, 2019). Aunque se lograron avances, estos estuvieron limitados a ciertas zonas estratégicas de la ciudad.

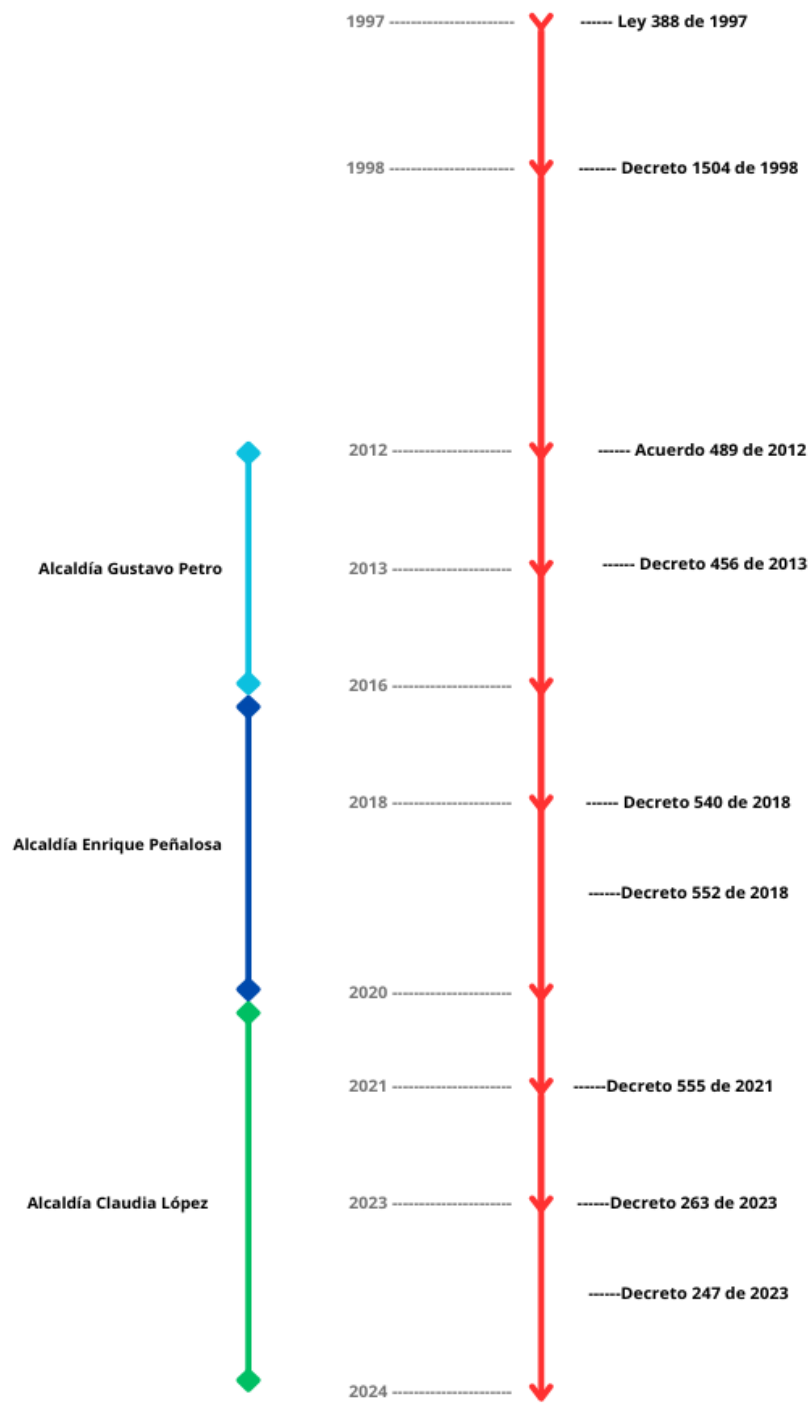
### 2.2.3. Políticas de movilidad peatonal en la Alcaldía de Claudia López (2020-2023)

La administración de Claudia López se diferenció tanto de Petro como de Peñalosa al promover una ciudad sostenible y segura, con un enfoque especial en la movilidad peatonal como eje central del espacio público. Sus políticas buscaron integrar la movilidad peatonal con la seguridad vial y la sostenibilidad ambiental.

- **Decreto 555 de 2021:** Por el cual se decreta el POT “Bogotá Reverdece 2022-2035”, establece los proyectos y visión de desarrollo de la ciudad hasta el año 2035.
- **Decreto 263 de 2023:** Este decreto adopta el Manual de Espacio Público, que establece criterios para la planificación y diseño de áreas públicas, con un enfoque especial en la accesibilidad y seguridad de los peatones. Este manual representa un avance significativo para garantizar que las futuras intervenciones urbanas prioricen el caminar.
- **Decreto 497 de 2023:** Con la adopción del Plan de Movilidad Sostenible y Segura, la administración López buscó reducir la siniestralidad peatonal y promover modos de transporte no motorizados. Este plan incluyó la creación de zonas de baja velocidad y el rediseño de intersecciones peligrosas para mejorar la seguridad de los peatones.

Durante su administración, Claudia López logró reducir la siniestralidad vial en un 12% gracias a intervenciones en más de 30 intersecciones peligrosas. Además, se mejoraron 100 km de espacio público enfocados en facilitar la movilidad peatonal, lo que consolidó un enfoque en la seguridad y accesibilidad de los peatones como parte central de su visión de una ciudad más sostenible (La Silla Vacía, 2023). López promovió políticas más amplias para el caminante, priorizando tanto su seguridad como la sostenibilidad ambiental de la ciudad.

Ahora, en la figura 2, tendremos una línea de tiempo en la que podemos ver unas leyes a nivel nacional relevantes en el desarrollo de las políticas públicas, que se desarrollaron en los 3 periodos de alcaldía, su año y la nomenclatura con la cual se identifica.



(Figura 2, Línea de tiempo, políticas: movilidad-espacio público, elaboración propia)

A manera de conclusión, tras analizar las políticas implementadas por las administraciones de Bogotá en relación con la movilidad peatonal, se concluye que la promoción del caminar como forma de movilidad no es simplemente el resultado de una normativa específica, sino que responde a las visiones de desarrollo urbano de cada administración. Las diferencias en la gestión de la ciudad reflejan, por un lado, enfoques centrados en grandes proyectos de infraestructura que priorizan otros modos de transporte, y por otro, iniciativas que buscan hacer del espacio público un entorno más seguro y accesible para los peatones, con mayor énfasis en la sostenibilidad.

Este análisis preliminar sugiere que la construcción de una ciudad accesible para el peatón no depende únicamente de una visión de infraestructura, sino de una política integral que reconozca el caminar como eje central de la movilidad urbana sostenible. En el siguiente capítulo, se profundizará en cómo estas distintas visiones de planificación urbana —de Gustavo Petro, Enrique Peñalosa y Claudia López— han influido en la promoción del caminar, estableciendo una comparación crítica que permitirá evaluar los avances y desafíos hacia una ciudad más inclusiva para los peatones.

### **3. Capítulo II: Comparar las visiones de planificación urbana de los alcaldes y su relación con la promoción del caminar en Bogotá**

Este capítulo examina las visiones de planificación urbana de los alcaldes Gustavo Petro, Enrique Peñalosa y Claudia López, enfocándose específicamente en cómo sus políticas públicas han promovido la caminabilidad en Bogotá. También se analizará cómo estas políticas se integran dentro del marco de las redes de valor propuestas por Jolly, que examinan las interrelaciones entre los actores clave en la creación, intercambio y distribución de valor en una ciudad. Las redes de valor no solo implican cooperación entre actores, sino también competencia y co-creación de valor a través de la interacción entre múltiples partes involucradas en el desarrollo urbano.

Para comprender mejor estas políticas, es necesario contextualizarlas dentro de las principales necesidades que Bogotá ha enfrentado durante sus respectivas administraciones, ya que estas necesidades han influido en las prioridades urbanas y, por lo tanto, en las políticas de promoción del caminar. Entre estas necesidades destacan la gestión del espacio público, la descontaminación del río Bogotá y los retos de movilidad relacionados con proyectos como el Metro de Bogotá y Transmilenio, todos temas clave en las políticas de ordenamiento y desarrollo de la ciudad. Estas problemáticas, abordadas de manera diversa por cada alcalde, serán evaluadas bajo el enfoque de redes de valor, que se caracteriza por la interdependencia, flexibilidad y colaboración entre los actores clave.

Un aspecto central que será abordado es cómo los Planes de Ordenamiento Territorial (POT) se conciben como una extensión de los planes de desarrollo y visión de ciudad de cada alcalde. Dado que muchas de las ideas y proyectos propuestos no pueden ser ejecutados en su totalidad durante el período de cuatro años de una alcaldía, el POT permite proyectar la visión del alcalde más allá de su mandato, estableciendo el rumbo que seguirá Bogotá durante las siguientes tres administraciones (Bejarano, 2012). Esto garantiza la continuidad de las políticas urbanas clave y facilita la implementación de transformaciones a largo plazo en la ciudad. A lo largo del capítulo, se analizará cómo las visiones de desarrollo y sus respectivos POT crean redes de valor entre las entidades públicas, organizaciones comunitarias y actores privados, fomentando la co-creación de valor y la interdependencia entre los diversos actores del sistema urbano.

#### **3.0.1 Manejo y control de la contaminación del río Bogotá:**

La contaminación del río Bogotá ha sido un tema de discusión durante más de un siglo, reflejando uno de los desafíos ambientales más persistentes de la ciudad. Desde los primeros esfuerzos por parte del presidente Rafael Reyes en 1906, cuando encargó un estudio para tratar las aguas residuales antes de su vertido en el río (Monroy & Ospina, 2014), hasta los esfuerzos contemporáneos que alinean estas acciones con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), la descontaminación del río ha sido vista como una prioridad para garantizar la calidad del agua y la salud ambiental de la región. Este desafío ambiental es un ejemplo de cómo las redes de valor operan en la planificación urbana: diferentes actores, desde el gobierno hasta organizaciones medioambientales y el sector privado, colaboran para regenerar espacios verdes y rehabilitar áreas fluviales, lo que influye directamente en la caminabilidad al crear corredores peatonales y áreas recreativas a lo largo del río.

### **3.0.2 Metro de Bogotá y Transmilenio:**

La movilidad es un factor crucial en el desarrollo urbano de Bogotá. Desde los primeros intentos de implementar el Metro de Bogotá en la década de 1960, que se vieron frustrados por la decisión de invertir en el metro de Medellín (El Tiempo, 2015), hasta la construcción del Transmilenio durante la primera alcaldía de Enrique Peñalosa, el transporte público ha sido un tema de constante debate. Mientras Transmilenio, con su sistema de carriles exclusivos, ha buscado reducir la congestión vehicular, la percepción ciudadana es que no ha cubierto adecuadamente las necesidades de movilidad, debido al colapso de usuarios y problemas de seguridad. El proyecto del Metro, que finalmente ha tomado forma en la administración de Claudia López, está diseñado para complementar el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) y aliviar la presión sobre Transmilenio, mejorando no solo la eficiencia del transporte, sino también el impacto ambiental y la calidad de vida de los ciudadanos.

Estos proyectos de movilidad se integran dentro de las redes de valor urbano, en las que múltiples actores desde la administración pública hasta empresas tecnológicas y de transporte colaboran e innovan para crear soluciones de movilidad más eficientes. En el caso de Bogotá, la mejora de la infraestructura de transporte también está vinculada con la promoción de la caminabilidad, ya que la reducción de la congestión vehicular y el desarrollo de una ciudad más conectada incentivan el uso de modos de transporte activos como caminar.

### **3.0.3 Nuevo Plan de Ordenamiento Territorial (POT):**

Desde su actualización en 2004, la necesidad de un nuevo POT ha sido un tema crucial para Bogotá. Gustavo Petro debía presentar una propuesta durante su alcaldía, pero debido al rechazo del Concejo de Bogotá, el proyecto quedó pendiente para la siguiente administración. Enrique Peñalosa también incluyó la actualización del POT en su agenda, pero su propuesta fue rechazada al final de su mandato (El Espectador, 2019). Claudia López finalmente decretó el POT "Bogotá Reverdece 2022-2037", destacando la sostenibilidad y el enfoque en la creación de espacios públicos que favorezcan la caminabilidad y la movilidad activa.

## **3.1 Alcaldía Gustavo Petro 2012-2015**

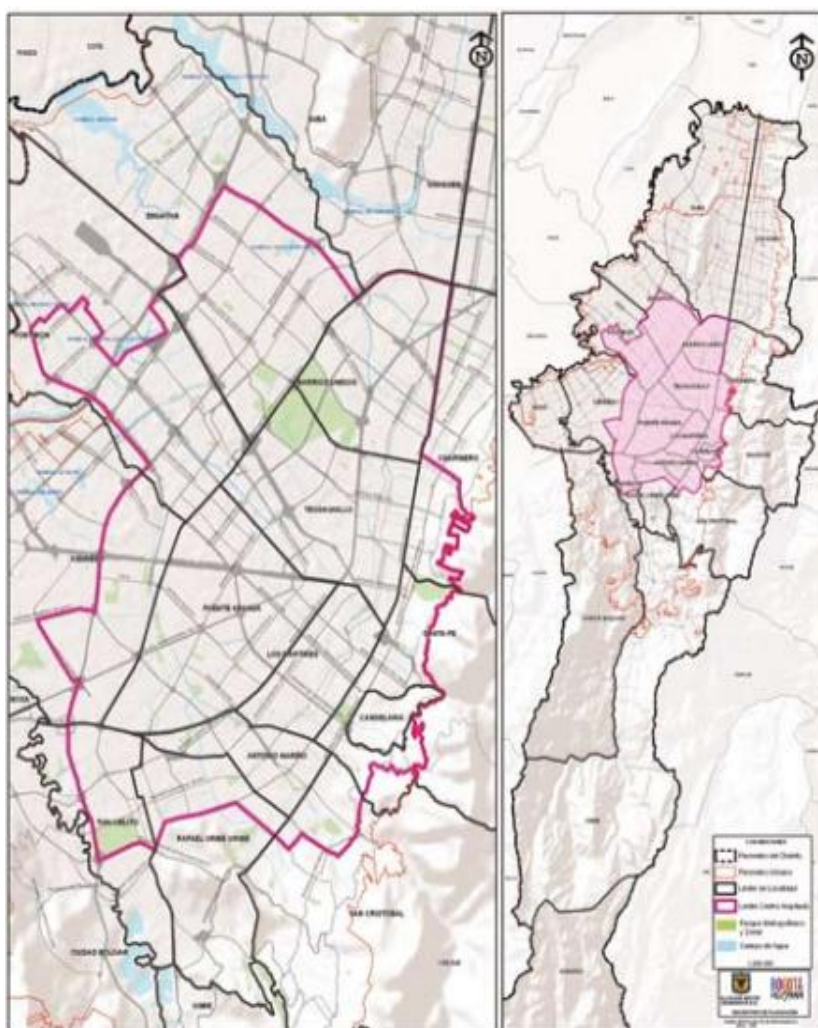
La planificación urbana contemporánea se enfrenta a desafíos complejos que requieren una integración efectiva de múltiples actores y recursos. La visión de Gustavo Petro para Bogotá, expuesta en su Plan de Desarrollo y el Plan de Ordenamiento Territorial (POT), busca articular un enfoque que promueva la sostenibilidad ambiental, la inclusión social y la revitalización del espacio público.

### **3.1.1 Creación de Valor a Través de la Sostenibilidad**

Un componente central de la visión de Petro es la sostenibilidad ambiental. La inclusión del agua como un eje fundamental en la planificación urbana, con la creación de espacios públicos verdes y la reducción de superficies impermeables, se alinea con el enfoque de las redes de valor, donde diferentes actores (gobierno, ciudadanos, empresas privadas) cocrean valor en torno al medio ambiente. Este enfoque no solo busca mitigar los efectos del cambio climático, sino que también promueve la salud pública y el bienestar de los ciudadanos, creando un entorno en el que el valor ecológico se entrelaza con el valor social y económico.

La propuesta de habilitar un 2.3% del espacio público de la ciudad mediante la construcción de redes peatonales y la ampliación de la red de ciclorrutas es un claro ejemplo de cómo se busca generar valor social y ambiental. Estas redes no solo favorecen la movilidad y la interacción social, sino que también generan oportunidades económicas para comercios y servicios a lo largo de los corredores peatonales y ciclistas. Al incentivar el uso de transporte no motorizado, se mejora la calidad del aire y se promueve un estilo de vida más activa y saludable. La infraestructura peatonal y ciclista se convierte, entonces, en una plataforma donde la sostenibilidad ambiental y el bienestar de los ciudadanos están intrínsecamente ligados, generando valor compartido a largo plazo.

En este contexto, el **Artículo 63** del Plan de Desarrollo (Secretaría de Planeación Distrital, 2012) establece el **Centro Ampliado** como un espacio clave donde se priorizan las acciones del programa de revitalización. Este enfoque no solo busca transformar la infraestructura, sino también generar una red interconectada de actores que maximicen el valor en términos de vivienda, espacios públicos y sostenibilidad. Los planes parciales y otros instrumentos de planificación buscan articular esfuerzos entre diferentes actores, promoviendo la construcción de nueva vivienda, la mejora de equipamientos y la expansión de áreas verdes, asegurando una revitalización integral que se ajuste a las necesidades sociales y ambientales.



(Figura 3, Mapa de Revitalización del centro amplificado. Tomada de [https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/documentos/2012\\_2016\\_Bogota\\_Humana\\_Plan\\_Acuerdo489\\_2012.pdf](https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/documentos/2012_2016_Bogota_Humana_Plan_Acuerdo489_2012.pdf) , Alcaldía Mayor de Bogotá, 2012)

### 3.1.2 Inclusión Social y Equidad

Desde la perspectiva de las redes de valor, la inclusión social y la equidad son componentes clave para la creación de valor. La asignación de suelo para Vivienda de Interés Prioritario (VIP) en terrenos urbanizables, más allá de ser una solución técnica a la necesidad de vivienda asequible, genera valor social al integrar a la población vulnerable dentro del tejido urbano. Esto fomenta la cohesión social, ya que se asegura que diferentes actores — incluyendo las comunidades más necesitadas— participen en el desarrollo y disfruten de los beneficios del crecimiento urbano.

La política de **corredores verdes** y **redes peatonales** también refleja este enfoque. Al conectar diferentes zonas de la ciudad y facilitar el acceso a transporte no motorizado, estos corredores crean oportunidades para que los habitantes de todas las clases sociales puedan desplazarse de manera segura y económica. A la vez, se fomenta la revitalización de áreas degradadas, integrando a actores comunitarios y fomentando la apropiación colectiva de estos espacios. Así, el valor económico de la infraestructura se combina con el valor social de la inclusión y la participación.

Asimismo, la recuperación de espacios degradados —como parques y plazas en barrios populares— no sólo añade valor en términos de infraestructura urbana, sino que promueve la cohesión social y la apropiación comunitaria. Estos espacios se transforman en centros de encuentro y actividad social, donde se co-crea un valor compartido entre los habitantes y las autoridades locales.

### 3.1.3 Desafíos y Oportunidades en la Implementación:

A pesar del potencial de estas políticas para generar valor compartido, también enfrentan desafíos importantes. Desde el enfoque de las redes de valor, uno de los principales retos es la coordinación efectiva entre los diversos actores involucrados. La mezcla de usos en barrios residenciales, si no se maneja adecuadamente, podría generar tensiones entre los residentes y los desarrolladores. Además, la imposición de cargas urbanísticas a los constructores podría encarecer el precio final de las viviendas, afectando el acceso a la vivienda asequible.

No obstante, el marco de las redes de valor sugiere que la solución a estos desafíos radica en fortalecer las alianzas y colaboraciones entre los actores clave, fomentando una cultura de participación. Las redes peatonales y ciclorutas, junto con la revitalización de áreas degradadas, ofrecen oportunidades para crear espacios donde los actores puedan interactuar, negociar y co-diseñar soluciones que beneficien a todos, minimizando las tensiones y maximizando los beneficios compartidos.

### 3.1.4 Otros Proyectos Clave en el Marco de las Redes de Valor de Jolly:

- **Recuperación de humedales y espacios verdes:** La iniciativa para proteger los humedales como espacios públicos naturales incorpora un enfoque de redes de valor al combinar objetivos ambientales, sociales y recreativos. Al integrar senderos peatonales y zonas de recreación, se crea valor tanto para la salud pública como para la sostenibilidad ecológica.

- **Reactivación de la Avenida El Tintal:** Este proyecto de revitalización buscaba transformar la avenida en un espacio público inclusivo y verde, donde la infraestructura verde y las áreas de esparcimiento se convierten en nodos de interacción social. Aquí, la red de valor emerge de la combinación de mejoras físicas con beneficios sociales para la comunidad local.
- **Sistema de ciclorrutas y caminabilidad:** La expansión del sistema de ciclorrutas con un enfoque en su integración con espacios peatonales seguros es un claro ejemplo de la co-creación de valor. Este sistema no solo mejora la movilidad y reduce el impacto ambiental, sino que también incentiva la interacción social y económica en los espacios públicos, apoyando la creación de una red interconectada de valor que abarca aspectos sociales, ambientales y económicos.

La visión de Gustavo Petro para Bogotá vista a través del marco de las redes de valor, revela un enfoque integral para transformar la ciudad en un espacio más habitable, sostenible e inclusivo. La interrelación de actores, la promoción de la sostenibilidad, la inclusión social y la creación de infraestructura pública están generando valor compartido que puede contribuir a la revitalización de Bogotá. No obstante, es crucial que estas políticas se implementen de manera participativa, asegurando que las redes de colaboración se fortalezcan y que todos los ciudadanos puedan beneficiarse de los cambios propuestos.

## 3.2 Alcaldía de Enrique Peñalosa 2016-2019

La administración de Enrique Peñalosa se caracterizó por su enfoque en la transformación urbana de Bogotá, con una visión integral que abarcaba movilidad, infraestructura y planificación urbana. Su plan de desarrollo buscó generar cambios significativos en la ciudad, enfrentando tanto elogios como críticas por las decisiones adoptadas.

### 3.2.1 Infraestructura y Movilidad

Uno de los ejes centrales de la administración Peñalosa fue la movilidad. El alcalde promovió la expansión del sistema de Transmilenio, una red de buses articulados que, si bien fue destacada en el pasado por su capacidad de movilización, enfrentaba crecientes críticas por saturación y falta de comodidad. Pese a las demandas de un sistema de transporte masivo como el metro, Peñalosa se inclinó hacia la construcción de más troncales de Transmilenio, lo cual generó oposición de distintos sectores que pedían un sistema que pudiera aliviar de manera más efectiva la congestión.

La falta de avances significativos en la implementación del metro fue una de las principales fuentes de controversia, con detractores argumentando que la apuesta por los buses articulados no solucionaría los problemas estructurales de movilidad en una ciudad de la escala de Bogotá.

### 3.2.2 Gestión Ambiental

En términos ambientales, Peñalosa prioriza proyectos que buscaban intervenir en zonas clave de la ciudad, lo que provocó tensiones significativas. La administración intentó desarrollar infraestructuras en áreas estratégicas, como la Reserva Thomas Van der Hammen y los Cerros Orientales, bajo el argumento de aumentar la accesibilidad y

mejorar la infraestructura. Estas propuestas encontraron resistencia, pues se percibieron como una amenaza para el equilibrio ecológico de la ciudad.

Los proyectos de urbanización en áreas protegidas y la construcción de vías en zonas de humedales fueron particularmente controvertidos, ya que generaron preocupación entre ambientalistas y organizaciones sociales sobre el impacto ambiental a largo plazo de estas intervenciones.

### **3.2.3 Urbanismo y Vivienda**

El enfoque urbanístico de Peñalosa apostó por la densificación de ciertas zonas de la ciudad, buscando revitalizar sectores deteriorados y fomentar la renovación urbana. Aunque esta estrategia intentaba responder a la creciente demanda de vivienda y optimizar el uso del suelo, encontró oposición por los efectos sobre las comunidades locales y la falta de infraestructura en las áreas intervenidas.

Por otro lado, se promovió la expansión hacia áreas suburbanas, especialmente en los límites norte de Bogotá, lo que generó inquietudes sobre la presión adicional que esto implicaría para los servicios existentes y la infraestructura de movilidad.

### **3.2.4 Transformación Urbana y Sostenibilidad**

En su segundo mandato, Peñalosa puso un fuerte énfasis en la transformación urbana a través de infraestructura pública, movilidad sostenible y recuperación de espacios públicos, con el objetivo de mejorar la calidad de vida de los bogotanos. Su visión se estructuró alrededor de tres pilares fundamentales y varios ejes transversales, buscando una intervención intersectorial con colaboración entre el sector público, privado y la ciudadanía.

### **3.2.5 Democracia Urbana**

La “Democracia Urbana” en el gobierno de Peñalosa se centró en el aumento del espacio público y peatonal, siguiendo el principio constitucional de igualdad. La multiplicación de ciclorutas y la creación de alamedas mejoró la conectividad y la seguridad de peatones y ciclistas, promoviendo un desplazamiento seguro y eficiente en toda la ciudad.

Este enfoque, desde la perspectiva de las redes de valor, involucró a actores públicos y privados junto con la ciudadanía, fomentando la creación de una infraestructura accesible que beneficiara tanto a la movilidad como a la economía local.

### **3.2.6 Visión de Ciudad: Moverse en Bogotá**

Peñalosa proyectaba a Bogotá como una ciudad donde, en 20 años, no habría fatalidades por accidentes de tránsito. Esta visión integraba infraestructura, campañas educativas y control policial, con la intención de articular la movilidad de Bogotá con su área metropolitana.

El enfoque integral de movilidad, que involucra la seguridad vial y la conectividad regional, reflejaba la creación de redes de valor, integrando diferentes sectores para generar beneficios compartidos en términos de transporte y desarrollo territorial.

### **3.2.7 Sostenibilidad Ambiental y Espacio Público Verde**

La sostenibilidad ambiental también fue un eje central. La recuperación de espacios verdes y cuerpos de agua como el río Bogotá y los humedales fue prioritaria, con proyectos de descontaminación y creación de parques y andenes para incrementar el espacio verde por habitante. Esto, además de mejorar la calidad de vida, buscaba dinamizar la economía local.

La gestión de residuos y la eficiencia energética fueron también parte del enfoque eco-urbano de Peñalosa, generando redes de valor entre el sector privado, el gobierno y la ciudadanía para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y mejorar la calidad ambiental de la ciudad.

La planificación urbana de Enrique Peñalosa se basó en el concepto de redes de valor, buscando una ciudad más inclusiva, segura y sostenible. A través de la recuperación del espacio público, la mejora de la movilidad y la promoción de la sostenibilidad ambiental, Peñalosa intentó crear un entorno en el que los ciudadanos pudieran desarrollarse plenamente en un contexto democrático y sostenible, articulando esfuerzos entre diversos actores para lograr una transformación profunda en Bogotá.

## **3.3 Alcaldía de Claudia López 2020-2023**

Claudia López presentó una visión de ciudad más inclusiva y sostenible, con un enfoque marcado en la equidad social, la participación ciudadana y la protección ambiental. Su administración promovió el desarrollo de infraestructura peatonal y ciclista, con un fuerte énfasis en la movilidad activa y la recuperación del espacio público.

### **3.3.1 Calles Abiertas y Corredores Peatonales**

Uno de los proyectos emblemáticos de la administración de López fue la implementación de “Calles Abiertas”, donde algunas calles de la ciudad se cerraban al tráfico vehicular en días y horarios específicos, incentivando a los ciudadanos a caminar y disfrutar del espacio público. Estas iniciativas fomentan no solo el ejercicio físico y la recreación, sino también el sentido de comunidad, ya que los ciudadanos se apropian nuevamente del espacio urbano. Este enfoque subrayó el compromiso de López con la movilidad peatonal, contrarrestando la preeminencia histórica del automóvil en la planificación urbana.

En línea con estas políticas, se promovieron las zonas de pacificación del tráfico, que buscaban reducir la velocidad en áreas concurridas, mejorando la seguridad vial y promoviendo una convivencia más armoniosa entre peatones y vehículos.

### **3.3.2 Infraestructura Peatonal**

López también priorizó la mejora de la infraestructura peatonal, incluyendo la ampliación de aceras, la instalación de iluminación pública y la eliminación de barreras arquitectónicas para hacer la ciudad más accesible, especialmente para personas con movilidad reducida. Estas intervenciones no se limitaron a la infraestructura física, sino que incluyeron políticas complementarias, como la mejora de cruces peatonales y la creación de zonas de espera más seguras en intersecciones.

La creación de parques y corredores verdes fue otra pieza clave en su estrategia, al conectar diferentes áreas urbanas mediante senderos naturales que fomentaban tanto el bienestar físico de los ciudadanos como la integración de la naturaleza en la vida cotidiana. Este enfoque equilibrado buscaba crear una ciudad que fuera al mismo tiempo funcional, segura e inclusiva.

### **3.3.3 Participación Ciudadana y Redes de Valor**

La administración de Claudia López se puede entender como un esfuerzo por expandir las redes de valor, donde la participación ciudadana desempeñó un papel crucial en la construcción de espacios públicos accesibles. Su gobierno promovió la idea de que los ciudadanos no solo eran beneficiarios de los espacios públicos, sino también co-creadores de estos, lo que generó valor social y reforzó el sentido de pertenencia.

Esta interacción entre ciudadanos, gobierno y otros actores urbanos permitió la creación de una red de valor más inclusiva y diversa. Al involucrar a la comunidad en la toma de decisiones sobre el espacio público, la administración fortaleció los vínculos entre los habitantes y su entorno, mejorando la cohesión social y fomentando una mayor apropiación de los espacios compartidos.

### **3.3.4 Democratización del Espacio Público**

El enfoque de López sobre la democratización del espacio público rompió con las políticas tradicionales que priorizan la infraestructura vehicular. En lugar de ello, se promovió una visión de ciudad a escala humana, donde caminar no solo era una forma de desplazarse, sino una herramienta para mejorar la calidad de vida, fomentar la inclusión social y promover la sostenibilidad.

Las decisiones de planificación urbana bajo su administración se alinearon con la creación de una Bogotá más habitable, donde los espacios públicos eran accesibles, amigables y diseñados para todas las personas, independientemente de su capacidad física. Este modelo de ciudad contribuyó a hacer de Bogotá un lugar más seguro y acogedor, promoviendo una vida urbana más equilibrada y saludable para sus habitantes.

A manera de conclusión, de acuerdo con el análisis de las tres administraciones, aunque todas promovieron el caminar como parte de sus visiones de desarrollo urbano, lo hicieron desde enfoques y prioridades distintas: Gustavo Petro lo abordó desde una perspectiva de justicia social, Enrique Peñalosa lo vinculó con la eficiencia urbana, y Claudia López lo promovió con un énfasis en la inclusión y la sostenibilidad. Estas diferencias no solo evidencian diversas formas de entender el valor del espacio público, sino que también reflejan la multiplicidad de objetivos que cada administración perseguía.

Aplicando la teoría de redes de valor de Jolly, se concluye que las políticas implementadas por cada alcalde contribuyeron a crear redes de valor que articularon a múltiples actores urbanos, entre ellos ciudadanos, gobierno y sector privado, con el caminar como eje central. Estas redes no solo facilitaron la movilidad peatonal, sino que también generaron impactos positivos a nivel social, ambiental y económico. En conjunto, las tres visiones aportaron a la transformación de Bogotá en una ciudad más caminable y equitativa, aunque con diferentes grados de enfoque en la sostenibilidad y accesibilidad.

## 4 Conclusiones y Recomendaciones

La evolución de las políticas de movilidad peatonal en Bogotá a lo largo de las tres últimas administraciones refleja cómo las diversas visiones de ciudad han influido en la relación entre el espacio público y el peatón. A pesar de los enfoques desiguales en la ejecución de los planes, hay un consenso emergente sobre la necesidad de priorizar al peatón en la planificación urbana. Este proceso ha configurado la movilidad peatonal actual en la ciudad y ofrece lecciones importantes para el futuro. Los Planes de Ordenamiento Territorial (POT) propuestos por Gustavo Petro, Enrique Peñalosa y Claudia López revelan un cambio progresivo en la comprensión del papel del peatón dentro del entramado urbano.

Durante la administración de Petro, su enfoque de sostenibilidad ambiental y justicia social integró la movilidad peatonal como un componente clave. La creación de redes peatonales y ciclistas no solo facilitó la movilidad no motorizada, sino que también mejoró la salud pública y la calidad del aire. Peñalosa, en cambio, priorizó el transporte masivo, pero no descuidó la movilidad peatonal, al mejorar la seguridad y conectividad de los peatones. Por su parte, Claudia López consolidó la idea de una "ciudad de proximidad", con una atención especial en la accesibilidad y la democratización del espacio público, aunque sus propuestas fueron limitadas por la pandemia y restricciones presupuestarias.

A pesar de las diferencias en cada administración, todas reconocen la importancia del peatón, aunque las discontinuidades en la ejecución y los cambios de gobierno han reducido el impacto de estas políticas. En consecuencia, es fundamental implementar políticas públicas coherentes y sostenidas que prioricen al peatón y sean capaces de superar los desafíos financieros y políticos.

Para avanzar en una movilidad peatonal efectiva, es esencial fortalecer la colaboración entre actores públicos y privados, siguiendo el marco de las redes de valor de Jolly. Las alianzas estratégicas podrían consolidar una movilidad más inclusiva y sostenible, favoreciendo la construcción de una ciudad más equitativa. Además, futuras investigaciones deberían centrarse en el impacto de las nuevas tecnologías, como sensores inteligentes y plataformas de datos abiertos, en la movilidad peatonal. Estas herramientas tecnológicas pueden optimizar los flujos de peatones, mejorar la seguridad y la accesibilidad, adaptando la ciudad a los desafíos del futuro.

Asimismo, es necesario perfeccionar los indicadores de movilidad sostenible que midan el éxito de las políticas peatonales, incluyendo aspectos como calidad del aire, salud pública y cohesión social. Por último, es crucial profundizar en la accesibilidad universal en la infraestructura peatonal de Bogotá, asegurando que las políticas actuales benefician a personas con movilidad reducida y otros grupos vulnerables, para garantizar una movilidad peatonal segura y equitativa para todos.

## 5. Bibliografía

- Aguilar, K. V. M. (2024, 7 marzo). En Bogotá se pierden 117 horas al año por trancones, el tercer peor registro regional. Diario la República. <https://www.larepublica.co/globoeconomia/trafico-vehicular-en-bogota-entre-los-peores-de-america-latina-velocidad-promedio-en-bogota-3816710>
- Arana Velarde, F. (2021). Incidencia de la movilidad urbana en el crecimiento insostenible de la ciudad de Huancayo. <https://www.redalyc.org/journal/3768/376869567007/376869567007.pdf>
- Concejo de Bogotá. (2023, 29 mayo). Los retos que siguen enfrentando los peatones en Bogotá. <https://concejodebogota.gov.co/los-retos-que-siguen-enfrentando-los-peatones-en-bogota/cbogota/2023-05-29/085346.php>
- Corporación Universitaria del Caribe Moisés Yair Vital Mejía. (2021). El concepto espacio público; una mirada desde la movilidad y la informalidad. <https://repositorio.cecacar.edu.co/server/api/core/bitstreams/670c4894-bbca-4f5f-8b16-5db27a69c786/content>
- DANE. (2018). Proyecciones de población - Bogotá. <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/demografia-y-poblacion/proyecciones-de-poblacion/proyecciones-de-poblacion-bogota>
- Decreto 263 de 2023 Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C. (s. f.). <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=143258>
- Decreto 456 de 2013 Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C. (s. f.). <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=54978>
- Decreto 497 de 2023 Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C. (s. f.). <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=150400>
- Decreto 540 de 2018 Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C. (s. f.). <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?dt=S&i=81069>
- Decreto 552 de 2018 Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C. (s. f.). <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=81065>
- Documento CONPES 06. (2019). Secretaría Distrital de Gobierno. [https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/conpes\\_d.c\\_06\\_pp\\_distrital\\_espacio\\_publico\\_adenda\\_01.pdf](https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/conpes_d.c_06_pp_distrital_espacio_publico_adenda_01.pdf)
- Documentos CONPES. (s. f.). <https://www.dnp.gov.co/LaEntidad/subdireccion-general-prospectiva-desarrollo-nacional/direccion-desarrollo-rural-sostenible/Paginas/documentos-conpes.aspx#:~:text=Los%20documentos%20CONPES%20son%20documentos,ganader%C3%ADa%2C%20desarrollo%20rural%2C%20etc.>
- Documentos propuesta POT Enrique Peñalosa. (2020). <https://www.sdp.gov.co/micrositios/pot-2019/documentos>
- Doria, P., & Doria, P. (2023, 20 diciembre). Lo bueno, lo malo y lo feo de la Alcaldía de Claudia López. La Silla Vacía. <https://www.lasillavacia.com/silla-nacional/lo-bueno-lo-malo-y-lo-feo-de-la-alcaldia-de-claudia-lopez/>
- El concepto espacio público; una mirada desde la movilidad y la informalidad. (2021). Corporación Universitaria del Caribe Moisés Yair Vital Mejía.

<https://repositorio.cecarr.edu.co/server/api/core/bitstreams/670c4894-bbca-4f5f-8b16-5db27a69c786/content>

- El nuevo POT: 4 años de trabajo para mejorar la calidad de vida de los bogotanos. (2019, 31 octubre). Bogota.gov.co. <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/planeacion/como-se-trabajo-el-nuevo-pot>
- El peatón como base de una movilidad urbana sostenible. (2021). Universidad Nacional de Colombia. <http://www.scielo.org.co/pdf/bcdt/n50/0120-3630-bcdt-50-33.pdf>
- Espacios Urbanos Públicos. Paisaje, Cultura y Comunidad. (s. f.). Palermo. [https://www.palermo.edu/Archivos\\_content/2015/arquitectura/junio2015/Espacio\\_urbano.pdf](https://www.palermo.edu/Archivos_content/2015/arquitectura/junio2015/Espacio_urbano.pdf)
- Espectador, E. (2015, 13 abril). Las cifras de Petro sobre su gestión en Bogotá. \*ELESPECTADOR.COM\*. <https://www.elespectador.com/bogota/las-cifras-de-petro-sobre-su-gestion-en-bogota-article-606586/>
- Espinosa, D. E. R. (2023, septiembre 20). Problemas críticos que afectan la calidad, comodidad y seguridad de los usuarios de Transmilenio denunció la Personería. Infobae. <https://www.infobae.com/colombia/2023/09/20/informe-de-la-secretaria-de-bogota-revela-deficiencias-en-la-accesibilidad-de-transmilenio/>
- Héctor, B. T., & Tomeu, V. M. (2012, 24 julio). La noción de espacio público y la configuración de la ciudad: fundamentos para los relatos de pérdida, civilidad y disputa. <https://journals.openedition.org/polis/3612>
- Jolly, J. (2017). Políticas públicas, planeación y territorio: un “trinomio imperfecto”: sobre algunos avances investigativos para el análisis de las políticas públicas urbanas a partir de los “Tres M” (Muller, Matus y Monnet). Universitat Politècnica de Catalunya. <https://doi.org/10.5821/siiu.6448>
- La caminabilidad como estrategia proyectual para las redes peatonales del borde urbano. Barrio Sierra Morena, Usme. (2019). Universidad Católica Narlelena Medina. [http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1657-03082020000200078](http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1657-03082020000200078)
- La “caminiabilidad” de las ciudades como un reflejo del desarrollo sustentable. (2004). [https://sedici.unlp.edu.ar/bitstream/handle/10915/81609/Documento\\_completo.pdf?sequence=1](https://sedici.unlp.edu.ar/bitstream/handle/10915/81609/Documento_completo.pdf?sequence=1)
- Ley 388 de 1997 - Gestor Normativo. (s. f.). Función Pública. <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=339>
- Mediaciones ubicuas. (s. f.). Google Books. [https://books.google.com.co/books?hl=es&lr=&id=W9D8DwAAQBAJ&oi=fnd&pg=PT5&dq=espacio+p%C3%BAblico+&ots=8vbM0eoAgg&sig=\\_RSBO7ByangJkFSOImPXzK8-Cd0&redir\\_esc=y#v=onepage&q=espacio%20p%C3%BAblico&f=false](https://books.google.com.co/books?hl=es&lr=&id=W9D8DwAAQBAJ&oi=fnd&pg=PT5&dq=espacio+p%C3%BAblico+&ots=8vbM0eoAgg&sig=_RSBO7ByangJkFSOImPXzK8-Cd0&redir_esc=y#v=onepage&q=espacio%20p%C3%BAblico&f=false)
- Ministerio de Cultura. (2017, 21 noviembre). Historia. Bogota.gov.co. <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/cultura-recreacion-y-deporte/historia-de-bogota-recorrido-por-la-historia-de-la-ciudad-de-bogota>
- Morales, (2020). Vista de Habitar en movimiento. <https://revistasinvestigacion.unmsm.edu.pe/index.php/discursos/article/view/19323/16216>
- Munevar, T. (2023, 19 noviembre). El parque automotor de Bogotá y la Sabana cambiará: la cantidad de motos sigue aumentando. Infobae. <https://www.infobae.com/colombia/2023/11/19/el-parque-automotor-de-bogota-y-la-sabana-cambiara-la-cantidad-de-motos-sigue-aumentando/>

- Páramo, P., y Burbano, A. (2019). La caminabilidad en Bogotá: propósitos y condiciones socioespaciales que facilitan y limitan esta experiencia. \*Revista de Arquitectura (Bogotá), 21\*(2), 12-21. <https://repository.ucatolica.edu.co/server/api/core/bitstreams/c6b292b3-252f-4149-bdc7-f4038fe809d2/content>
- Perez, N. (2019, 16 diciembre). La alcaldía de Peñalosa: balance final. Razón Pública. <https://razonpublica.com/la-alcaldia-de-penalosa-balance-final/>
- Sabogal R. (2021, octubre 12). Caminabilidad: el desafío del peatón. El Tiempo. <https://www.eltiempo.com/colombia/bogota/caminabilidad-el-desafio-del-peaton-en-bogota-623862>
- Secretaría Distrital de Planeación. (s. f.). El Plan de Ordenamiento Territorial POT Bogotá D.C. <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/planeacion/plan-de-ordenamiento-territorial>
- Secretaría Distrital de Planeación. (2019). \*Cartilla de construcción del espacio público en Bogotá D.C. [https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/cartilla\\_construccion\\_del\\_espacio\\_publico.pdf](https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/cartilla_construccion_del_espacio_publico.pdf)
- Secretaría Distrital de Planeación. (2023, 22 marzo). \*Presentación del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá 2023. [https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/presentacion\\_plan\\_de\\_ordenamiento\\_territorial\\_bogota\\_2023.pdf](https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/presentacion_plan_de_ordenamiento_territorial_bogota_2023.pdf)
- Secretaría Distrital de Planeación. (2023). Resumen Ejecutivo del POT de Bogotá. <https://www.sdp.gov.co/gestion/ordenamiento-territorial-y-urbano/pot-de-bogota/resumen-ejecutivo>
- Secretaría Distrital de Planeación. (2023, septiembre). \*Visión del POT 2023. [https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/vision\\_pot\\_2023.pdf](https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/vision_pot_2023.pdf)
- Soto, R. (2021, 20 diciembre). \*Claudia López hace balance de su administración en Bogotá. El Tiempo. <https://www.eltiempo.com/bogota/claudia-lopez-hace-balance-de-su-administracion-en-bogota-660780>
- Urbina, C., & Gaitán, M. (2019). Movilidad sostenible y los problemas de caminabilidad en Bogotá. \*Universidad de los Andes. <https://repository.uniandes.edu.co/handle/1992/50179>
- Vanegas, J. P. (2021). El impacto de la movilidad urbana en la calidad de vida de los ciudadanos de Bogotá. Universidad Nacional de Colombia. <http://bdigital.unal.edu.co/77821/>
- Vargas, G. (2022). Transformaciones urbanas en Bogotá: La planificación territorial y la movilidad peatonal. Revista Bitácora Urbano Territorial, 28(2), 1-12. <https://revistas.udistrital.edu.co/index.php/bitacora/article/view/19345>
- Zuluaga, P. (2021, 15 abril). \*Peatonalización y espacio público en Bogotá. El Espectador. <https://www.elespectador.com/bogota/peatonalizacion-y-espacio-publico-en-bogota-article-925377/>