

SOBRE LA MOVILIDAD Y EL ESPACIO PÚBLICO: UNA REFLEXIÓN COMO APORTE PARA LA PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD PEATONAL A PARTIR DEL ANÁLISIS DE LOS INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO Y LA MOVILIDAD EN BOGOTÁ.

ABOUT MOBILITY AND PUBLIC SPACE: A REFLECTION AS A CONTRIBUTION TO THE PROMOTION OF PEDESTRIAN MOBILITY FROM THE ANALYSIS OF PUBLIC AREA PLANNING AND MOBILITY INSTRUMENTS IN BOGOTÁ.

Johan Stip Guerrero Gil, Universidad Piloto de Colombia, Bogotá D.C., Colombia

Jean François Jolly, Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá D.C., Colombia

Gina Valeria Parada Restrepo, Universidad Piloto de Colombia, Bogotá D.C., Colombia.

Daniela Stephania Romero Rubiano, Universidad Piloto de Colombia, Bogotá D.C., Colombia.

Ronal Orlando Serrano Romero, Universidad Piloto de Colombia, Bogotá D.C., Colombia.

RESUMEN | El desplazamiento como derecho ciudadano y transporte de bienes, implica no solo la atención a todas sus formas o aprovechar el potencial organizador de las redes de infraestructura, sino también “promover una mejor gestión del espacio público desde la formulación de políticas públicas e instrumentos de planeación que se logren articular con las condiciones de movilidad y con los elementos contextuales de la ciudad”, lo que obliga a evaluar la eficiencia del ámbito instrumental relacionado con los principales objetos de disertación y proponer su adaptación progresiva. Es por esto que en este documento se busca dar respuesta a cuestionamientos como: ¿Cuál ha sido el enfoque con el cual se ha pensado el tema de la movilidad urbana en Bogotá? ¿Qué parámetros han condicionado la formulación de planes, proyectos y estrategias de desarrollo urbano en términos de movilidad? o ¿Qué cambios se deben propiciar en el estudio y la planificación de la movilidad urbana en la capital colombiana?

PALABRAS CLAVE | Movilidad urbana, espacio público, política pública, planificación urbana.

ABSTRACT | The displacement like civil right and transport of goods, it implies not only attention to all its forms of displacement or taking advantage of the organizing potential of the networks of infrastructure, but also promoting a better management of the public space from the formulation of public policies and planning instruments that manage to articulate with the conditions of mobility with the contextual elements of the city, which forces to evaluate the efficiency of the instrumental area related to the principal objects of dissertation and to propose his progressive adjustment. It is for this that in this article seeks to give him response to questions as: Which has been the approach with which there has been thought the topic of the urban mobility? What parameters have determined the formulation of plans, projects and strategies of urban development in terms of mobility? Or what changes must be propitiated in the study and the planning of the urban mobility in the Colombian cities?

KEYWORDS | Urban mobility, public space, public politics, road infrastructure

RESUMO | Deslocamento como um direito civil e transporte de mercadorias, significa não só a atenção para todas as formas ou tirar proveito do potencial de organização da infraestrutura enreda, mas também para

promover uma administração melhor do espaço público da formulação de público político e instrumentos de planejamento que podem articular com as condições de mobilidade com os elementos contextuais da cidade, que forças para avaliar a eficiência do ambiente instrumental relacionaram com os objetos de dissertação principais e propor a adaptação progressiva deles/delas. É por isto que neste artigo é procurado para dar resposta a perguntas goste: O qual foi o foco com que o tópico da mobilidade urbana foi pensado? Que parâmetros condicionaram eles a formulação de planos, projetos e estratégias de desenvolvimento urbano em termos de mobilidade? ou Que mudanças deveriam ser propiciados eles no estudo e o planejamento da mobilidade urbana nas cidades colombianas?

PALAVRAS-CHAVE | mobilidade urbana, espaço público, política urbana, infraestrutura rodoviária

Introducción

Esta investigación hace parte de un proceso investigativo derivado de un programa de formación posgradual de maestría llevado a cabo en la Pontificia Universidad Javeriana de Bogotá¹, del cual surge la oportunidad de profundizar en conceptos que requieren de una mayor disertación desde una perspectiva de la ingeniería civil y de un proceso posterior que pretende generar un complemento en la estructura conceptual obtenida en el producto inicial. De esta forma, uno de los objetivos de esta investigación está orientado, como bien lo describe el título, a aportar elementos específicos que contribuyan con la promoción de la movilidad peatonal en las ciudades colombianas, teniendo claro el actual enfoque para la planificación de la ciudad y partiendo de una postura alternativa que permita re-pensar el asunto de la gestión y ordenación del espacio público para la movilidad urbana.

En anteriores trabajos de investigación, (Serrano et al, 2015), se ha mencionado que el actual reto de la planificación de la movilidad urbana en las ciudades colombianas tiene que ver con la oferta de espacio público, el cual debe estar caracterizado por condiciones físicas que garanticen y permitan el desplazamiento en cualquiera de sus formas que demandan los ciudadanos. Sin embargo, actualmente la planificación en este ámbito de la ciudad, que está todavía arraigada a un enfoque tradicional, tiende a seguir generando exclusión social, promoviendo la ocupación masiva del espacio urbano por el vehículo privado y por ende la exención de los demás modos de transporte, especialmente del desplazamiento a pie. Esta situación, que se sigue presentando de manera cotidiana en la ciudad latinoamericana, es contradictoria ya que como lo afirman (Sanz, 1998) y (Herce,2009), los estudios han permitido concluir que “el caminar, además de construir la mayor parte de los desplazamientos que se realizan en la ciudad, puede influir en la eficiencia de un transporte al determinar la sincronía y la rapidez de las transferencias entre los modos”

Pero este problema que persiste desde la segunda mitad del Siglo XX, puede que radique, como lo afirma Serrano et al. (2015), en la construcción de un proyecto de ciudad cuya planificación de la movilidad concibe el espacio público como neutro y olvida la importancia de los desplazamientos a pie y los valores que estos aportan a la ciudad. Pero, ¿Cuál es el proceso que ha experimentado la ciudad colombiana desde la década de los años 50, para que se le otorgue indirectamente al peatón un carácter meramente residual del uso de las demás formas de desplazamiento? ¿Cuál ha sido el enfoque con el cual se ha pensado el tema de la movilidad urbana? ¿Qué parámetros han condicionado la formulación de planes, proyectos y estrategias de desarrollo urbano en términos de movilidad? o ¿Qué cambios se deben propiciar en el

¹ Trabajo de Grado de maestría “De la supremacía del automóvil a la supremacía del peatón: Un enfoque alternativo en la planificación de la movilidad para la configuración de redes de espacio público orientadas al peatón” (Serrano, 2015).

estudio y la planificación de la movilidad urbana en las ciudades colombianas? Estas son algunas de las tantas inquietudes que se pueden originar desde el estudio del problema de la movilidad peatonal en ciudades como Bogotá y que, por tanto, sirven de base para el estudio que el grupo pretende solucionar en transcurso de este proyecto de investigación.

Dicho lo anterior, se evidencia la necesidad de proponer una aproximación crítica en torno a los conceptos que establece la política pública actual, lo cual se ve reflejado en la planificación de la movilidad, y de esta manera, generar un espacio de reflexión que permita identificar la problemática que caracteriza esta discusión, las debilidades existentes en el actual instrumental técnico y así mismo, las oportunidades de mejora que se plantean a partir del presente análisis. De ahí que se hace importante generar distintos aportes para la estructuración de un enfoque alternativo en la planificación de la movilidad urbana en donde se categoricen los elementos que contribuyen a su óptima concepción con base en la noción de que el espacio público es la infraestructura de soporte para la movilidad y que, a partir de esta, se deben concebir redes de desplazamiento en las cuales se garanticen los principios de integración, multifuncionalidad y calidad del espacio público.

Así, partiendo de diversos planteamientos que se han venido exponiendo en diversas investigaciones, se pretende generar una primera aproximación desde el ámbito teórico, a los conceptos que definen la manera cómo se territorializan las políticas públicas desde los referenciales y sistemas de valores que constituyen a su construcción por parte de los planificadores. En este orden de ideas, se hace necesario apropiarse en primera instancia, los principios que surgen como resultado del constructo teórico realizado en anteriores investigaciones (Serrano, 2015), y que se orientan a optimizar la gestión y la ordenación del espacio público para la promoción de la movilidad peatonal.

En la primera parte de este documento se pretende argumentar la hipótesis de que el desplazamiento, como derecho ciudadano y transporte de bienes, implica no solo la atención a todas las formas de desplazamiento (Vehículo privado, transporte colectivo, bicicleta y a pie) o aprovechar el potencial organizador de las redes de infraestructura, sino también promover una mejor gestión del espacio público desde la formulación de políticas públicas e instrumentos de planeación que logren articular las condiciones de movilidad con los elementos contextuales de la ciudad (Herce et al, 2013), teniendo en cuenta que la movilidad urbana como factor funcional de la ciudad, supone aprovechar al máximo el uso de todos los modos de transporte y organizar la “comodidad” entre los distintos modos colectivos (tren, tranvía, metro, autobús y taxi), y los modos individuales (automóvil, bicicleta y marcha a pie); así como alcanzar unos objetivos comunes de prosperidad económica y de gestión de las solicitudes de desplazamiento para garantizar la movilidad, la calidad de vida y la protección del medio ambiente (Comisión de Comunidades Europeas, 2007). Esto obliga entonces, a evaluar la eficiencia del ámbito instrumental normativo relacionado con los principales objetos de disertación (Movilidad peatonal y espacio público) y así, proponer elementos para su adaptación progresiva en la planificación de la movilidad urbana y del espacio público en Bogotá.

Con relación a lo mencionado, uno de los mayores problemas que se presenta en el enfoque tradicional para la planificación urbana, es que actualmente se generan políticas públicas cuyo centro es la producción de infraestructura y la producción de sistemas que están orientados al transporte motorizado, dejando a un lado el transporte no motorizado y los demás modos de desplazamiento autónomos del ser humano, reduciendo estos últimos, a un escala menos relevante y de pocos beneficios económicos, en comparación con los otros sistemas, razón por la cual el empalme que se trata de dar con el desarrollo

urbano se vea marginalizado . Resultados de la encuesta de movilidad del año 2011² realizada en Bogotá D.C., refleja lo anterior, pues reveló que el 46% de las personas se desplaza diariamente caminando y no encuentran comodidades para ejercer este tipo de acción (Dangond et al, 2013). Estos datos no son solo la radiografía más actual de lo que sucede en la ciudad, sino que además sintetiza el panorama que en principio debería orientar la formulación y puesta en marcha de las acciones gubernamentales que impactarán a la ciudad, pero que hoy constituyen un escenario caracterizado por la inmovilidad (Arellano, 2004) en contraste con un transporte fluido, eficiente, equitativo y menos contaminante.

En este sentido, la movilidad, es un sector que se ha desarrollado ineficaz e ineficientemente debido a la corrupción “cultivada” en las diferentes esferas públicas y privadas, por lo tanto, para promover y gestionar formas alternativas de desplazamiento y nuevos enfoques con los que se planifique la movilidad urbana, además de promover una adaptación progresiva de las políticas públicas en donde se piense y se entienda la política actual para poder re-orientarla, sea necesario rescatar el debate público para que este sea el que refleje las auténticas demandas ciudadanas y permita repensar las funciones del Estado y la colaboración público-privada, no secuestrada por la corrupción y la ineptitud (Flórez, 2013).

Desde dicha noción se pretende generar una primera aproximación crítica y reflexiva en torno a los vacíos y deficiencias que caracterizan el actual instrumental de la planificación de la movilidad y el espacio público en Bogotá, con el fin de establecer algunos aspectos a considerar en el proceso de adaptación y articulación entre el Plan Maestro de Movilidad (PMM) y el Plan Maestro de Espacio Público (PMEP), instrumentos base para la planificación de estos ámbitos en la capital colombiana. Así que, desde la perspectiva del presente documento, se busca responder: ¿Cuáles son los principales vacíos que se presentan entre el PMM y el PMEP en cuanto a las políticas públicas para la gestión y ordenación del espacio público como infraestructura de soporte para la movilidad peatonal?

Sin embargo, para dar respuesta a este cuestionamiento, es vital entender que el problema radica en la existencia de algunas imprecisiones o debilidades conceptuales en los planteamientos generados por cada uno de estos instrumentos de planificación, así como la evidente desarticulación que existe en el desarrollo de aspectos compartidos, que ni uno ni el otro asumen como prioridad, de allí, que el espacio público destinado al caminar cuente con diversos conflictos que profundizan aún más el problema de la movilidad urbana en la capital.

Sobre el enfoque tradicional de la planificación de ciudad

Entendiéndose la movilidad como un derecho de todos los ciudadanos para poder garantizar la satisfacción de sus necesidades de conexión (Herce, 2009), la ciudad latinoamericana ha desarrollado un modelo de transformación del territorio en donde se han establecido criterios conceptuales que le han otorgado el protagonismo al automóvil como principal modo de desplazamiento, dejando rezagado otros modos, que si bien algunas veces no proporcionan la misma eficiencia que el vehículo motorizado en cuanto a tiempos de desplazamiento, hacen parte fundamental de las dinámicas que se desarrollan en la ciudad, permitiendo la relación en el espacio urbano, de las diferentes actividades socio-económicas y culturales.

Es así como la ciudad en general ha ido construyendo infraestructura de soporte para suplir esa necesidad de conexión, atendiendo la demanda de espacio urbano para el transporte, y considerando las solicitudes de desplazamiento como una variable pre-establecida para el diseño y construcción de dicha

² Esta encuesta es un insumo que se utiliza en el Distrito Capital para recabar información sobre los principales patrones de movilidad. De igual manera, es una herramienta que sirve para entender la relación que existe entre Bogotá y los municipios que la rodean.

infraestructura (Espelt, 2009). Sin embargo, las intenciones por satisfacer las necesidades de una ciudad en busca de un desarrollo sostenible, han llevado a que se cometan errores en la planificación de la misma como espacio para la realización de esas actividades. Un ejemplo de estos errores es convertir al vehículo privado en el “instrumento más potente de la expansión de la ciudad, de su dispersión sobre el territorio” (Herce et al., 2013), pues como lo dice el mismo autor, en la planificación de la ciudad no se ha limitado su uso a determinados espacios y de adecuar los canales necesarios para su circulación, de tal manera que coexista con los demás modos de desplazamiento. Así, el desplazamiento motorizado se convierte en uno de los factores más influyentes en la transformación del territorio, junto con la dispersión de la ciudad, generando nuevas dinámicas en la sociedad y en el territorio como soporte de estas, tomando como ejemplo la segregación socio-residencial (Dureau et al, 2015). Por tanto, la ciudad latinoamericana y en este caso Bogotá, ha demostrado impericia en la gestión de la movilidad urbana basada en un enfoque de demanda alimentado por métodos fundamentados en el transporte como eje conductor de las dinámicas de la misma.

Es así como la ciudad se ha desarrollado, como lo llama Herce (2009), desde el modelo territorial de expansión continuada³, en el cual se da paso a la ruptura de la ciudad continua a partir de la mayor extensión de las redes de infraestructura, y la realización de desplazamientos más largos producto de la dispersión urbana. A raíz de estos fenómenos que se viven en el actual modelo producto del enfoque en cuestión, las consecuencias que se han puesto en evidencia son la creciente exclusión social, la dependencia del automóvil y no menos importante, el mayor consumo energético.

De esta manera, en ejercicio del derecho a la movilidad de las personas y del transporte de bienes, debe implicar la atención a todas las formas de desplazamiento, lo que significa un cuidado preferente de aquellos modos que consumen menos energía y crean menos dependencia, y obligan a poner el acento en el tipo de infraestructura que se ofrecen, en sus características y efectos, así como en la gestión del espacio urbano (Herce, 2009).

Esto lleva a promover nuevas ideas y re-orientar las existentes, en busca de establecer las bases conceptuales de un enfoque alternativo que sustente la formulación de los principios de un modelo de movilidad que conduzca a la concepción de un modelo de ciudad más sostenible, en donde se priorice el desplazamiento a pie, en bicicleta y en transporte público (Sáenz, 1998) para dar respuesta a las necesidades de conexión social y a su vez, se planteen nociones que permitan resignificar el ejercicio del planificador urbano como protagonista en la ordenación del territorio (Herce, 2009).

En esta investigación se pretende mostrar entonces, que como se menciona en diferentes aportes teóricos, el modo de enfocar la gestión de la movilidad desde una perspectiva renovada requiere de una mayor atención en el análisis de la repercusión de la oferta de espacios e infraestructuras adaptadas a cada forma de desplazamiento en el comportamiento espacial de la movilidad. Es por esto que el enfoque alternativo trabajado por Serrano (2015), está orientado a la distribución territorial con base en la reestructuración y la gestión de las redes de infraestructura teniendo en cuenta una visión global sobre la totalidad del funcionamiento de la ciudad, y al mismo tiempo, a satisfacer los requerimientos de todas las formas de desplazamiento mediante una mejor gestión del espacio público.

Además de lo planteado por los autores mencionados, es importante no olvidar la falta de articulación entre los sistemas de transporte público existente, con la infraestructura que soporta los otros modos de

³ Se relaciona, como lo expone Herce (2009) y Dangond et al. (2013), con la ruptura de la ciudad continua y la aparición del modelo de expansión continuada de la urbe caracterizado por buscar el desarrollo y el soporte de la economía regional a partir de la construcción de infraestructura de todos los tipos y niveles, así como por la reivindicación de la ampliación de las redes de transporte (Serrano, 2015).

desplazamiento no motorizado (bicicleta y a pie) y con los propios elementos que la conforman, los cuales contribuyen a la promoción de un entorno propicio para el uso por parte del ciudadano como actor fundamental en la expresión espacial de la movilidad (Kauffmann, 2008).

Así pues, a través de este documento se pretende profundizar desde el contexto de los instrumentos de planificación en un ámbito de estudio específico (Bogotá) en los conceptos que se muestran con gran potencial y que fueron planteados por Serrano et al (2015), para el entendimiento, el estudio y el análisis de los mecanismos de planificación existentes, de sus consecuencias en el actual modelo de ciudad y de la contribución en la formulación de una perspectiva alternativa que se adapte a los requerimientos de la ciudad en torno a la movilidad urbana

Sobre el espacio público⁴

Es frecuente evidenciar en las calles de algunas ciudades colombianas expresiones de inconformidad de sus habitantes sobre el espacio público. Esto se nota con mayor intensidad en ciudades como Bogotá, una metrópoli que se caracteriza por los fenómenos que experimentan la mayoría de estas grandes ciudades, la invasión sobre el espacio público, la congestión en las vías de tránsito vehicular, volúmenes de tráfico que sobrepasan la capacidad de los colectores viales existentes, entre otros, se convierten en aspectos que se presentan de manera continua en la dinámica de la ciudad y que la incapacidad de la administración pública para generar estrategias efectivas en torno al mejoramiento de la movilidad en la ciudad, no ha logrado subsanar. Luego, el constante inconformismo de los ciudadanos se mantiene atado a la baja calidad del espacio público efectivo que ofrece la ciudad a sus moradores. De la misma forma en que las personas buscan alternativas de movilidad para desplazarse de un punto a otro, la ciudad cada vez refuerza las condiciones necesarias para la inmovilidad. En el caso de Bogotá, esto se relaciona fuertemente con el hecho de que exista desigualdad social y un aumento en las diferencias entre las clases sociales pues como lo menciona Dureau et. al. (2015), las clases medias y los hogares acomodados (clases altas) tienden a atrincherarse dentro de conjuntos residenciales cerrados, construidos según estándares internacionales, que además de abrigo de la inseguridad, lo que buscan es crear núcleos dotados de todos los equipamientos necesarios para el desarrollo de las actividades cotidianas y obligadas que hacen parte de las dinámicas propias de la ciudad. Sin embargo, es difícil concebir este tipo de innovadoras formas de gobernanza metropolitana, ya que el sistema político tradicional busca promover contextos sociales que impliquen la interacción de las personas con la ciudad; y es aquí donde la movilidad espacial⁵ como catalizador de las mutaciones territoriales que ocurren en la ciudad, permite observar ciertos comportamientos de los ciudadanos, tendientes a generar segregación y desarticulación social, política y económica.

El inconformismo expuesto, puede llegar a presentarse por múltiples razones que dependen de las intenciones de las personas con relación a las actividades que desarrollan sobre el espacio público en el

⁴ Entendiéndose como la dimensión estructural y articuladora de los sistemas urbanos y territoriales y de las actuaciones urbanísticas públicas, privadas y mixtas, que se desarrollan en el territorio distrital (Bogotá). (PMEP, 2006, Art. 3).

⁵ Entendida como el conjunto de los desplazamientos en el espacio geográfico, de individuos o grupos de individuos, independientemente de la duración y de la distancia de dichos desplazamientos. El término de movilidad espacial incluye, a la vez: la movilidad cotidiana (desplazamientos de la vida diaria, ordinaria), la movilidad residencial intrametropolitana (cambios de vivienda dentro de una metrópoli), la migración interna (otros cambios de residencia, entre dos unidades administrativas del país, desde o hacia la metrópoli, o entre unidades espaciales exteriores a esta) y la migración internacional (cambios de residencia de un país a otro) (Dureau et. al., 2015)

contexto de estudio. Una de ellas está fuertemente ligada al dimensionamiento del espacio destinado para el tránsito vehicular y peatonal. Para las personas que usan el vehículo privado como medio de transporte, el espacio es insuficiente para cumplir con los tiempos de desplazamiento deseados, lo que resulta en una mayor demanda de espacio urbano para responder al crecimiento continuo del parque automotor en la ciudad. De ahí que los ciudadanos exijan mayores secciones viales, una mayor cantidad de parqueaderos públicos, más y más infraestructura destinada para el flujo motorizado. En contraste con lo descrito hasta aquí, cuando el ciudadano deja su vehículo para convertirse en peatón, experimenta una gran cantidad de sensaciones al asumir este rol y al sentirse atado a un conjunto de factores que generan impotencia para quien desea desplazarse caminando de un punto a otro. Y es aquí donde se evidencia la falta de espacio público efectivo para la función de soporte de desplazamiento, encuentro, reposo y expresión.

A partir de innumerables situaciones que se viven en la ciudad en torno a las dinámicas que se desarrollan sobre el espacio público, valdría la pena cuestionarse ¿qué significa el espacio público en la ciudad? Pues bien, podría decirse que el espacio público urbano⁶ a lo largo del tiempo, se le ha relacionado con un concepto jurídico instrumental como lo propone López (2000), siendo un dispositivo indispensable como forma de acceder a las distintas propiedades privadas, tanto en la ciudad como en el territorio rural.

Sin estar del todo de acuerdo con esta afirmación, el espacio público hace parte del dilema básico del urbanismo actual, en donde, como bien lo expresa Borja (1998), se requiere impulsar políticas de ordenación urbana y de grandes proyectos que favorezcan la densidad y la heterogeneidad funcional y social del espacio público. Desde la perspectiva del mismo autor y compartiendo su postura, el espacio público se debe valorar, por tanto, desde la intensidad de uso y la calidad de las relaciones sociales que se facilita, y desde su capacidad de integrar grupos y comportamientos, para estimular la identificación simbólica y la integración social y cultural. Por consiguiente, el espacio público viene siendo además del espacio para caminar, el lugar privilegiado de ejercicio de la ciudadanía y de expresión de los derechos civiles, en una ciudad que funciona exclusivamente con el automóvil privado y con centralidades especializadas y cerradas que no facilitan el progreso de la ciudadanía limitada por la segmentación, el individualismo y la exclusión (López, 2000).

En efecto, para generar un análisis sobre las dinámicas urbanas que actualmente se territorializan en la ciudad, es imperioso involucrar al espacio público como soporte de muchas de las actividades que permiten la relación entre su configuración y el ejercicio de la ciudadanía. Luego, el espacio público a lo largo de la historia se ha configurado en la dimensión social, como escenario de democracia y de manifestaciones urbanas, de forma tal que se ha consolidado a través del tiempo como un escenario altamente sensible en lo que concierne al cumplimiento de políticas públicas y a la construcción de ciudad. (Páramo et al, 2014).

Según Borja (1998) el espacio público es importante por tres razones fundamentales: **i)** Porque es un medio eficaz para facilitar la multifuncionalidad de los proyectos de ciudad, pues permite diversidad de usos en el espacio y su adaptabilidad en el tiempo; **ii)** Porque es asimismo el mecanismo idóneo para garantizar la cualidad relacional de un proyecto de ciudad para los ciudadanos.; y **iii)** Porque es una posible respuesta al difícil y novedoso desafío de articular el barrio [como la escala ideal para el análisis de las dinámicas urbanas que se desarrollan sobre el espacio público (Serrano, 2015)], la ciudad-aglomeración y la región metropolitana, ya que la continuidad de los grandes ejes de espacio público es

⁶ Este tipo de espacio puede carecer en principio, de cualquier otra cualidad estética, funcional o social: su utilidad se limita a esa función de proporcionar accesibilidad satisfactoria a los distintos usos privados del suelo. Este carácter instrumental puro vuelve a cobrar actualidad en los nuevos territorios urbanos dispersos, donde el único espacio público es la red de carreteras (López, 2000).

una condición de visibilidad y de accesibilidad para cada uno de los fragmentos urbanos y un factor esencial de integración ciudadana.

Si bien, actualmente las ciudades latinoamericanas presentan un factor común en las dinámicas de movilidad, no precisamente desde la mejor óptica, por el contrario, se evidencia que el listado de problemáticas en estos términos no se mitiga desde la implementación de políticas públicas coherentes a dichas necesidades. Las entidades encargadas de la planificación y gestión de la movilidad presentan algunas debilidades, puesto que le ha otorgado todo el protagonismo al transporte motorizado, especialmente al vehículo privado y a veces se limitan solo a responder a la “ley del mercado”⁷ (Dangond, et al, 2013). Para el caso de estudio, Bogotá se ha visto afectada en sus condiciones físicas, pues los actuales instrumentos de planificación del espacio público y la movilidad suponen que el comportamiento de la población es independiente de las políticas que se implementan, desarrollando así estrategias que enfocan su atención en garantizar que el diseño del espacio público, como lo dice Serrano, (2015), se vea fuertemente homogenizado por los determinantes de la jerarquización vial, es decir, de las secciones viales establecidas para cada trazado, influyendo directamente en el funcionamiento del transporte público, pero no en la gestión y ordenación del espacio público destinado al peatón.

Esto claramente se puede evidenciar en situaciones como la implementación del Sistema BRT, cuyas características radican en la implementación de carriles solo-bus, integración operacional, tarifaria y con distintos modos de transporte, estaciones que generan acceso entre la plataforma y el vehículo, y mejoras del espacio público a sus alrededores. De lo anterior, con dichas características debería garantizarse una óptima oferta de la movilidad, el cual no es el caso de Bogotá; pues actualmente se cuenta con un sistema que no ha desarrollado de forma eficiente sus intercambiadores modales, que no ha puesto en primera instancia al peatón como principal fuente alimentadora de estos modos de transporte y que no siempre presta un servicio a orígenes y destinos clave (Arias, et al, 2007).

O como otra situación, se encuentra la implementación del pico y placa, estrategia creada desde 1998 en cabeza del alcalde Enrique Peñalosa, donde se pretendía restringir diariamente el uso del vehículo privado durante las horas pico, en los intervalos entre 7:00 am - 9:00 am y 5:30 pm – 7:30 pm. Dicha estrategia arrojó resultados medianamente acertados, pues en principio se redujo significativamente la congestión, pero luego se empezó a evidenciar que el parque automotor no es que hubiese reducido su magnitud, sino que se encontraba estacionado durante este lapso de tiempo, para luego movilizarse una vez acabara la restricción.

Dicho lo anterior, se pretende exponer parte de la situación actual que se experimenta en Bogotá desde la territorialización de la política pública, donde se ha centrado en la mejora cuantitativa de la cobertura del espacio público, dejando de lado valores que promuevan el uso del mismo, generando espacios, que, si se analizan como escenario para el desarrollo de funciones de movilidad peatonal o de permanencia, resultan ser áreas “pobres” de actividad urbana, que en futuro son difíciles de recuperar (Gehl, 2014).

En consecuencia, con el constructo teórico expuesto en el apartado anterior, se evidencia la importancia que tiene la planificación de la movilidad urbana la cual, como lo menciona Serrano (2015), debería estar destinada a generar políticas públicas e instrumentos de planificación que logren articular la estructura urbana, la tipología edificatoria y los accesos a los servicios urbanos. Sin embargo, según la problemática planteada en la primera parte de este documento, evidencia el reto que existe para la planificación urbana en Bogotá. Es así como se hace necesario generar reflexiones acerca del actual instrumental técnico que soporta la territorialización de los lineamientos expuestos en cada uno. Para esta parte de la investigación, se realizará una reflexión en torno a las debilidades que determinan la desarticulación entre el Plan

⁷Ley del mercado: No puede haber demanda sin oferta

Maestro de Espacio Público (PMEP) y el Plan Maestro de Movilidad (PMM), en el caso de la capital del país.

Análisis Plan Maestro de Espacio público

El Plan Maestro de Espacio Público es el instrumento de planeación definido por el Plan de Ordenamiento Territorial para coordinar las acciones público privadas en el manejo y gestión de los elementos del sistema de espacio público.⁸ A partir de esta definición, se enfocará el análisis en el marco de la normativa general, el Documento Técnico de Soporte, el cual define la política para la generación, construcción, recuperación y mantenimiento del espacio público en la ciudad de Bogotá, teniendo a aumentar el índice de zonas verdes por habitante, el área de tránsito libre y su aprovechamiento económico (PMEP, 2006); y entendiendo el espacio público como “un conjunto de inmuebles, elementos arquitectónicos, infraestructuras y recursos destinados a la satisfacción de las necesidades urbanas colectivas” (PMEP, 2006). De esta forma, el PMEP se debe comprender como un proyecto de ciudad, es decir como una construcción social que se materializa en el espacio y en el territorio y que se da cuenta, no solo de las condiciones físicas, si no de la capacidad ciudadana para desarrollar los componentes urbanos en un proceso de apropiación y construcción de un lugar humanizado. (PMEP, 2006). En sentido este DTS se convierte en el sistema de valores y referenciales que constituyen la territorialidad del espacio público.

A partir de lo anteriormente expuesto, se analiza el PMEP desde el entendimiento de las formas de apropiación del espacio público, teniendo en cuenta que “el espacio público determina en su propia definición la apropiación por parte de la ciudadanía” (PMEP, 2006), razón por la cual debe ser concebido desde lo sociocultural y lo político, su materialización física y sus formas de ocupación y circulación relacionadas con las funciones que se le otorgan al mismo. (Serrano, 2015). Es así como el DTS expone al espacio público como soporte de la expresión (Función Social), la comunicación (Función de movilidad) y la infraestructura (Función urbana).

En este orden de ideas, se hace indispensable asimilar la importancia que tiene para el ejercicio de la planificación urbana el hecho de que exista un punto de referencia que permita identificar con claridad la necesidad que tiene el espacio público para generar condiciones idóneas en la búsqueda de ese estado de satisfacción para el ciudadano quien hace uso del espacio público como soporte para la reproducción de las funciones sociales.⁹ Es así como se hace necesario pensar en la característica multifuncional del espacio público con el objetivo de entender las bases que contribuyan en la gestión y ordenación del espacio público.

En consecuencia, la multifuncionalidad en el espacio público debe considerarse desde la perspectiva de la mezcla de usos y actividades. Esta característica que debe definir ciertas pautas en la configuración del espacio público como soporte para la movilidad peatonal, le atribuye al mismo, la versatilidad y la complejidad para reproducir la combinación de funciones sociales, de producción y consumo, y de movilidad (Serrano et al., 2015); funciones que permiten conocer el tipo de actividades que se le otorgan al espacio público y que permiten entender las unidades¹⁰ a las cuales están dirigidas o establecidas, tales como las unidades ideológicas, las unidades económicas y las unidades político-administrativas (Pinto, 2004; Rojas, 2011). Teniendo en cuenta lo anterior, la multifuncionalidad determina los elementos del espacio público como infraestructura de soporte no solo para las actividades obligadas como el caminar, sino también para actividades optativas y sociales que realizan los ciudadanos (Gehl, 2013).

⁸ Decreto 215 de 2005, Plan Maestro de Espacio Público, Documento Técnico de Soporte

⁹ Actividades opcionales y sociales desde el planteamiento de Serrano (2015), quien cita a Gehl (2013)

¹⁰ Entendida como el ámbito espacial que limita la gestión y la ordenación del espacio público

En ese orden de ideas, en coherencia con el asunto que el PMEP (2006) define como necesidades colectivas, el desplazamiento, una de ellas, deben definirse los tipos de espacios requeridos para satisfacer dichas necesidades. Es así como el PMEP, en su intento por clasificar de manera precisa, lo que define como taxonomía de necesidades colectivas, incurre en la vaguedad de no aplicar, en la construcción del DTS, experiencias empíricas que le permitieran estructurar una clasificación en función de los comportamientos cualitativos de forma distintiva. Es así como deja a la ambigüedad, la interpretación de conductas colectivas y sus correspondientes satisfactores. Sin embargo, en una primera aproximación, y en concordancia con lo expuesto en ese apartado del PMEP, el espacio público responde a situaciones cotidianas que se constituyeron desde la apropiación que los usuarios han hecho del espacio público y que, sin satisfacer de forma integral el desarrollo de las múltiples funciones, ofrece espacio para la conexión y el desplazamiento condicionado por las características físicas y sociales que conforman dichos escenarios destinados a la movilidad urbana en la capital del país.

Con relación a lo expuesto en el PMEP (2006), el espacio público se convierte en el soporte (infraestructura) para la satisfacción de una función urbana (la movilidad peatonal), en donde el satisfactor es el desplazamiento, lo cual hace evidente la dependencia del desarrollo de espacios públicos adaptados para el caminar (Serrano, 2015). Es así como, desde el enfoque teórico que se asume en esta investigación y en concordancia con lo planteado por Serrano (2015), se hace necesario ocuparse en la adaptación progresiva de la política de gestión¹¹ del PMEP con el fin de convertirla en el medio por el cual se concrete la apropiación del espacio público.

De forma paralela, la escala es un asunto a tener en cuenta a la hora de comprender la planificación de la ciudad, pues como lo dice Gehl (2014) “la batalla por la calidad del espacio público en la ciudad contemporánea se da en la [escala pequeña]”.

La escala, es aquella que designa la magnitud y la importancia de un espacio público y está determinada por su mayor o menor extensión y por la mayor o menor cobertura¹² espacial de los servicios que presta. (PMEP, 2006), permite darle prioridades al diseño del espacio público en función de las políticas que se plantean desde el PMEP. El análisis en esta parte, está orientado a identificar los lineamientos establecidos en las diferentes escalas de intervención, según lo define el PMEP (2006), hacen que exista una dicotomía entre la unidad patrimonial y unidad morfología, pues cada uno de los diferentes programas que se han ido implementando en diferentes unidades, no tienen una escala definida que logre evidenciar la escala mínima de diseño.

Teniendo en cuenta lo anterior, la política de gestión, se cita en una escala barrial como base fundamental de todos los procesos¹³, y como lo menciona Serrano (2015), “establece la unidad morfológica o la unidad de planeación zonal como ámbitos espaciales sobre los cuales se despliegan los programas de la política de cubrimiento y accesibilidad¹⁴”, es así como, esta política define estrategias las cuales tienden a ser territorializadas en una pequeña escala, lo que se contradice con el fundamento teórico de la política de cubrimiento y accesibilidad, pues esta se refiere a proyectos que se pueden desarrollar en diferentes escalas, tales como, zonal, urbana, y metropolitana, esta contradicción tiene como consecuencia, como

¹¹ Se refiere a las acciones coordinadas para asegurar la efectiva generación, administración, mantenimiento y producción del espacio público, desde las estrategias de gestión social y de gestión económica. (PMEP, 2006)

¹² Se mide por la magnitud del área aferente, esto es por la mayor y menor distancia desde la cual el usuario estaría dispuesto a viajar. (PMEP, 2006)

¹³ Se refiere a los procesos de producción del espacio público.

¹⁴ Comprende el conjunto de acciones encaminadas a alcanzar los estándares mínimos de espacio público por habitante (PMEP, 2006).

lo menciona Serrano (2015) que las estrategias y programas para la apropiación del espacio público por parte de los capitalinos, se desliguen de la lógica espacial de los procesos de producción del mismo y por su escala tiendan a homogenizar las características y funciones de los espacios públicos para todos los sectores de la ciudad.

En asuntos referidos a la escala de diseño, es importante resaltar la importancia que debe tener el peatón como el agente más influyente en las dinámicas de la movilidad en la ciudad, ya que es este quien permite la alimentación a los otros sistemas de transporte y así mismo es el elemento que genera la producción de distintas actividades relacionadas con las necesidades colectivas de consumo que se expuso en el apartado anterior. Es por esto que se hace necesario, desde la perspectiva de la investigación, la reevaluación de lineamientos vinculados a las políticas de cubrimiento y accesibilidad. Sin embargo, es importante dejar claro que el escenario urbano que se pretenda intervenir depende de la escala a la cual se analice que a su vez debe delimitarse en función de las actividades que allí se desarrollen. Es decir que no necesariamente la escala más pequeña es la ideal para realizar las intervenciones sobre el espacio público, sino que se deben tener en cuenta los diferentes factores que definen las características del fragmento de ciudad a intervenir. Serrano (2015) propone que la herramienta para la gestión y ordenación del espacio público se podrá utilizar en el espectro delimitado por el barrio como el parámetro mínimo de la escala, hasta la unidad morfológica¹⁵ como el parámetro máximo.

En ese orden de ideas, al no existir taxonomías¹⁶ definidas de forma precisa y una escala específica que permita identificar la mínima escala de diseño, el PMEP (2006) resulta orientándose hacia la homogenización del espacio público en todos los sectores de la ciudad. Lo cual incurre en que, desde la perspectiva de la multifuncionalidad (Taxonomía) y la homogenización, no exista entonces un espacio público dotado de condiciones óptimas para la reproducción de las actividades propias del mismo y por ende diseñado para el peatón como actor protagónico de dichas acciones que se desarrollan sobre el territorio, pues, en consecuencia, el PMEP le confiere, de manera implícita, la responsabilidad al PMM de otorgarle el espacio al peatón, ya que su enfoque es claramente económico y supone la vinculación expresa del peatón como actor principal en el escenario que abre el telón a la circulación de este, como elemento partícipe de las actividades comerciales que se desarrollan en el espacio público y que en consecuencia, lo convierten en elemento estructurante de la política de gestión social¹⁷ y así mismo factor principal en la conformación de, lo que plantea el PMEP, las redes análogas de aprovechamiento¹⁸.

Análisis Plan Maestro de Movilidad

El Plan Maestro de Movilidad tiene como objetivo concretar las políticas, estrategias, programas, proyectos y metas relacionadas con la movilidad del Distrito Capital, y establecer normas generales que permitan alcanzar una movilidad segura, equitativa, inteligente, articulada, respetuosa del medio ambiente, institucionalmente coordinada y financiera y económicamente sostenible para Bogotá y para la región.¹⁹ A partir de esto se generan estrategias, que pretenden articularse bajo un sistema de planeación regional y urbana integrado con la planeación de la movilidad (Dangond, et al, 2013), con el fin de fortalecer las entidades que planifican y gestionan el espacio público y la movilidad. Dichas estrategias buscan afectar

¹⁵ Entendiéndose como la pieza urbana que sintetiza la forma de hacer ciudad y el comportamiento de ella, con el fin de facilitar el análisis e intervención del espacio público. (PMEP, 2006)

¹⁶ En este apartado se refiere a que no existen actividades claramente definidas por la clasificación de las taxonomías de las necesidades de consumo colectivas.

¹⁷ Se refiere al espacio público como un territorio urbano resultado de la interacción entre los bienes públicos y la sociedad.

¹⁸ Ver Plan Maestro de Espacio Público, DTS, Página 152 (PMEP 2006)

¹⁹ Decreto 319 de 2006, Plan Maestro de Movilidad, Documento Técnico de Soporte

contextos y condiciones de los grupos poblacionales en territorios definidos de manera pertinente y oportuna, fundamentada en los comportamientos individuales y colectivos para superar los diferentes y complejos problemas públicos (Dangond, et al, 2011). De acuerdo a lo mencionado anteriormente, se entiende por qué el PMM enfoca sus estrategias hacia la articulación del sistema integrado de transporte, la densificación del territorio, la creación de intercambiadores modales y la implementación de redes peatonales a escala barrial, evidenciando claramente que sus políticas se orientan a la promoción y gestión de infraestructura destinada al transporte motorizado, dejando segregado al peatón, utilizándolo como principal fuente de alimentación de los demás modos de transporte y no como un modo en sí mismo.

Pero entonces, teniendo en cuenta que uno de los lineamientos propuestos por el PMM menciona “que un subsistema vial y peatonal para el sostenibilidad, es aquel que posee diseños y estándares que mitiguen los niveles de accidentalidad”(Serrano, 2015), se debería entonces, entender que el peatón es uno de los elementos más importantes a tener en cuenta para el diseño del espacio público, pues debería contar con la infraestructura óptima para la reproducción de las actividades propias del desplazamiento a pie y todas aquellas que se deriven de la expresión espacial de la movilidad peatonal, siempre garantizando la seguridad vial, pues como bien lo menciona Gehl (2010), “lograr que la gente se sienta segura, es crucial si queremos que abrace el espacio urbano” y que por ende exista esa apropiación del espacio público el cual satisfaga, no solo las necesidades de desplazamiento obligado, sino las expectativas de los ciudadanos con relación a las condiciones que les ofrece la ciudad. Es así como, el darle mayor prioridad al tráfico peatonal [...] contribuiría a cambiar el perfil del sector de transporte y se convertiría en un elemento central dentro de cualquier política sostenible. (Gehl, 2010).

En ese orden, el diseño de una sección vial, desde el enfoque que plantea el PMM, en donde se mantiene al vehículo motorizado como eje principal de las políticas establecidas, hace que el peatón se vuelva un elemento residual de los demás modos de transporte, pues normalmente la calle ocupa un espacio limitado que no siempre permite responder a todos los requerimientos que las diferentes actividades solicitan. Además, si se trata de dar cumplimiento a todos estos requisitos se presentaría un desperdicio del espacio público (Herce, 2006), y al existir una dicotomía entre el PMEP y PMM donde, el PMM siendo el responsable de diseñar la secciones transversales que le ha sido otorgada por el PMEP, este le da prioridad al vehículo motorizado de tal manera que tiende a jerarquizar la sección vial²⁰, de forma que la el mayor porcentaje de dicha sección es diseñada para el flujo del mismo y sin ningún reparo, el andén²¹ resulta siendo parte de la sección, lo que se deriva de esta visión residual (Serrano, 2015).

CONCLUSIONES

En la construcción de este documento se pretendió exponer desde una postura reflexiva en torno a la situación actual que experimenta la ciudad de Bogotá con relación a las dinámicas de movilidad urbana y espacio público, que desde una perspectiva teórica se ensambló una estructura conceptual basada en la demanda de infraestructura orientada a suplir las necesidades de movilidad de la ciudad. Estas bases conceptuales pretenden desplegar una problemática que, no solo se desarrolla en la capital del país, sino que es común en las ciudades de los países emergentes en Suramérica. Es así como se evidencia la existencia de un enfoque tradicional de la planificación de la movilidad urbana, caracterizado por la expansión de la infraestructura, la ocupación masiva del automóvil, el caminar como modo de desplazamiento olvidado, y la baja intensidad de uso del espacio público debido a la desarticulación

²⁰ Se refiere a la clasificación funcional de una red vial urbana, siendo las más importantes las Vías principales: V0-V1, y con menor importancia las vías peatonales y ciclo-rutas: V8-V9.

²¹ Un ejemplo de esto se hace evidente en la Calle 62 con Carrera 13, localidad de Chapinero donde el andén es aprovechado por las ventas ambulantes, la ciclo ruta está al nivel del peatón, dejándole al peatón un mínimo espacio para caminar.

existente entre las políticas establecidas en los instrumentos de planificación de la capital, en este caso el PMM y el PMP, y la territorialización de las mismas. Por esta razón es que, a partir esta aproximación teórica y reflexiva, y como lo menciona Serrano (2015), se propone asumir un enfoque alternativo en el cual la planificación de la movilidad no dependa de la demanda de usuarios, sino de la oferta de infraestructura como elemento determinante en la organización de la ciudad.

Es evidente la existencia de incongruencias, en apartados específicos, entre estos dos instrumentos de planificación (PMM y PMP), pues el problema radica, como bien lo menciona Serrano (2015) en la existencia de algunas imprecisiones o debilidades conceptuales en los planteamientos generados por cada uno de los instrumentos, así como la evidente desconexión que se tiene en el desarrollo de aspectos compartidos que ni uno, ni el otro asumen como prioridad, lo cual hace que los objetivos planteados por el PMM, en términos de promoción de la movilidad peatonal, se vea condicionado por la territorialización de las estrategias y programas que se exponen en el PMP, el cual a su vez, al contar con un énfasis económico, “disuelve la categorización de las funciones que se pueden reproducir sobre el espacio público, al homogenizar el diseño de los mismos con base en consideraciones de jerarquía vial.” Sumado a esto, la no existencia de una escala clara para las intervenciones que se generen en el espacio público, hace que dichos proyectos que se pretendan ejecutar originados desde los instrumentos analizados, se queden en eso, “proyectos” intenciones vacías que no lograrán ser efectivas debido a la falta de articulación entre ambos instrumentos.

Respecto a las características del espacio público, entendido, luego de este razonamiento teórico, como la infraestructura de soporte para la movilidad urbana, se evidencia la importancia que tiene este en la configuración de redes que constituyan la territorialización de políticas orientadas a promover el desplazamiento a pie como actividad necesaria en la construcción de un nuevo enfoque visto desde la necesidad que tiene la ciudad por reconfigurar ciertas estructuras relacionadas con los fenómenos políticos y socioculturales que se presentan en la vida urbana. De esta misma forma, el caminar como actividad opcional y obligada (Serrano, 2015), fomenta la intensidad de uso a partir de la creación de itinerarios de recorrido diseñados para articular el aprovechamiento de las redes análogas establecidas en el PMP pero que se configuren con las RAPS propuestas por el PMM.

En este orden de ideas, se observa la necesidad de la adaptación y reorientación progresiva en ciertos aspectos, del actual instrumental de planificación de la movilidad urbana en la ciudad de Bogotá, que, a pesar de existir un soporte técnico, no existe una normatividad que se haga efectiva en la ciudad, en consecuencia, se hace necesario re pensar el sistema de valores y los referenciales con los cuales se construyen la política pública, para de esta forma analizar y evaluar la planificación de la movilidad urbana de forma holística e integral desde un enfoque alternativo a partir del estudio de estos sistemas.

BIBLIOGRAFÍA

PLAN MAESTRO DE ESPACIO PÚBLICO [PMP]. (2006). Decreto 215 de 2005: Documento Técnico de Soporte. Alcaldía Mayor de Bogotá. Bogotá D.C.: Departamento Administrativo de Planeación Distrital.

PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD [PMM]. (2005). Decreto 319 de 2006: Documento Técnico de Soporte para Movilidad No Motorizada. Alcaldía Mayor de Bogotá. Bogotá D.C.: Departamento Administrativo de Planeación Distrital.

PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DE BOGOTÁ D.C. [POT]. (2003). Decreto 469 de 2003: Alcaldía Mayor de Bogotá. Bogotá D.C.: Departamento Administrativo de Planeación Distrital.

HERCE, M. (2009). *Sobre la Movilidad en la Ciudad, Propuestas para Recuperar un Derecho Ciudadano*. Barcelona: Reverté.

HERCE, M. y MAGRIBYÁ, F. (2013). *El Espacio de la Movilidad Urbana (Primera Edición)*. Buenos Aires: Café de las Ciudades.

SAENZ, A. (1998). *La Ciudad a Pie: Un Programa para Recuperar las Urbes Andando*. San Cosme y San Damián.

SERRANO, R. Y JOLLY, J. (2015). *De la Supremacía del Automóvil a la Supremacía del Peatón: Un Enfoque Alternativo en la Planificación de la Movilidad para la Configuración de Redes de Espacio Público Orientadas al Peatón.: Maestría en Planeación Urbana y Regional. Facultad de Arquitectura y Diseño. Universidad Javeriana.*

JOLLY, J. DANGOND, C. MONTEOLIVA, A. Y ROJAS F. (2013). *Del Transporte a la Movilidad Urbana en Bogotá más que un Problema de Vías y Automotores. (Primera Edición)*. Bogotá Colombia: Pontificia Universidad Javeriana.

JOLLY, J. DANGOND, C. MONTEOLIVA, A. Y ROJAS F. (2011). *Algunas reflexiones sobre la movilidad urbana en Colombia desde la perspectiva del desarrollo humano.*

BORJA, J. (1998): «Ciudadanía y espacio público», en “Urbanitats” núm. 7: Ciutat real, ciutat ideal. Significat i funció a l'espai urbà modern, CCCB, Barcelona.

ARIAS, C. CASTRO, A. COLOMBINI, W. CUSTODIO, P. et al, (2010). *Guía de Planificación de Sistemas RBT – Autobuses de Tránsito Rápido.*

LÓPEZ DE LUCIO, R. (2000), “El espacio público en la ciudad europea: entre la crisis y la iniciativa de recuperación. Implicaciones para Latinoamérica”, en: *Revista de Occidente*, Madrid.

COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS (2007). *Libro verde. Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana*. Bruselas: Comisión de las Comunidades Europeas.

GIBSONE, C. JOLLY, J. VILCHES, A. Y PARRA, F. (2011). *Algunas reflexiones sobre la movilidad urbana en Colombia desde la perspectiva del desarrollo humano*. Bogotá Colombia: Políticas Urbanas de la Pontificia Universidad Javeriana de Bogotá.

DANGOND, ET AL. (2006). “Una reflexión crítica sobre los lineamientos del Documento Conpes 3305”. *Papel Político* 11 (1). Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana.

ARELLANO, A. F. (2004). *Un Nuevo Planteamiento para una Nueva territorialidad*. *Ciudad y Territorio, Estudios Territoriales*, 561.

FLOREZ, J.C. (2011). *Del Transporte a la Movilidad Urbana en Bogotá más que un Problema de Vías y Automotores. (Introducción)*. (Primera Edición). Bogotá Colombia: Pontificia Universidad Javeriana.

ESPELT, P. (2009). *Principios, Métodos e Instrumentos de un Enfoque de Oferta en el Planteamiento de la Movilidad Urbana*. 11.

KAUFMANN, V. (2008). *Mobilité et qualité de vie en ville. Observatoire mondial des modes de vie urbains 2008* | 9. Paris: Presses Universitaires de France.

DUREAU, F. CÓRDOBA, H. FLÓREZ, C. LE ROUX, G. LULLE, T. Y MIRET, N. (2011). “Encuestas movilidad espacial Bogotá METAL 2009: metodología de las encuestas.” *Documentos*

CEDE 23, mayo. Bogotá: Centro de Estudios sobre el desarrollo económico (CEDE). Universidad de los Andes.

LOPEZ, R. (2000). El espacio público en la ciudad europea: entre la crisis y las iniciativas de recuperación. Implicación para Latinoamérica. Ed. Maria Magdalena Cremaschi. Revista de Occidente, 230-231.

CABRERA, M Y GUERRERO, J. (2005). Evaluación de la efectividad de la medida del pico y placa en Bogotá D.C.

GEHL, J. (2013). La Humanización del Espacio Urbano, La Vida Social Entre los Edificios (Segunda ed.). Barcelona: Reverté S.A.

GEHL, J. (2010). Ciudades para la Gente. Buenos Aires: Infinito.

ACOSTA, M. Y ROJAS, F. (2011). Recomendaciones para la formulación de políticas públicas de movilidad desde el derecho a la accesibilidad: Bogotá y Santiago.: Facultad Ciencias Políticas. Pontificia Universidad Javeriana.