



SECRETARÍA DE
CULTURA, RECREACIÓN
Y DEPORTE

Estrategia de Movilidad - Movilidad Sostenible

Elaborado y actualizado por:
Juan Pablo Gómez Torres Líder Estrategia de Movilidad

Revisión y aprobación:
Felipe Duarte Alvarez
Director de Transformaciones Culturales

Subsecretaría Distrital de Cultura Ciudadana y Gestión del Conocimiento
Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte.
Actualización Diciembre de 2024



Índice

0. Introducción	5
1. Contexto	6
1.1 Marco normativo distrital	6
a. Caracterización de entidades y actores estratégicos	7
1.2. Marco normativo nacional	10
1.3 Marco normativo Internacional	12
2. Marco conceptual	14
2.1 Enfoque de Cultura Ciudadana	15
2.2 Otros enfoques que apoyan la estrategia	16
3. Diseño diagnóstico	17
3.1 Justificación del diagnóstico	19
3.2 Investigación y medición - marco metodológico	19
3.2.1 Estrategia Peatón - Todos Somos Peatones	21
3.2.2 Datos Relevantes	22
3.3.1 Estrategia Mal Parqueo	22
3.3.2 Datos Relevantes	23
4. Línea de base	23
4.1 Estrategia Todos Somos Peatones	24
4.2 Estrategia de Movilidad Mal Parqueo	28
4.1.1 Divulgación de resultados del diagnóstico	29
4.2 Divulgación de resultados del diagnóstico	29
5. Benchmarking	30

6. Teoría de Cambio	33
6.1 Teoría de Cambio Todos Somos Peatones	33
6.1.1 Pensamiento Automático	34
6.1.2 Pensamiento Social	35
6.1.3 Pensamiento Cultural	35
6.1.4 Infraestructura y Entorno	35
6.1.5 Pensamiento de Futuro	35
6.1.6 Narrativa estrategia Todos Somos Peatones	36
6.2 Teoría de Cambio Estrategia Mal Parqueo	36
6.2.1 Pensamiento Automático	36
6.2.2 Pensamiento Social	36
6.2.3 Pensamiento Cultural	37
6.2.4 Infraestructura y Entorno	38
6.2.5 Pensamiento de Futuro	38
6.2.6 Narrativa estrategia Mal Parqueo	38
7. Objetivos	39
7.1 Objetivo General	39
7.2 Objetivos Específicos	39
8. Desarrollo de la Estrategia	
8.1 Desarrollo de la Estrategia Todos Somos Peatones	
8.1.1 Descripción de las Acciones de Transformación Cultural	
8.2 Desarrollo de la Estrategia de Mal Parqueo	

8.2.2 Descripción de las Acciones de Transformación Cultural

9. Sombrilla Narrativa de la Estrategia de Movilidad Sostenible

9.1 Articulación Interinstitucional

10. Bibliografía

0 . Introducción

En el marco del Proyecto 7991 denominado: "Innovación y cambio cultural para la transformación de comportamientos que promuevan el orgullo por la ciudad", la Subsecretaría de Cultura Ciudadana y Gestión del Conocimiento (SCCGDC) adscrita a la Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte busca desarrollar estrategias que apunten a generar cambios en la ciudadanía, en ese sentido una de las estrategias a trabajar está enfocada en la movilidad.

La movilidad es uno de los aspectos y dimensiones más importantes de una ciudad, pues tiene una incidencia directa en la calidad de vida de las y los ciudadanos, así como tiene que ver con el acceso a diferentes derechos, tales como la educación, la salud, el trabajo y otros tantos, de igual manera impacta en la productividad de una ciudad. Sin embargo las problemáticas que giran en torno a la movilidad tales como, la congestión, el mal parqueo, los conflictos que surgen entre los actores viales evidencian que la movilidad en Bogotá no solo tiene que ver con infraestructura sino también con el sistema de creencias que las y los ciudadanos tienen.

Es por eso que la estrategia de movilidad estará enfocada en el auto y mutuo cuidado, así como en la auto y mutua regulación. A través de diferentes acciones, se resaltarán aquellos comportamientos positivos y prosociales que contribuyen a hacer de esta ciudad un mejor lugar para habitar. Estas iniciativas no solo buscan reconocer y celebrar estas prácticas ejemplares, sino también inspirar a otros ciudadanos a replicarlas y adaptarlas en su día a día, promoviendo una cultura de respeto y convivencia en los espacios públicos.

Esta estrategia tiene como objetivo transformar los pensamientos y acciones colectivas desde un enfoque de cultura ciudadana, posicionando a los ciudadanos como los principales protagonistas del cambio de comportamiento. Para ello, se fortalecerá la apuesta narrativa mediante la identificación y el reconocimiento de comportamientos prosociales, fomentando su visibilidad y valorización como elementos clave para la construcción de una ciudad más amable y cohesionada. Además, el desarrollo de las acciones estará basado en procesos situados que consideren las realidades específicas de los territorios, donde la cocreación será la base metodológica. Este enfoque permitirá involucrar a las comunidades de manera activa en la conceptualización, diseño y ejecución de las iniciativas, garantizando que las soluciones sean pertinentes y sostenibles.

Asimismo, la estrategia integrará las ciencias del comportamiento como una herramienta fundamental para comprender y modificar hábitos y decisiones individuales y colectivas. Estas disciplinas permitirán diseñar intervenciones basadas en principios de urbanismo táctico y nudging, que actúan como pequeños empujones para guiar comportamientos deseables sin limitar la libertad de elección. Por ejemplo, a través de ajustes en la infraestructura urbana, señalización creativa o dinámicas participativas, se buscará motivar cambios significativos en el uso de los espacios públicos y en las interacciones sociales, promoviendo una movilidad más segura, equitativa y sostenible.

1. Contexto

1.1 Marco normativo distrital

1. Acuerdo 738 de 2019

- Creación del Sistema Integrado de Seguridad Vial:
Este sistema tiene como objetivo reducir la accidentalidad vial en la ciudad mediante estrategias de educación, señalización y regulación.
- Campañas de Cultura Ciudadana:
Contempla el diseño de programas de sensibilización para promover el respeto entre peatones, ciclistas, motociclistas y conductores.

2. Decreto 456 de 2020

- Regulación de Zonas de Parqueo:
Define las áreas donde el parqueo en vía pública está autorizado, fortaleciendo las sanciones para quienes estacionen vehículos en lugares prohibidos o generen obstrucciones en el espacio público.
- Promoción del Uso Responsable del Espacio Público:
Incluye medidas para garantizar el acceso y la movilidad de los peatones, especialmente en áreas de alta densidad.

3. Decreto 430 de 2018

- Sistema de Bicicletas Públicas de Bogotá:
Establece lineamientos para promover el uso de bicicletas como un medio de transporte sostenible. Esto incluye la ampliación de ciclorrutas, señalización específica y programas educativos para ciclistas y conductores.

4. Acuerdo 761 de 2020 (Plan Distrital de Desarrollo 2020-2024)

- Eje Prioritario: Cultura Ciudadana para la Movilidad:
Incluye acciones específicas para fortalecer la convivencia vial mediante:
 - Intervenciones pedagógicas en las localidades.
 - Uso de tecnología para sancionar infracciones como el parqueo indebido.
 - Creación de corredores seguros para peatones y ciclistas.
- Reducción de Accidentes:
Propone una meta de reducción del 20% en incidentes de tránsito con víctimas fatales mediante educación y rediseño de infraestructura vial.

5. Decreto 379 de 2022

- Promoción de Zonas de Tránsito Calmo (ZTC):
Establece zonas con límites de velocidad reducidos (30 km/h) y medidas físicas como reductores de velocidad para proteger a peatones y ciclistas.

6. Acuerdo 780 de 2020

- Educación para la Movilidad Responsable:
Ordena la implementación de programas de sensibilización en colegios y universidades sobre la importancia de la movilidad responsable, el respeto a los peatones y el uso adecuado del espacio público.

7. Decreto 614 de 2021

- Normas para la Movilidad Escolar Segura:
Promueve la creación de corredores escolares seguros y regula las prácticas de transporte escolar para garantizar la seguridad de los niños en su tránsito diario.

-

a. Caracterización de entidades y actores estratégicos

1. Secretaría de Movilidad
2. Transmilenio S.A.
3. Empresa Metro Bogotá
4. La Rolita
5. Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia
6. Secretaría de Gobierno
7. IDIPRON
8. Policía Nacional
9. DADEP
10. IPES
11. IDRD
12. Secretaría de La Mujer
13. Secretaría de Educación

Actores Estratégicos:

1. Organizaciones y Agrupaciones Artísticas y Culturales del Ámbito Distrital

Rol en la estrategia:

- Mediadores culturales: Estas organizaciones pueden diseñar intervenciones creativas que conecten con las emociones y valores de los ciudadanos, haciendo uso de herramientas como teatro, música, danza y artes visuales para sensibilizar sobre el respeto a las normas de movilidad.

- Promotores de narrativas: Pueden contar historias que visibilicen ejemplos de comportamientos positivos y fomenten el sentido de pertenencia hacia la ciudad y su movilidad.
- Agentes de transformación: Por su cercanía a las comunidades, tienen la capacidad de implementar proyectos culturales que generen empatía y solidaridad entre los actores viales.

Ejemplo de acciones:

- Intervenciones artísticas en estaciones de transporte masivo y cruces peatonales para educar sobre el respeto a las señales de tránsito.
- Desarrollo de talleres de arte comunitario enfocados en crear murales sobre movilidad responsable en barrios y localidades.

2. Usuarios del Sistema de Transporte Público

Rol en la estrategia:

- Principales beneficiarios: Como uno de los grupos más afectados por los problemas de movilidad, su participación activa es fundamental para validar las intervenciones.
- Multiplicadores de la cultura ciudadana: Pueden ser embajadores de buenas prácticas dentro del sistema, como ceder el puesto a personas con movilidad reducida o respetar las filas.
- Observadores del cambio: Sus experiencias y percepciones son clave para identificar comportamientos críticos a transformar.

Ejemplo de acciones:

- Implementación de campañas educativas dentro de TransMilenio y buses zonales para promover el respeto entre usuarios.
- Creación de un programa de “Guardianes de la Movilidad” que incentive a los usuarios a ser ejemplos de buenos comportamientos.

3. Universidades Públicas y Privadas

Rol en la estrategia:

- Generadoras de conocimiento: Las universidades pueden liderar investigaciones y diagnósticos sobre comportamientos de movilidad, proporcionando datos para diseñar intervenciones basadas en evidencia.
- Espacios de cocreación: Estudiantes y profesores pueden participar en la creación de proyectos innovadores que mezclen tecnología, diseño y urbanismo táctico para mejorar la movilidad.
- Formadoras de líderes: Pueden educar a las futuras generaciones sobre la importancia de la cultura ciudadana en la movilidad sostenible.

Ejemplo de acciones:

- Desarrollar hackatones y laboratorios ciudadanos para prototipar soluciones tecnológicas y creativas para problemas de movilidad.
- Crear programas de extensión universitaria que lleven talleres sobre movilidad responsable a comunidades locales.

4. Colectivos y Colectivas de Bici Usuarios/as

Rol en la estrategia:

- Modelos de movilidad sostenible: Al ser referentes del uso de medios alternativos, promueven el cambio cultural hacia una ciudad menos dependiente del vehículo privado.
- Vigilantes del respeto por los ciclistas: Pueden denunciar prácticas inseguras y abogar por una infraestructura adecuada para la seguridad vial.
- Difusores de buenas prácticas: A través de sus redes y eventos, pueden enseñar comportamientos adecuados como el respeto por las señales de tránsito y el uso de elementos de protección.

Ejemplo de acciones:

- Realización de bicicletadas pedagógicas para educar sobre la convivencia entre ciclistas, peatones y conductores.
- Desarrollo de campañas conjuntas con el Distrito para fomentar el uso de la bicicleta como alternativa sostenible y segura.

5. Juntas de Acción Comunal (JAC)

Rol en la estrategia:

- Conexión comunitaria: Por su cercanía a los territorios, las JAC pueden movilizar a los vecinos para participar en las estrategias de cultura ciudadana.
- Identificadoras de problemas locales: Conocen las dinámicas de movilidad específicas de su comunidad, permitiendo un enfoque situado en la resolución de conflictos.
- Facilitadoras de diálogo: Pueden articular acciones entre los habitantes, las instituciones distritales y otros actores de la movilidad.

Ejemplo de acciones:

- Organizar talleres comunitarios sobre cultura ciudadana en la movilidad, integrando a peatones, conductores y ciclistas.
- Promover campañas de urbanismo táctico en sus barrios, como la señalización de cruces seguros o la mejora de infraestructura para peatones.

1.2. Marco normativo nacional

1. Ley 2262 de 2022: Política Pública de Cultura Ciudadana en Colombia

Esta ley establece los parámetros generales para la creación y desarrollo de la Política Pública de Cultura Ciudadana en el país, reconociendo la cultura ciudadana como un eje transversal para fomentar la convivencia, el respeto por las normas y el desarrollo de hábitos que promuevan la paz y el bienestar colectivo.

- **Objetivo principal:** Crear lineamientos para que las entidades territoriales desarrollen estrategias de cultura ciudadana ajustadas a sus necesidades locales.
- **Componentes clave:**
 - Participación ciudadana en la formulación y ejecución de políticas.
 - Articulación con sectores como educación, movilidad, seguridad y medio ambiente.
 - Medición del impacto de las políticas de cultura ciudadana mediante indicadores específicos.
- **Impacto esperado:** Transformar comportamientos sociales para mejorar la calidad de vida en las ciudades y municipios del país.

2. Ley 397 de 1997: Ley General de Cultura

Conocida como la Ley General de Cultura, esta norma establece el marco regulatorio para el fomento, protección y estímulo de la cultura en Colombia, incluyendo la creación del Ministerio de Cultura.

- **Áreas prioritarias:**
 - Patrimonio cultural: Protege el patrimonio material e inmaterial, declarando su conservación como de interés nacional.
 - Fomento y estímulos: Crea fondos y mecanismos para financiar proyectos culturales y artísticos.
 - Infraestructura cultural: Promueve la construcción y adecuación de espacios como bibliotecas, museos y centros culturales.
- **Relevancia:** Esta ley marcó un hito al institucionalizar la cultura como un derecho fundamental y un eje de desarrollo social y económico.

3. Ley 1185 de 2008: Modificaciones a la Ley General de Cultura

Esta ley modifica y amplía la Ley 397 de 1997, reforzando la protección del patrimonio cultural colombiano.

- **Novedades principales:**
 - Define con mayor precisión el concepto de patrimonio cultural material e inmaterial.
 - Fortalece las herramientas legales para la protección y salvaguardia del patrimonio, incluyendo sanciones a quienes lo atenten.
 - Establece el Registro de Bienes de Interés Cultural, una base de datos que centraliza información sobre los bienes culturales del país.

- Impacto: Contribuye a garantizar la preservación de la diversidad cultural y a visibilizar la riqueza cultural de las comunidades.

4. Ley 86 de 1989: Sistemas de Transporte Masivo

Esta ley establece normas para la creación y desarrollo de sistemas de transporte público urbano masivo en el país.

- Aspectos clave:
 - Financiamiento: Proporciona mecanismos financieros para la construcción y operación de sistemas como TransMilenio.
 - Ordenamiento territorial: Integra el transporte masivo con los planes de ordenamiento territorial de las ciudades.
 - Seguridad y eficiencia: Fomenta la implementación de sistemas seguros y accesibles para todos los ciudadanos.
- Relevancia actual: Sigue siendo la base para la planificación y ejecución de proyectos de transporte público urbano.

5. Ley 105 de 1993: Transporte y Competencias Territoriales

Establece disposiciones básicas sobre el transporte y redistribuye competencias entre la Nación y las entidades territoriales.

- Puntos principales:
 - Define el transporte como un servicio público esencial y regula su prestación.
 - Redistribuye competencias entre el gobierno nacional y las entidades locales, otorgándoles mayor autonomía en la planeación de transporte.
 - Crea mecanismos de financiación para proyectos de infraestructura vial.
- Impacto: Ha sido fundamental para la planeación y modernización del transporte en Colombia.

6. Ley 336 de 1996: Marco General de Transporte

Conocida como el Estatuto Nacional de Transporte, esta ley regula los principios fundamentales del transporte en Colombia.

- Principios rectores:
 - Transporte como servicio público esencial sujeto a regulación estatal.
 - Promoción de la integración de los diferentes modos de transporte.
 - Garantía de la accesibilidad, eficiencia y sostenibilidad del sistema de transporte.
- Innovaciones: Introduce criterios para la integración de sistemas como el transporte multimodal y prioriza la protección de los usuarios.

7. Ley 1503 de 2011: Hábitos y Conductas Seguras en la Vía

Esta ley tiene como objetivo principal promover la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en las vías para reducir la siniestralidad vial.

- Componentes destacados:
 - Obligatoriedad de la educación vial en los programas de enseñanza formal e informal.
 - Creación de campañas masivas de sensibilización sobre seguridad vial.
 - Fomento del respeto por las normas de tránsito y la protección de los actores viales más vulnerables, como peatones y ciclistas.
- Impacto esperado: Contribuir a la construcción de una cultura vial basada en el respeto y la prevención de accidentes.

1.3 Marco Normativo Internacional

Es importante mencionar que en el aspecto internacional existen acuerdos internacionales tales como:

1. Convención de Viena sobre Tránsito Vial (1968)

Aspectos clave:

- Prioridad de los peatones: Este acuerdo internacional establece que los peatones tienen prioridad sobre cualquier tipo de vehículo, especialmente en áreas urbanas y zonas de cruce señalizadas.
- Estándares internacionales de señalización vial: Busca uniformar la señalización vial en los países firmantes para mejorar la seguridad, la comprensión universal de las señales y reducir los accidentes de tránsito.
- Fomento de la seguridad vial: Insta a los gobiernos a implementar medidas que garanticen la seguridad de los peatones y otros usuarios vulnerables.

Conexión con los ODS:

- ODS 11 (Ciudades y Comunidades Sostenibles): Promueve el diseño de espacios urbanos que prioricen a los peatones y favorezcan una movilidad segura, asequible y sostenible.
- ODS 3 (Salud y Bienestar): Busca reducir la mortalidad causada por accidentes de tránsito a nivel mundial, enfatizando la seguridad en la movilidad vial.

2. Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) - ODS 11

Aspectos clave del ODS 11 en movilidad:

- Accesibilidad y equidad en el transporte: Propone garantizar que todas las personas, incluidas las más vulnerables (niños, personas con discapacidad, ancianos), tengan acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles y sostenibles.

- Seguridad para peatones y ciclistas: Destaca la importancia de proteger a los usuarios más vulnerables de la vía mediante infraestructura adecuada y campañas educativas.
- Reducción de la contaminación urbana: Promueve el uso de medios de transporte alternativos y no motorizados, como caminar y el ciclismo, para disminuir las emisiones de carbono y mejorar la calidad del aire en las ciudades.

Meta específica relacionada:

- ODS 11.2: Para 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos, mejorando especialmente la seguridad vial y prestando atención a las necesidades de quienes se encuentren en situación de vulnerabilidad.

3. Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030

Aspectos clave:

- Enfoque en usuarios vulnerables: Este plan prioriza la seguridad de peatones, ciclistas y motociclistas, que representan la mayoría de las víctimas fatales en incidentes de tránsito a nivel mundial.
- Creación de políticas públicas: Insta a los países a desarrollar estrategias nacionales que incluyan:
 - Límites de velocidad más bajos en áreas urbanas para reducir el riesgo de atropellos.
 - Espacios seguros para peatones, como andenes amplios, cruces bien señalizados y zonas de tránsito calmo.
 - Implementación de campañas de concienciación sobre comportamientos seguros en la vía.
- Metas específicas: Reducir a la mitad las muertes y lesiones causadas por el tránsito para 2030.

Conexión con los ODS:

- ODS 3.6: Para 2030, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tránsito a nivel mundial.
- ODS 11.2: Impulsa la seguridad vial en el transporte público y no motorizado, con un enfoque en accesibilidad y sostenibilidad.

4. Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (2006)

Aspectos clave:

- Diseño universal: Promueve la creación de entornos urbanos accesibles para todas las personas, independientemente de sus capacidades. Esto incluye aceras sin obstáculos, cruces seguros, rampas, semáforos con señales sonoras y mobiliario urbano accesible.
- Igualdad de acceso: Busca garantizar que las personas con discapacidad puedan desplazarse de manera autónoma y segura en entornos urbanos.

- Movilidad inclusiva: Hace un llamado a los Estados para que eliminen las barreras arquitectónicas y diseñen infraestructuras que permitan una movilidad universal.

Conexión con los ODS:

- ODS 10 (Reducción de las Desigualdades): Promueve la eliminación de barreras de movilidad que excluyen a las personas con discapacidad, garantizando igualdad de oportunidades.
- ODS 11.7: Asegurar para 2030 el acceso universal a espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles para todos, incluidos los grupos vulnerables.

2. Marco conceptual

La Estrategia de Cultura de Movilidad Sostenible está fundamentada en el enfoque de Cultura Ciudadana, una metodología que busca transformar las normas, valores, creencias y comportamientos colectivos de una sociedad, promoviendo la convivencia, el respeto y la corresponsabilidad entre sus miembros.

El enfoque de Cultura Ciudadana, desarrollado inicialmente por Antanas Mockus en Bogotá, se basa en la premisa de que los cambios en los comportamientos sociales no solo requieren de regulación legal y sanciones, sino también de la transformación de los acuerdos sociales y simbólicos que las personas reconocen y valoran. Este enfoque entiende que para que una comunidad funcione de manera armónica, es necesario alinear las normas legales, las normas sociales y los comportamientos individuales hacia objetivos compartidos.

Características del Enfoque de Cultura Ciudadana en Movilidad Sostenible

1. Transformación de Comportamientos:
 - Busca que las personas adopten prácticas de movilidad responsables, como respetar las señales de tránsito, ceder el paso a los peatones, usar medios de transporte sostenibles y priorizar la seguridad vial.
 - Propone intervenciones pedagógicas y simbólicas para sensibilizar a los ciudadanos sobre el impacto de sus acciones en la movilidad urbana.
2. Construcción de Confianza:
 - Promueve la corresponsabilidad entre ciudadanos, instituciones y actores viales, fomentando la confianza mutua como base para el cambio social.
 - Estimula la autorregulación, donde cada individuo asume su rol como protagonista del cambio y actúa con empatía hacia los demás usuarios de la vía.
3. Uso de Estrategias Lúdicas y Pedagógicas:
 - Emplea herramientas creativas como intervenciones artísticas, juegos y campañas simbólicas para generar conciencia y reforzar comportamientos deseables.
 - Las acciones están diseñadas para conectar con las emociones de las personas, facilitando el aprendizaje y la internalización de nuevas prácticas.
4. Cambio desde lo Colectivo:

- Reconoce que la movilidad urbana es una experiencia compartida y que los problemas de tráfico, seguridad y sostenibilidad requieren soluciones colaborativas.
- Busca que los ciudadanos adopten una visión colectiva, comprendiendo cómo sus acciones individuales contribuyen al bienestar general.

Cómo el Enfoque de Cultura Ciudadana Impulsa la Movilidad Sostenible

El enfoque aplicado a la movilidad sostenible busca generar un cambio cultural en la forma en que las personas se desplazan por la ciudad, priorizando los siguientes objetivos:

- Respeto por los más vulnerables: Garantizar la prioridad de peatones, ciclistas y usuarios del transporte público como actores esenciales en una movilidad sostenible.
- Fomento del uso de transporte sostenible: Incentivar el uso de medios alternativos como la bicicleta y el transporte público, promoviendo su seguridad y accesibilidad.
- Promoción del cuidado del espacio público: Sensibilizar a la ciudadanía sobre la importancia de respetar y cuidar el entorno urbano, evitando prácticas como el parqueo indebido o la invasión de zonas peatonales.
- Reducción de conflictos viales: Mediante la promoción del respeto mutuo entre los diferentes actores del tránsito, reducir los incidentes asociados a la intolerancia y la imprudencia.

2.1 Enfoque de Cultura Ciudadana

El enfoque de Cultura Ciudadana propone una lectura de los contextos y sus problemáticas a partir del reconocimiento de los elementos culturales que los constituyen, es decir, desde una comprensión de los sentidos, los significados y las motivaciones que tenemos como seres humanos situados, para reconocernos actuar de la manera en que lo hacemos. Recogiendo además, aportes de la economía del comportamiento, las ciencias sociales, las artes, las humanidades, y la administración pública, este enfoque busca comprender los comportamientos humanos en un marco de significados y de normas compartidas, esto es, en un marco cultural. Esto implica entender que las personas tenemos creencias, actitudes, emociones y representaciones sociales que forman parte de grandes regímenes discursivos, y que determinan nuestra forma de habitar el mundo, y de actuar en él. Entender estos factores culturales en situaciones concretas es fundamental para generar cambios comportamentales y transformaciones culturales que nos permitan vivir mejor. (Secretaría de Cultura, 2022).

“La Cultura Ciudadana es un enfoque de visión compartida, de investigación y medición, y de cambio social a partir de la política pública. En suma, es una manera de gobernar reconociendo la capacidad para la transformación social voluntaria desde el ejercicio de la ciudadanía y la participación activa y democrática” (Secretaría de Cultura, 2022).

“El enfoque de Cultura Ciudadana aporta a las políticas públicas, la comprensión de que los comportamientos humanos pueden ser transformados y regulados de manera limitada por la ley, y que las normas informales suelen ser mucho más poderosas para el cambio comportamental, social y

cultural que las reglas formalmente establecidas. En este sentido, la Cultura Ciudadana es entendida como un enfoque que privilegia una mirada cultural de los comportamientos ciudadanos, poniendo el foco en los significados compartidos, en los relatos, las representaciones sociales y las narrativas que estos construyen, en el poder simbólico de los objetos, los espacios y las relaciones sociales, y finalmente en los efectos que esto tiene en las acciones de las personas”. (Secretaría de Cultura, 2022)

De esta forma y teniendo en cuenta que la movilidad es un aspecto que incide en el diario vivir de los habitantes de Bogotá, el enfoque de Cultura Ciudadana aporta en la identificación, entendimiento y atención de comportamientos humanos y narrativas que pueden tanto generar los problemas como solucionarlos.

2.2 Otros conceptos claves en el marco de esta estrategia son:

Aprendizaje constante: los datos y la investigación son el punto de partida de la comprensión, aprendizaje y ajuste.

Narrativa: las acciones apuntan a transformar la narrativa de apropiación y orgullo por el Sistema Transmilenio y de esta manera reducir el índice de evasión.

No manipulación: el cambio cultural es voluntario.

Agencia: las personas tienen el poder de cambiar.

Una vez definido cuál es el enfoque y qué principios le rigen, el IDEARR plantea unos momentos para la formulación e implementación de las estrategias de Cultura Ciudadana. Estos momentos son: Identificar, Diseñar, Entender, Actuar, Revisar, Reforzar y Replicar. Identificar es la fase diagnóstica y corresponde con el principio de aprendizaje constante. Diseñar y Entender son los momentos de diseño, formulación y deliberación social de la estrategia. En Actuar y Revisar se plantea la implementación del piloto de la estrategia y la evaluación del mismo. Por último, Reforzar y Replicar es la fase de consolidación de los aprendizajes y escalamiento sostenible.

Por último, los factores culturales son aquellos factores psicológicos, sociales, simbólicos y materiales que se construyen culturalmente y que motivan, inhiben o refuerzan un comportamiento o una acción. Estos pueden ser: comportamientos, conocimientos, decisiones razonadas, habilidades, creencias, actitudes, emociones, heurísticas, sesgos, hábitos, respuestas automáticas, normas formales, juicios, valoraciones, normas morales, expectativas, normas sociales, escenografía, infraestructura, recursos, narrativas y representaciones sociales.

Búsqueda de confianza: hace referencia al proceso mediante el cual las personas o instituciones, a través de sus comportamientos y actitudes, buscan generar y fortalecer la confianza entre los individuos y las instituciones de la sociedad, esto implica que las y los ciudadanos, las autoridades y las instituciones se esfuercen por establecer relaciones de transparencia, respeto, comunicación abierta y responsabilidad.

Corresponsabilidad: hace referencia a la idea de que tanto los ciudadanos como las instituciones tienen responsabilidades compartidas en la construcción de lo público. La corresponsabilidad va más allá de cumplir con lo que nos corresponde de manera individual; también implica un trabajo colaborativo para la resolución de problemas y la mejora de la calidad de vida en la ciudad.

Normas Sociales: son aquellas reglas y comportamientos que los miembros de una sociedad esperan que las personas sigan para poder convivir de manera armoniosa y funcional.

Autorregulación: hace referencia a la responsabilidad que debe tener cada individuo con sus comportamientos de acuerdo a las normas sociales y legales.

Mutua regulación: hace referencia a la interacción y el control mutuo entre los miembros de una sociedad o grupo social.

Peatón: de acuerdo al artículo 2° del Código Nacional de Tránsito (Ley 769 del 2002) se define como la persona que transita a pie o por una vía.

Mal Parqueo: El “mal parqueo” puede entenderse como el acto de los conductores que detienen y estacionan sus vehículos en un lugar restringido por la ley o de manera no autorizada (Roess, 2004). Según el artículo 76 del Código Nacional de Tránsito, se define que “un vehículo está mal parqueado si está estacionado sobre andenes, zonas verdes o zonas de espacio público destinado para peatones, recreación o conservación”.

Andén: Franja longitudinal de la vía urbana destinada exclusivamente a la circulación de peatones, ubicada a los costados de ésta. Los andenes forman parte del sistema de espacio público construido y constituyen el conjunto de espacios de uso público destinados al tránsito y permanencia de peatones. Son paralelos a las calzadas vehiculares, forman parte integral del perfil vial y se articulan funcionalmente con otros elementos del espacio público construido, con los elementos de la estructura ecológica principal, la red de ciclorrutas, los pasos y los enlaces peatonales. (Ministerio de Transporte de Colombia, 2023)

3. Diseño diagnóstico

3.1 Justificación del diagnóstico

La movilidad es uno de los aspectos que más inciden en la calidad de vida de los habitantes de una ciudad y a su vez la movilidad está compuesta por diferentes componentes, entre ellos se encuentran los diferentes actores viales, “*Son actores de la vía, todas las personas que asumen un rol determinado, para hacer uso de las vías, con la finalidad de desplazarse de un lugar a otro, por lo tanto, se consideran actores de tránsito y de la vía los peatones, los transeúntes, los pasajeros y conductores de vehículos automotores y no automotores, los motociclistas, los ciclistas, los acompañantes, los pasajeros, entre otros*”. (Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2024)

Teniendo en cuenta lo anterior es importante mencionar las siguientes cifras:

Bogotá – Región tiene un aproximado de 9.273.186 habitantes (Bogotá 7.451.690 habitantes - 1.821.496 Región) cifras del año 2023 de los cuales se calcula que 2,63 millones de habitantes mayores de 16 años cuentan con algún tipo de licencia de conducción, lo que corresponde a 28,42 % de los habitantes de Bogotá – Región, lo que nos indica que la gran mayoría de los habitantes de nuestra ciudad se moviliza en transporte público y/o transportes alternativos tales como: bicicletas y patinetas, este dato es importante mencionarlo ya que nuestra estrategia estará encaminada a trabajar en comportamientos de auto cuidado y mutuo cuidado, de auto regulación y mutua regulación hacia los peatones, así como se enfocara en acciones que propendan por el cuidado del espacio público y el buen parqueo.

Para el desarrollo del diagnóstico, a partir del levantamiento de información (por medio de mediciones y ejercicios de conteo y sondeo en los que se profundizará más adelante) se analizó y cruzó la información para la definición de la matriz de consistencia. Para la construcción de la matriz de consistencia, el primer paso fue definir los comportamientos de interés y articularlos en un mapa de comportamientos. El comportamiento priorizado en este caso tiene que ver con: Peatón y Mal parqueo que para nuestra estrategia estará enfocada en buen parqueo (personas que parquean sus vehículos de transporte en lugares permitidos) ejes imprescindibles en una Movilidad Sostenible.

En lo que respecta al peatón es importante mencionar que: “ Los análisis de la Encuesta de Movilidad para los residentes de Bogotá muestran que, entre 2019 y 2023, aumentó la proporción de viajes en modos sostenibles (transporte público, bicicleta y viajes a pie mayores a 15 minutos) del 67,3% al 69,6% (+2,2 p.p) (Bogotá Cómo Vamos, 2023), las cifras anteriores nos indican la importancia de tener una estrategia que incentive al a la ciudadanía al auto cuidado, mutuo cuidado, auto regulación y mutua regulación con todo lo concerniente al peatón como actor vial más vulnerable.

En cuanto al mal parqueo las cifras que nos da el Observatorio de Movilidad de la Secretaria de Movilidad, entre enero de 2018 y mayo de 2024, de los 5.539.433 comparendos impartidos en la ciudad de Bogotá, el 16, 01 %, es decir, 865.598, son debido a la infracción de estacionar un vehículo en sitios prohibidos, superada solo por conducir un vehículo a una velocidad superior a la máxima permitida (31,50%). El mal parqueo o estacionamiento irregular es una de las problemáticas más persistentes en Bogotá, puesto que no solo afecta la fluidez del tráfico, sino que también contribuye significativamente a que la ciudad sea una de las más afectadas por la congestión a nivel mundial. De acuerdo con el análisis del TomTom Traffic Index en 2023, que evaluó el tiempo perdido por los bogotanos en trayectos de 10 km, se estima que se pierden 117 horas al año debido a los trancones, lo que refleja el impacto negativo de esta problemática en la movilidad urbana de Bogotá. (TOMTOM TRAFFIC, 2023)

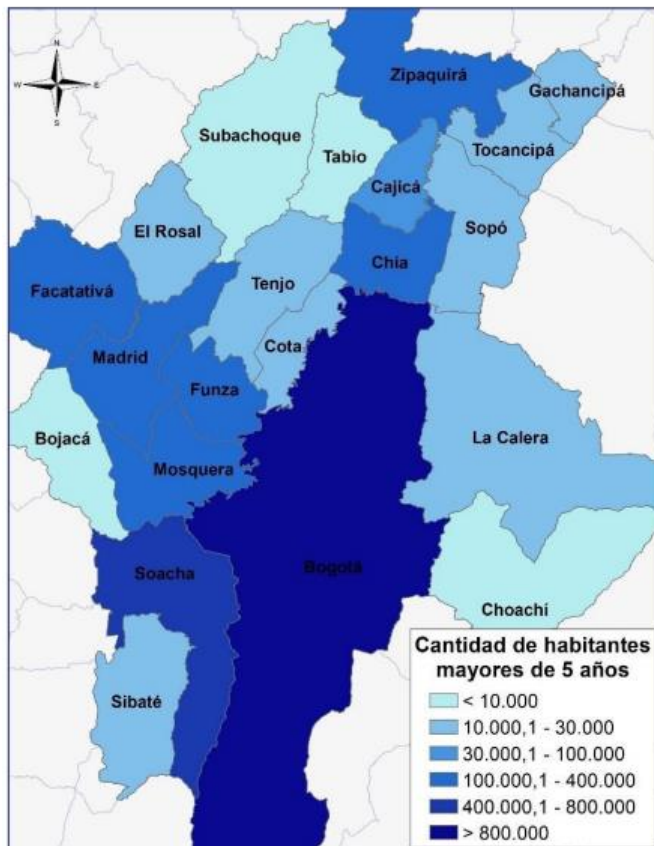
3.2 Investigación y medición - marco metodológico

3.2.1 Estrategia Peatón – Todos Somos Peatones

Para el desarrollo de esta estrategia se tuvieron en cuenta diferentes estudios realizados que contemplan mediciones, ejercicios de conteo y sondeo tales como:

- Anuario de Siniestralidad 2023 del Observatorio de la Secretaría de Movilidad
- Encuesta de Movilidad 2023 de la Secretaría de Movilidad
- Documento Ranking TOMTOM TRAFFIC 2023
- Informe Calidad de Vida en Bogotá 2023, Bogotá Cómo Vamos
- Encuesta Bienal de Cultura 2021 a 2023, Subsecretaria de Cultura Ciudadana

3.2.2 Datos Relevantes



Bogotá - Región:
9.273.186 habitantes.

Bogotá: 7.451.690
habitantes (80,36%).

Municipios (20):
1.821.496 habitantes
(19,64%).

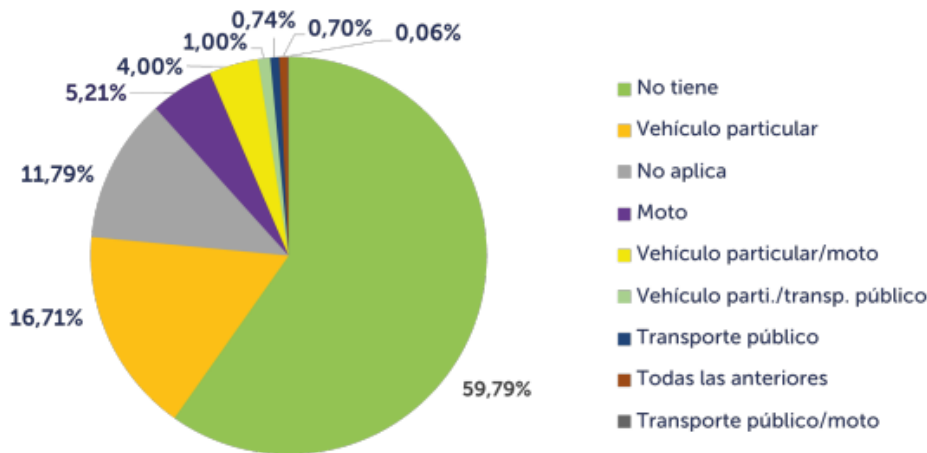
En Bogotá - Región se localiza una población de **9,27 millones de habitantes mayores de 5 años**, donde **Bogotá** como el Distrito Capital concentra el **80,36%** con **7,45 millones** y los **municipios (20)** el **19,64%** restante con **1,82 millones**, siendo **Soacha** el **municipio con mayor cantidad de habitantes (763.536)** y el **municipio con menor cantidad de habitantes es Choachi (5.369)**.

Entre **2019 y 2023**, la población de Bogotá creció un **0,92%**, en 2019 la población correspondía a **7.384.739**, mientras que en los **municipios vecinos** se incrementó un **16,19%**, donde en 2019 era **1.554.928**.

Imágenes tomadas de la Cartilla Encuesta de Movilidad 2023

Ahora bien las cifras anteriores nos dan un contexto de la cantidad de habitantes que tiene la Región Metropolitana Bogotá Cundinamarca, siendo la capital colombiana la ciudad con mayor cantidad de habitantes, que para nuestro contexto son peatones. Pero para tener una mayor precisión sobre quienes son conductores o netamente peatones es importante revisar la siguiente tabla dada por la Secretaría de Movilidad en su Cartilla de Encuesta de Movilidad 2023.

Grafica de Tenencia de algún tipo de licencia de los habitantes mayores de 16 años de la Región Metropolitana Bogotá Cundinamarca.



Bogotá - Región: 1.549.720 (16,71%) personas tienen licencia de vehículo particular y 483.424 (5,21%) licencia de moto.

Bogotá: 1.357.632 (18,22%) personas tienen licencia de vehículo particular y 385.859 (5,18%) licencia de moto.

Municipios (20): 192.088 (10,55%) personas tienen licencia de vehículo particular y 97.566 (5,36%) licencia de moto.

En Bogotá-Región 2.635.360 (28,42%) de personas tienen algún tipo de licencia y el **59,79% no cuenta con una**, que corresponde a **5.544.332**.

Imágenes tomadas de la Cartilla Encuesta de Movilidad 2023

La grafica anterior nos muestra la importancia de tener una estrategia de movilidad de cultura ciudadana donde se resalte un mensaje central como lo es: **Todos Somos Peatones**, pues en Bogotá tan solo el 23,4% de ciudadanas y ciudadanos poseen algún tipo de licencia y esas mismas personas también son peatones en algún momento.

3.3.1 Estrategia Mal Parqueo

Para el desarrollo de esta estrategia se tuvieron en cuenta diferentes estudios realizados que contemplan mediciones, ejercicios de conteo y sondeo tales como:

- Observatorio de Movilidad de la Secretaría de Movilidad de Bogotá
- Informe Calidad de Vida en Bogotá 2023, Bogotá Cómo Vamos
- Encuesta Bienal de Cultura de 2021 y 2023
- Documento Ranking TOMTOM TRAFFIC 2023

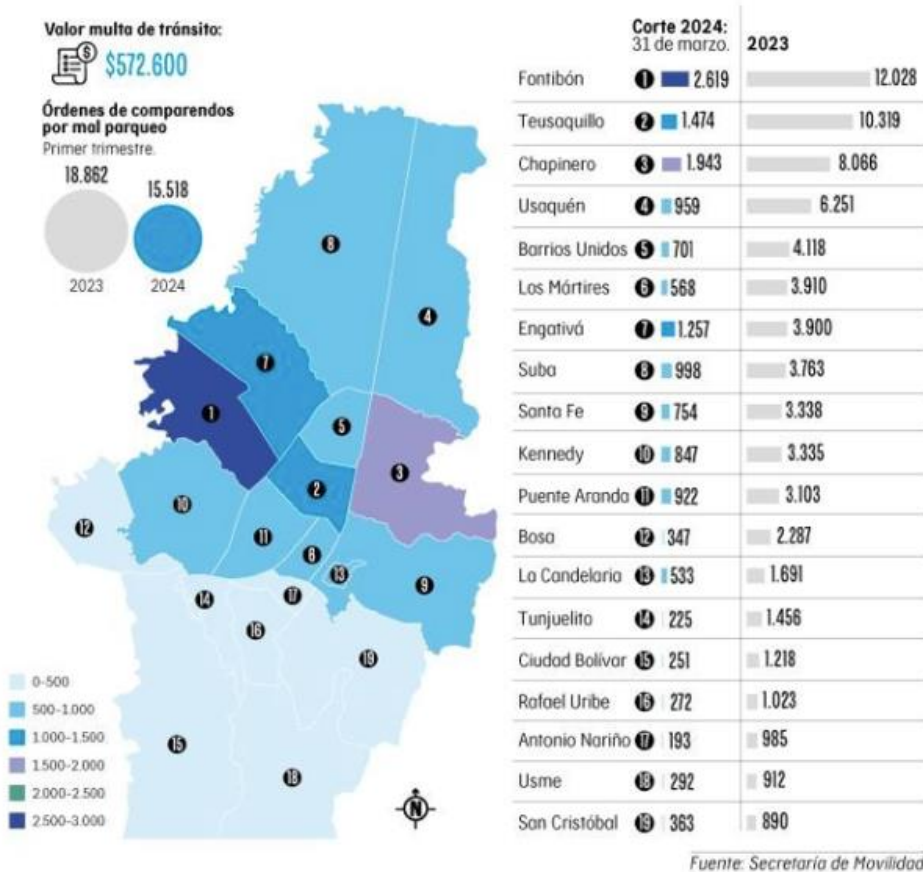
Datos Relevantes

La siguiente tabla nos muestra que la segunda infracción que más se comete en Bogotá es la C2, correspondiente a estacionar un vehículo en lugares prohibidos.

Código infracción	Infracción	% comparendos	Comparendos
C29	Conducir un vehículo a velocidad superior a la máxima permitida	31.50%	1.703.181
C2	Estacionar un vehículo en sitios prohibidos	16.01%	865.598
C14	Transitar por sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente. Además, el vehículo será inmovilizado	7.98%	431.701
C35	No realizar la revisión técnica mecánica y de emisión contaminantes en los siguientes plazos o cuando aun portando los certificados correspondientes no cuenta con las siguientes condiciones técnicas mecánicas y de emisiones contaminantes, además el vehículo será inmovilizado.	5.28%	285.593
C31	No acatar las señales o requerimientos impartidos por los agentes de tránsito	4.47%	241.694
G2	Los peatones y ciclistas que no cumplan con las disposiciones de éste código, serán amonestados por la autoridad de tránsito competente y deberán asistir a un curso formativo dictado por las autoridades de tránsito.	4.09%	221.200
C24	Conducir motocicleta sin observar las normas establecidas en el presente código	3.59%	193.982
H3	El conductor, pasajero o peatón, que obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás personas o que no cumpla las normas y señales de tránsito que le sean aplicables o no obedezca las indicaciones que le den las autoridades de tránsito.	2.96%	160.016
D2	Conducir sin portar los seguros ordenados por la ley. Además, el vehículo será inmovilizado	2.79%	151.069
C32	No respetar el paso de peatones que cruzan una vía en sitio permitido para ellos o no darles la prelación en las franjas para ello establecidas	2.05%	111.073
D1	Guiar un vehículo sin haber obtenido la licencia de conducción correspondiente. Además, el vehículo será inmovilizado en el lugar de los hechos, hasta que éste sea retirado por una persona autorizada por el infractor con licencia de conducción	1.68%	90.651

Tabla de referencia de comparendos entre 2018 y lo que va corrido hasta 2024 Imagen tomada de <https://observatorio.movilidadbogota.gov.co/indicadores/comparendos>

En la siguiente grafica podemos evidenciar la cantidad de comparendos por mal parqueo que se impusieron con corte a marzo de 2024 en cada una de las localidades (excepto Sumapaz) en comparación con los comparendos realizados en el año 2023 en las mismas localidades.



A su vez esta gráfica nos indica las localidades donde la estrategia de mal parqueo de la Subsecretaría de Cultura Ciudadana enfocara grandes esfuerzos, siendo Fontibón, Teusaquillo, Chapinero, Usaquén, Barrios Unidos, Los Mártires y Engativá, las localidades con mayor índice de comparendos impuestos por mal parqueo.

De acuerdo con cifras del Observatorio de Movilidad, entre enero de 2018 y mayo de 2024, de los 5.539.433 comparendos impartidos en la ciudad de Bogotá, el 16,01 %, es decir, 865.598, son debido a la infracción de estacionar un vehículo en sitios prohibidos, superada solo por conducir un vehículo a una velocidad superior a la máxima permitida (31,50%) y seguida por transitar por sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente (7,98%). En términos de tendencia anual, se destaca

un pico significativo en el número de comparendos en 2019, con una caída de 2020 a 2021, considerando factores como la pandemia. En concreto, se observa una tendencia a la baja, pasando de 69.074 comparendos en 2023 a 31.213 en 2024. (Bogotá Cómo Vamos, 2023)

En cuanto a los medios de detección, se evidencia una clara transición hacia la automatización. Las cámaras salvavidas y los dispositivos electrónicos de asistencia policial (DEAP) han ganado protagonismo, llegando a representar el 100% de las detecciones en 2024 en aspectos como exceso de velocidad y mal parqueo. Esto indica un desplazamiento casi completo del control manual hacia sistemas tecnológicos, subrayando el papel cada vez más central de la tecnología en la gestión del tránsito. Por otra parte, el análisis de los comparendos por hora y día de la semana revela que la mayoría de las infracciones se imponen en las horas pico de la mañana, especialmente entre las 8 y 9 horas, con los martes, miércoles y jueves siendo los días más críticos. (Observatorio de Movilidad de la Secretaría de Movilidad de Bogotá, 2023)

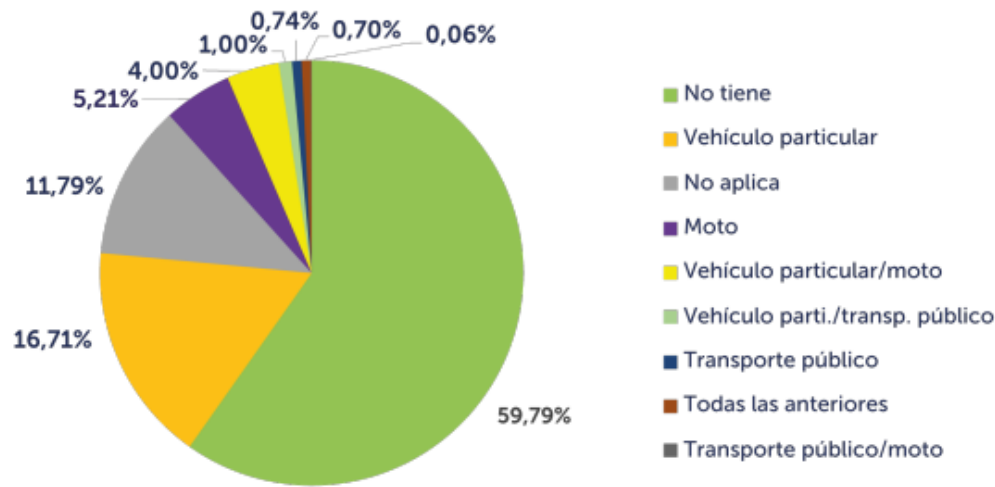
Además, se observa una concentración significativa de comparendos emitidos a automóviles durante los fines de semana, lo que podría estar relacionado con un aumento en la movilidad personal durante estos días, ya sea para actividades recreativas o viajes, donde la vigilancia o la incidencia de infracciones es mayor. En contraste, los comparendos por mal parqueo a motocicletas se concentran principalmente en días laborales como lunes, martes y miércoles, lo que muestra que este tipo de vehículo se utiliza con mayor frecuencia para desplazamientos laborales durante la semana.

Asimismo, al considerar el horizonte de 2018 a 2024 se observa una dominancia de infracciones cometidas por automóviles particulares, en tanto, representan el 84.96% del total de comparendos emitidos por estacionamiento en zonas prohibidas, lo que indica que son, con diferencia, la clase de vehículo más sancionada en comparación con motocicletas (21.11%), por ejemplo. De igual forma, en 2024, los automóviles representan la mayoría (40,51%) de los infractores por parqueo en zonas prohibidas. Esto es coherente con los datos del Registro Distrital Automotor, que indican que la categoría de automóvil, camioneta o campero representa cerca del 79% (2.051.021 vehículos) de los vehículos registrados en Bogotá para 2024. Por otra parte, según la Encuesta de Cultura de la Movilidad (2022), el 68% de las personas afirmaron haber visto vehículos estacionados en zonas peatonales todos los días durante la última semana.

4. Línea de base

4.1 Estrategia Todos Somos Peatones

Bogotá tiene una población cercana a los siete millones y medio habitantes mayores de cinco años, de los cuales tan solo el 18,22% tiene licencia de conducción vehicular y el 5,18% licencia de conducción de moto, lo que nos indica que el 76,6% de habitantes son netamente peatones, ya que estos a pesar de utilizar algún medio de transporte, en algún momento del día o la semana son peatones, aún así es importante mencionar que el 100% de la población es peatón ya que el desplazamiento hacia el vehículo o moto implica la movilización de la persona por el espacio público.



Bogotá - Región: 1.549.720 (16,71%) personas tienen licencia de vehículo particular y 483.424 (5,21%) licencia de moto.

Bogotá: 1.357.632 (18,22%) personas tienen licencia de vehículo particular y 385.859 (5,18%) licencia de moto.

Municipios (20): 192.088 (10,55%) personas tienen licencia de vehículo particular y 97.566 (5,36%) licencia de moto.

En Bogotá-Región 2.635.360 (28,42%) de personas tienen algún tipo de licencia y el **59,79% no cuenta con una**, que corresponde a **5.544.332**.

Tabla tomada de la Encuesta de Movilidad 2023 del Observatorio de Movilidad

Histórico de fallecidos desde el año 2009 al año 2023 por siniestros viales

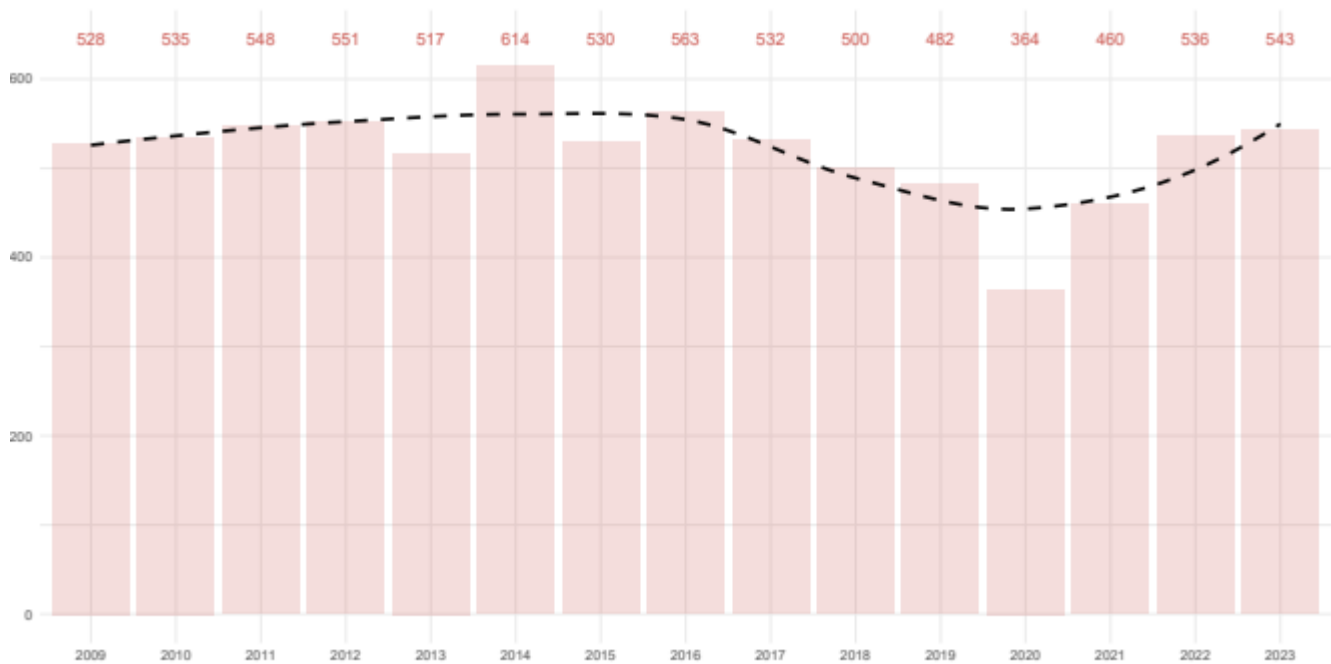


Tabla elaborada por la Secretaria de Movilidad de Bogotá Fuente: ANSV (2009 a 2014) SIGAT (2015 a 2023)

Es importante mencionar que los siniestros viales entre los años 2009 y 2023 han causado el fallecimiento de más de siete mil personas en Bogotá, de igual forma en la siguiente imagen se discrimina por tipo de actor vial el número de fallecidos en los últimos cinco años.



Imagen tomada del Observatorio de Movilidad de la Secretaría de Movilidad <https://observatorio.movilidadbogota.gov.co/galeria/conoces-la-situacion-actual-de-la-siniestralidad-vial-en-bogota>

Basándonos en la gráfica anterior el 38,49% de los fallecidos en el año 2023 por siniestralidad vial son peatones, de ahí la importancia de enfocar la estrategia en el autocuidado, auto regulación y mutua regulación de la protección del peatón siendo este el actor vial más vulnerable.

Ahora bien según el SIGAT (Sistema de información geográfica de accidentes de tránsito en el primer semestre del 2024 en Bogotá hubo 48 fallecidos por siniestralidad vial los cuales estuvieron distribuidos por actor vial de la siguiente manera:

En el primer semestre de 2024 al mes
EN PROMEDIO FALLECIERON

48

PERSONAS

22

Usuarios de
motocicleta



5

Usuarios de
bicicleta



17

Peatones



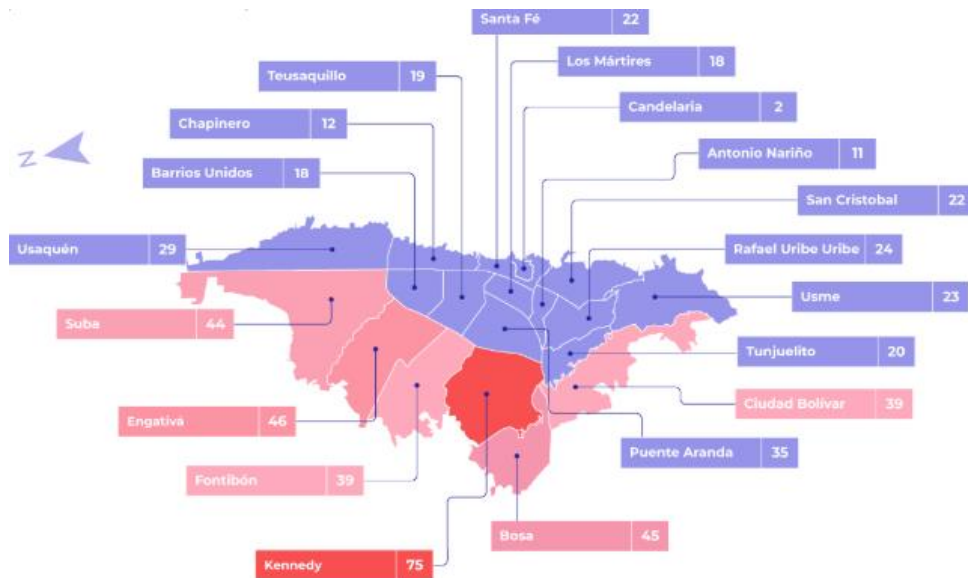
4

Usuarios de 4
o más ruedas



Imagen tomada del Observatorio de Movilidad de la Secretaría de Movilidad
<https://observatorio.movilidadbogota.gov.co/galeria/conoces-la-situacion-actual-de-la-siniestralidad-vial-en-bogota>

El primer semestre del 2024 sigue mostrando una tendencia similar a la de los años anteriores siendo los usuarios de motocicletas los actores viales que mas fallecimientos tiene seguido de los peatones con un 35,42% de fallecimientos.



Por último, esta grafica nos indica el número de fallecidos por siniestralidad en cada localidad, lo que puede orientar los puntos a priorizar en la implementación de nuestra estrategia.

Imagen tomada del Observatorio de Movilidad de la Secretaría de Movilidad

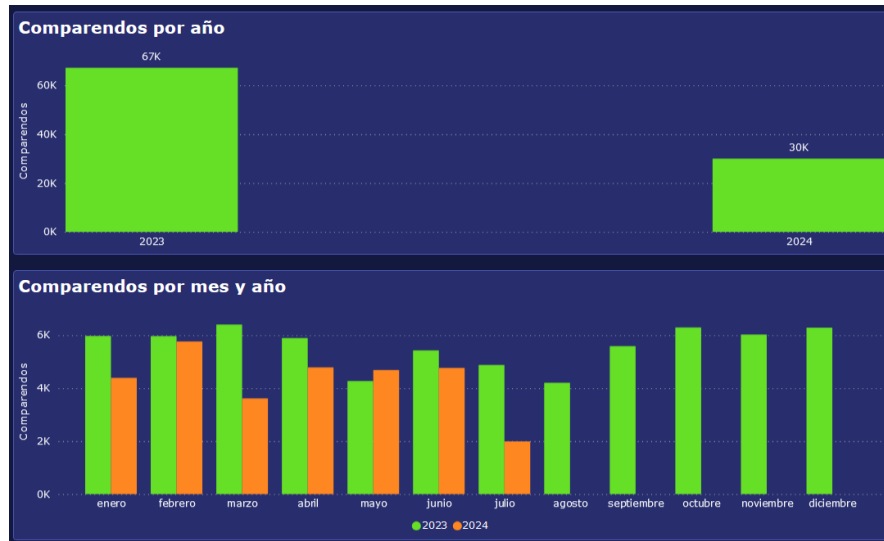
Teniendo en cuenta los diferentes datos y cifras tenemos un punto de referencia sobre la que trabajaremos en una estrategia de movilidad sostenible siendo los peatones los principales protagonistas ya que serán los principales agentes de cambio.

4.2 Estrategia de Movilidad Mal Parqueo

En el contexto de Bogotá, el mal parqueo y los choques simples son dos factores que contribuyen considerablemente a los altos niveles de congestión en la ciudad. Las principales vías de la ciudad, como la Autopista Sur, Avenida Caracas y Avenida Boyacá, sufren constantemente de tráfico denso, con velocidades promedio de 20,4 km/h en las horas pico. El mal estacionamiento en localidades como Kennedy, Chapinero y Fontibón es un factor agravante, ya que reduce la capacidad de las vías, lo que, combinado con los frecuentes choques menores, genera cuellos de botella y afecta negativamente la movilidad (Secretaría Distrital de Movilidad, 2019).

Este estudio muestra que, aunque existen normativas que prohíben el estacionamiento en áreas no autorizadas, la falta de control y monitoreo efectivo sigue siendo un desafío. El mal parqueo, especialmente en los corredores viales clave, no solo afecta la movilidad de los vehículos particulares, sino también el transporte público, que es utilizado mayormente por personas de menores ingresos. De esta manera, la problemática tiene un impacto negativo sobre la equidad urbana, exacerbando las diferencias entre quienes dependen del transporte público y quienes usan vehículos particulares.

Teniendo en cuenta la Encuesta Bienal de Cultura de 2021 y 2023, se registró un incremento en los vehículos particulares estacionados en zonas prohibidas, que pasaron del 22% al 35,30%, seguido de las motos o carros que invaden los andenes, con un aumento del 26% al 35,30%. Estos incrementos reflejan un deterioro en el cumplimiento de las normas de movilidad y en particular, del parqueo en sitios prohibidos, a pesar de que a nivel general el índice de cultura ciudadana muestra una mejoría, pasando de 0,33 en 2021 a 0,38 en 2023.



Esta grafica dispuesta por el observatorio de movilidad nos indica la cantidad de comparendos impuestos en el año 2023 por infracción tipo C2 a vehículos particulares (automóviles, camionetas, camperos y motocicletas) que hace referencia al estacionamiento en zonas no permitidas. Esto nos indica que nuestra estrategia deberá ser enfocada principalmente a conductores de vehículos particulares.

Es importante mencionar que el impacto inmediato del parqueo en zonas prohibidas radica en que se suma a las causas que contribuyen al aumento de la congestión vehicular en la ciudad. Por ejemplo, según cifras de la Encuesta de movilidad del año 2023 una persona que utiliza un automóvil como modo de movilización principal se demora en promedio 50,9 minutos (Observatorio de Movilidad de la Secretaría de Movilidad de Bogotá, 2023). En línea con lo anterior, según TomTom Traffic Index, el tiempo promedio para recorrer 10 km en Bogotá en 2023 fue de 25 minutos y 30 segundos, lo que representa una reducción de 50 segundos en comparación con 2022. Sin embargo, esto implica que, de las 234 horas que una persona dedica a conducir en Bogotá en un año, 117 horas son a causa de la congestión. (TOMTOM TRAFFIC, 2023)

El mal parqueo en Bogotá es un problema multifactorial en el que predominan los conductores de vehículos privados, responsables del 75,6% de las infracciones (Bogotá Cómo Vamos, 2023). Estos actores priorizan su conveniencia individual, ignorando el impacto negativo sobre la movilidad colectiva. Aunque son conscientes de la normativa, muchos justifican su comportamiento por la falta de estacionamientos adecuados. Los vehículos de servicio público, por su parte, son menos reactivos a las intervenciones pedagógicas, ya que solo el 28% se mueve tras estas. Esto se debe a que su conducta está influenciada por las deficiencias de infraestructura, como la falta de espacios para carga y descarga, lo que limita la efectividad de las acciones punitivas o pedagógicas.

El comportamiento de los infractores también varía según el tipo de vehículo, con los conductores de

gama alta mostrando mayor resistencia a corregir su conducta, posiblemente debido a una percepción de impunidad. (Secretaría de Cultura Recreación y Deporte , 2023)

Igualmente, según la Encuesta de Cultura Ciudadana (2022), el 41% de las personas encuestadas perciben regulación por parte de las autoridades, mientras que el 32% perciben falta de regulación.

Teniendo en cuenta los diferentes datos y cifras tenemos un punto de referencia sobre la que trabajaremos en una estrategia de movilidad enfocada en el Mal Parqueo que se sustente en el enfoque de Cultura Ciudadana, siendo los ciudadanos los principales agentes de cambio.

5. Benchmarking

Casos éxitos de movilidad sostenible en el mundo.

País	Ciudad	Caso de éxito	Estrategia	Link
Dinamarca	Copenhague	Copenhague es una de las ciudades más destacadas en términos de movilidad sostenible , es conocida como una de las principales "ciudades de bicicletas" del mundo. Más del 40% de los habitantes de Copenhague usan la bicicleta como medio de transporte diario.	<ul style="list-style-type: none"> - Inversión en infraestructura para los usuarios de la bicicleta. - Campañas que invitan al uso de la bicicleta, el 40% de los ciudadanos se movilizan en bici. - Bicicletas compartidas - Seguridad para los ciclistas. 	https://www.tomorrow.city/es/que-es-lo-que-ha-convertido-a-copenhague-en-la-capital-verde-del-mundo/
Países Bajos	Ámsterdam	Es conocida por su movilidad en bicicleta,	<ul style="list-style-type: none"> - Inversión en infraestructura 	https://www.intertraffic.com/news/espanol/los-5-

		complementado con un sistema de transporte público eficiente, junto con una alta inversión en tecnología para la gestión inteligente del tráfico.	<ul style="list-style-type: none"> - Políticas que incentivan el uso de la bicicleta. - Existencia de zonas de bajas emisiones (LEZ). 	principales-desarrollos-de-movilidad-global
Singapur	Singapur	Singapur es un ejemplo de cómo una ciudad puede gestionar el tráfico de manera eficaz mediante el uso de tecnología avanzada y políticas de control de la propiedad de vehículos.	<ul style="list-style-type: none"> - Creación de peajes electrónicos, que cobra tarifas a los vehículos que circulan en áreas congestionadas, desincentivando el uso del automóvil en horas pico. - Sistema público de transporte eficiente. - Políticas que desincentivan el uso del vehículo particular. 	https://www.guiadesingapur.com/lo-esencial/transporte/#:~:text=La%20ciudad%20Destado%20de%20Singapur,ciudadanos%20por%20toda%20la%20isla.
Reino Unido	Londres	Londres es una ciudad que ha	<ul style="list-style-type: none"> - Implementación de 	https://www.aecoc.es/articulos/c84-

		implementado con éxito un sistema de transporte público integrado que conecta trenes, autobuses, tranvías y metro, además de haber establecido un sistema de peaje urbano para reducir la congestión.	<ul style="list-style-type: none"> peajes urbanos. - Promueven el uso de vehículos eléctricos. - Campañas de Seguridad Vial como: "Think!": campaña del gobierno del Reino Unido que ha estado activa durante años y se centra en la seguridad vial. Su objetivo es educar a los conductores, ciclistas y peatones sobre cómo comportarse de manera segura en las calles, - "Safer Roads" (Caminos más seguros): campaña 	londres-hacia-una-ciudad-mas-sostenible/
--	--	---	--	---

			<p>está orientada a reducir los accidentes de tráfico mediante la educación y el fomento de un comportamiento respetuoso con las normas. Incluye advertencias sobre la seguridad de los peatones, ciclistas y motoristas .</p>	
--	--	--	--	--

La tabla anterior nos permite ver diferentes casos exitosos sobre la movilidad segura y sostenible, todas coinciden en un mismo punto y es la importancia del auto cuidado, mutuo cuidado, auto regulación y mutua regulación de todos los actores viales, siendo los peatones y los bici usuarios los protagonistas de estos diferentes casos de éxito.

Es así como desde la estrategia de movilidad sostenible de la Secretaría De Cultura Recreación y Deporte, tomamos estos casos de éxito en el mundo como guía sobre la importancia del promover el respeto

6. Teoría de Cambio

6.11 Teoría de Cambio Todos Somos Peatones

Según la pirámide de la movilidad sostenible de los diferentes actores viales existentes el más vulnerable es el peatón y es en este actor vial en quien estará enfocada nuestra estrategia ya que como

se mencionó anteriormente tan solo el 23,4% de los ciudadanas y ciudadanos mayores de 16 años poseen algún tipo de licencia de conducción en Bogotá. Dicho lo anterior es pertinente crear una narrativa sobre el que Todos y Todas Somos Peatones, es decir todos somos vulnerables pero sobre todo debemos cuidarnos unos a otros en las vías y espacio público. Esta estrategia busca fomentar el autocuidado y mutuo cuidado, la autorregulación y mutua regulación, generando cambios de pensamiento colectivo.

6.1.1 Pensamiento Automático

En las vías y espacio público, las respuestas rápidas y automáticas de las y los ciudadanos son importantes para fomentar cambios positivos orientados hacia el cuidado. Estas respuestas se ven influenciadas según el entorno, es importante incorporar componentes artísticos y pedagógicos que impulsen a la ciudadanía hacia el respeto de la norma legal y social, donde prime el respeto por la vida del peatón incluyendo a todos los actores viales.

Si hay un conocimiento real de la vulnerabilidad del peatón en el día a día se generan cambios significativos que generen una conciencia colectiva.

6.1.2 Pensamiento Social

En la vías y espacio público, las diferentes dinámicas sociales desempeñan un rol estratégico en los diferentes comportamientos de la sociedad. Las diferentes interacciones que tienen los distintos actores viales son esenciales para el desarrollo de esta estrategia, siendo el mutuo cuidado y la mutua regulación ejes centrales.

La generación de actividades pedagógicas y performáticas que permitan la interacción e integración de todos los actores viales generará una conciencia colectiva sobre la importancia de protegernos como peatones, reconociendo no solo las normas sociales sino también las normas legales.

6.1.3 Pensamiento Cultural

Cumpliendo con la misionalidad de la Subsecretaría de Cultura Ciudadana, se busca promover transformaciones voluntarias y corresponsables de los factores culturales que inciden sobre algunas problemáticas de la ciudad. Aquí los factores culturales como las prácticas, los hábitos, las actitudes y los conocimientos, son fundamentales para lograr incidir sobre cambios comportamentales desde la forma en cómo reconocemos y percibimos las vías y el espacio público, como un punto de encuentro entre cada uno de nosotros, estos espacios serán el eje central de nuestra estrategia, pues con acciones performáticas y pedagógicas impulsaremos nuevos pensamientos que logran cambios comportamentales.

En nuestra estrategia cada actor vial será fundamental y hará parte de ella, pues en Todos Somos Peatones, cada pensamiento y experiencia servirá para robustecer nuestras actividades performáticas

y pedagógicas, de esta manera los diferentes pensamientos estarán presentes y desde la perspectiva del enfoque de cultura ciudadana serán el arte y la cultura las herramientas claves para transformar las vías y el espacio público buscando dejar las tensiones que se generan día a día.

6.1.4 Infraestructura y Entorno

Bogotá actualmente está pasando por una renovación, pues la construcción del metro y las nuevas troncales de Transmilenio, y las distintas obras que se han venido realizando en la ciudad generan unas nuevas dinámicas de relación con el espacio público incluyendo las vías, las tensiones que traen estas obras ha hecho que los peatones de una u otra forma tengan que adaptarse a lo que sucede en la ciudad.

Sin embargo Bogotá es una ciudad que tiene localidades con dinámicas diferentes, unas son más comerciales que otras o en su defecto hay localidades que tienen barrios dedicados al comercio y otros a lo netamente residencial, esto es importante mencionarlo ya que según las estadísticas mostradas anteriormente esto incide de manera directa en los índices de siniestralidad.

Por eso nuestra estrategia **Todos Somos Peatones** contará con diferentes actividades artísticas y performáticas que logran impactar en los pensamientos y creencias de los peatones, se realizarán actividades en las localidades con mayor índice de siniestralidad así como en aquellos puntos en los que se están realizando obras (esto se ha venido realizando en la Estrategia Metro Te Acompaña).

6.1.5 Pensamiento de Futuro

La estrategia **Todos Somos Peatones**, busca generar cambios comportamentales en la ciudadanía haciéndola participe en cada una de sus actividades, si bien las vías y espacio público en la actualidad presentan tensiones entre los diferentes actores viales, esta estrategia busca hacer participe a cada uno de los actores viales por lo que contará con infraestructura efímera, arte, cultura y participación ciudadana.

Las vías y espacio público serán espacios de convivencia donde el auto cuidado, mutuo cuidado, auto regulación y mutua regulación, serán los ejes de nuestra estrategia, buscando un cambio comportamental de respeto y cuidado hacia y por los peatones.

El impacto de nuestra estrategia se medirá a largo plazo y se tendrán que revisar los diferentes índices de siniestralidad teniendo en cuenta que es con base en estos instrumentos que se creó esta estrategia.

6.1.6 Narrativa estrategia Todos Somos Peatones

En Bogotá tan solo el 23,4% de los ciudadanas y ciudadanos mayores de 16 años poseen algún tipo

de licencia de conducción en Bogotá, pero aun así este porcentaje de personas que poseen licencia también son peatones en algún momento del día o de la semana, esto teniendo en cuenta que para dirigirse a sus vehículos estas personas hacen uso del espacio público y/o vías, en ese sentido podemos decir que Todos Somos Peatones.

Todos Somos Peatones busca que las y los ciudadanos reconozcan y vivan el espacio público y las vías de Bogotá de una manera consciente, donde la auto regulación y mutua regulación entre los diferentes actores viales serán esenciales, así como el auto cuidado y mutuo cuidado permitirá reconocernos como personas que vivimos la ciudad de diferentes maneras.

En Bogotá mi Ciudad Mi Casa Todos Somos Peatones nos cuidamos y vivimos nuestras vías y espacio público de una manera consciente.

6.2 Teoría de Cambio Estrategia Mal Parqueo

El mal estacionamiento o parqueo irregular es un problema complejo que afecta la movilidad urbana y la calidad de vida en ciudades como Bogotá. Aunque no existe una definición universal de este fenómeno, se entiende como la acción de estacionar un vehículo en áreas prohibidas o de manera que obstaculice el flujo vehicular o peatonal, tal como lo define el artículo 76 del Código Nacional de Tránsito Terrestre de Colombia. Este problema no solo interfiere con la fluidez del tráfico, sino que también tiene un impacto significativo en la accesibilidad de los peatones y en la sostenibilidad del espacio público. Desde el punto de vista normativo, tanto las leyes nacionales como las políticas locales, incluyendo el Plan Maestro de Movilidad de Bogotá, establecen reglas claras para mitigar el mal parqueo.

6.2.1 Pensamiento Automático

En las vías y espacio público, las respuestas rápidas y automáticas de las y los ciudadanos son importantes para fomentar cambios positivos orientados hacia el cuidado. Estas respuestas se ven influenciadas según el entorno, es importante incorporar componentes artísticos y pedagógicos que impulsen a la ciudadanía hacia el respeto de la norma legal y social, donde prime el respeto por los demás ciudadanos, teniendo en cuenta que el mal parqueo no solo afecta la movilidad sino que también pone en riesgo la vida del peatón, ya que este se ve obligado a hacer “maromas y piruetas” por el uso indebido del espacio público por el mal parqueo.

Desde esta estrategia se implementarán acciones performáticas y pedagógicas que busquen cambios comportamentales en los conductores, resaltando por sobre todo el buen parqueo y las buenas acciones que tienen los propietarios de vehículos particulares, generando un nuevo pensamiento pro social.

6.2.2 Pensamiento Social

En la vías y espacio público, las diferentes dinámicas sociales desempeñan un rol estratégico en los

diferentes comportamientos de la sociedad. Las diferentes interacciones que tienen los distintos actores viales son esenciales para el desarrollo de esta estrategia, siendo el mutuo cuidado y la mutua regulación ejes centrales de la estrategia, donde los conductores de vehículos particulares generen nuevos pensamientos pro sociales sobre la importancia del buen parqueo y el respeto por el espacio público.

La generación de actividades pedagógicas y performáticas permitirán la interacción e integración de todos los actores viales generará una conciencia colectiva sobre la importancia del buen parqueo y el respeto por el espacio público.

6.1.3 Pensamiento Cultural

Cumpliendo con la misionalidad de la Subsecretaría de Cultura Ciudadana, se busca promover transformaciones voluntarias y corresponsables de los factores culturales que inciden sobre algunas problemáticas de la ciudad. Aquí los factores culturales como las prácticas, los hábitos, las actitudes y los conocimientos, son fundamentales para lograr incidir sobre cambios comportamentales desde la forma en cómo reconocemos y percibimos las vías y el espacio público, como un punto de encuentro entre cada uno de nosotros, estos espacios serán el eje central de nuestra estrategia, pues con acciones performáticas y pedagógicas impulsaremos nuevos pensamientos que logran cambios comportamentales.

En esta estrategia nos enfocaremos en resaltar las buenas acciones de cada uno de los conductores de vehículos como lo son parquear en zonas permitidas, así como con acciones pedagógicas y performáticas ilustraremos la importancia de la planificación de nuestros viajes, siendo el buen parqueo uno de los factores más importantes, pues cada persona que planifica su viaje no solo está pensando en si mismo sino en un pensamiento pro social de que lo que sucede en las vías y el espacio público mejorará sólo si todos nos ponemos de acuerdo.

En nuestra estrategia cada actor vial será fundamental y hará parte de ella, pues cada pensamiento y experiencia servirá para robustecer nuestras actividades performáticas y pedagógicas, de esta manera los diferentes pensamientos estarán presentes y desde la perspectiva del enfoque de cultura ciudadana serán el arte y la cultura las herramientas claves para transformar las vías y el espacio público buscando dejar las tensiones que se generan día a día.

6.2.4 Infraestructura y Entorno

La movilidad es uno de los temas más complejos por resolver, Bogotá en el 2023 fue la ciudad más congestionada del mundo, en ese año sus habitantes perdieron 132 horas debido al mal tráfico (TOMTOM TRAFFIC, 2023), esto debido a los varios frentes de obra que se están trabajando en la ciudad así como a problemáticas como el mal parqueo, de acuerdo con cifras del Observatorio de Movilidad, entre enero de 2018 y mayo de 2024, de los 5.539.433 comparendos impartidos en la ciudad de Bogotá, el 16, 01 %, es decir, 865.598, son debido a la infracción de estacionar un vehículo en sitios

prohibidos, superada solo por conducir un vehículo a una velocidad superior a la máxima permitida (31,50%).

Estos datos nos dan un contexto de lo que está sucediendo y hacia dónde debemos dirigir nuestra estrategia, pues si entre los años 2018 y 2024 se observa una dominancia de infracciones cometidas por automóviles particulares, en tanto, representan el 84.96% del total de comparendos emitidos por estacionamiento en zonas prohibidas. En concordancia con lo anterior nuestra estrategia plantea interacciones performáticas y pedagógicas enfocadas principalmente a los conductores de vehículos particulares, contaremos con arquitectura efímera y actividades que los involucren y hagan partícipes activos de la estrategia.

6.2.5 Pensamiento de Futuro

La estrategia de movilidad sobre el Mal Parqueo busca generar cambios comportamentales en la ciudadanía haciéndola partícipe en cada una de sus actividades, si bien las vías y espacio público en la actualidad presentan tensiones entre los diferentes actores viales, esta estrategia busca hacer partícipe a cada uno de los actores viales por lo que contará con infraestructura efímera, arte, cultura y participación ciudadana.

Las vías y espacio público serán espacios de convivencia donde el auto cuidado, mutuo cuidado, autorregulación y mutua regulación, serán los ejes de nuestra estrategia, buscando un cambio comportamental de respeto y cuidado hacia y por los peatones.

El impacto de nuestra estrategia se medirá a mediano y largo plazo teniendo en cuenta los diferentes índices y estadísticas que se realizan sobre movilidad en Bogotá.

6.2.6 Narrativa estrategia Mal Parqueo

Aunque Bogotá ha sido catalogada como una de las ciudades con mayor congestión en el mundo, y el mal parqueo representa la segunda causa principal de imposición de comparendos, nuestra estrategia se centrará en destacar y promover los buenos comportamientos. Estos incluyen el parqueo adecuado en zonas permitidas y la planificación responsable de los viajes en vehículos particulares.

Las vías de Bogotá, las vías de nuestra casa.

Son las arterias y venas que nos conectan con lo esencial de nuestras vidas: el hogar que nos espera al final del día, el trabajo que construye nuestro futuro, los encuentros con amigos que llenan de alegría nuestro tiempo y esas citas que cuidan nuestro amor y nuestra salud. Cada tramo recorrido es una oportunidad para cuidar lo que compartimos como ciudad, como comunidad.

Por eso, el buen parqueo no es solo una norma, es un acto de respeto y conciencia. Estacionar correctamente significa pensar en el otro: en el peatón que necesita caminar seguro, en el conductor que comparte el espacio, en la ciudad que busca fluir. Al cuidar nuestras vías, y al ser conscientes de la movilidad cuidamos nuestra casa, nuestra Bogotá, y construimos juntos un lugar más amable y funcional para todos.

Tener una consciencia colectiva

Las calles de Bogotá no son solo caminos de asfalto; son el reflejo de cómo vivimos juntos, de cómo compartimos un espacio que nos pertenece a todos. Cada vehículo que circula, cada peatón que cruza, cada ciclista que avanza, nos recuerda que la ciudad no es solo un lugar donde transitamos, sino un espacio donde convivimos.

Cuando un conductor decide estacionar correctamente, no solo cumple con una norma, sino que ejerce un acto de responsabilidad colectiva. Ese pequeño gesto ayuda a mantener el orden, evita el caos y permite que todos podamos movernos con mayor seguridad y tranquilidad.

Al reflexionar sobre nuestras acciones en las vías, recordemos que no se trata solo de llegar a nuestro destino, sino de cómo lo hacemos. Una Bogotá más organizada y fluida depende de la consciencia y el compromiso de cada uno de nosotros. Porque cuidar nuestras calles es, en el fondo, cuidarnos como comunidad.

7. Objetivos

7.1 Objetivo General

Desarrollar una estrategia de movilidad con enfoque en la Cultura Ciudadana, donde la ciudadanía sea la protagonista y los peatones y conductores de vehículos particulares se conviertan en los principales agentes de cambio. A través de acciones y actividades pedagógicas y performáticas, se promoverán comportamientos pro-sociales, el autocuidado, el mutuo cuidado, la autorregulación y la mutua regulación, impulsando un cambio colectivo que permita transformar la convivencia y construir una movilidad más segura y equitativa en las vías de Bogotá.

7.2 Objetivos Específicos

1. Fomentar comportamientos pro-sociales y corresponsables entre peatones y conductores de vehículos particulares, a través de campañas pedagógicas que promuevan el autocuidado y el mutuo cuidado en el espacio público.
2. Implementar acciones performáticas y educativas que visibilicen la importancia de la autorregulación y la mutua regulación como herramientas para mejorar la convivencia y el respeto en las vías de Bogotá.
3. Desarrollar estrategias participativas y de cambio colectivo que involucren a la ciudadanía como protagonista activa en la transformación cultural de la movilidad urbana.
4. Fortalecer el uso de metodologías innovadoras que permitan medir y evaluar el impacto de la estrategia en los comportamientos de los actores de la movilidad, garantizando resultados efectivos y

sostenibles.

5. Promover espacios de diálogo y sensibilización entre los diferentes actores viales para generar acuerdos ciudadanos que faciliten la construcción conjunta de una movilidad más segura, equitativa y armoniosa en Bogotá.

8. Desarrollo de la Estrategia

8.1 Desarrollo de la Estrategia Todos Somos Peatones

8.1.1 Descripción de las Acciones de Transformación Cultural

La estrategia de transformación cultural propuesta por Todos Somos Peatones tiene como objetivo principal generar un cambio profundo en las actitudes y comportamientos de la ciudadanía en las vías y espacios públicos de Bogotá. A través de un enfoque integral que combina acciones performáticas, pedagógicas y de experimentación social, se busca promover una relación más consciente, respetuosa y armónica entre los diferentes actores viales.

Acciones Principales

1. Interacción Ciudadana Mediante Experimentos Sociales:
 - Implementación de experimentos sociales diseñados para resaltar y reforzar los comportamientos prosociales, como ceder el paso, respetar las señales de tránsito o apoyar a personas con movilidad reducida.
 - Escenarios controlados en los que los ciudadanos puedan reflexionar sobre la cooperación, empatía y la corresponsabilidad, generando aprendizajes a partir de la experiencia directa.
 - Uso de actores, escenografías móviles y dinámicas participativas para captar la atención del público y fomentar la discusión sobre actitudes responsables en la movilidad.
2. Fortalecimiento del Enfoque de Corresponsabilidad:
 - Campañas que enfatizan el papel activo de cada actor vial (peatones, ciclistas, conductores y usuarios del transporte público) en la construcción de una movilidad segura y sostenible.
 - Promoción de compromisos colectivos e individuales para adoptar hábitos que reduzcan los riesgos viales y mejoren la convivencia en el espacio público.
 - Actividades comunitarias que fomenten acuerdos locales sobre normas de movilidad, fortaleciendo el sentido de pertenencia y cooperación.
3. Expansión de Contenidos a Través de Estrategias Transmedia:
 - Producción de contenido audiovisual que documente las acciones realizadas en territorio, como experimentos sociales, actividades performáticas y talleres pedagógicos.
 - Distribución de estos contenidos en múltiples plataformas digitales, como redes sociales, podcasts, documentales cortos y transmisiones en vivo, para alcanzar y sensibilizar a un público más amplio.

- Creación de narrativas interactivas donde los ciudadanos puedan participar activamente, ya sea compartiendo sus experiencias o proponiendo ideas para nuevas intervenciones.
- 4. Desarrollo de Herramientas y Tecnologías Participativas:
 - Uso de dispositivos móviles como medio de interacción directa con la ciudadanía, mediante encuestas, juegos interactivos y retos relacionados con la movilidad segura.
 - Equipos en terreno que brinden información clara y atractiva sobre temas como el autocuidado, la autorregulación y la empatía en el espacio público.
 - Métodos de evaluación y medición en tiempo real para analizar el impacto de las acciones implementadas y ajustar estrategias según los resultados obtenidos.
- 5. Amplificación de Contenidos con Enfoque Audiovisual:
 - Producción de campañas visuales que cuenten historias positivas y aspiracionales de ciudadanos que practican comportamientos responsables y prosociales en el espacio público.
 - Generación de microdocumentales y series temáticas que resalten ejemplos de cooperación y corresponsabilidad, vinculando a actores viales reales.
 - Uso de narrativas creativas y emotivas que conecten con el público a nivel personal y colectivo.

Recursos Clave

- Dispositivos móviles: Para facilitar la interacción y comunicación en tiempo real con los ciudadanos.
- Equipo humano: Actores, educadores, facilitadores y personal técnico capacitado para ejecutar las acciones en territorio.
- Equipo de medición: Herramientas y metodologías de análisis que permitan evaluar el impacto de las intervenciones y medir cambios en los comportamientos ciudadanos.

Impacto Esperado

- Generar conciencia colectiva sobre la importancia de la corresponsabilidad en la movilidad.
- Visibilizar y reforzar los comportamientos prosociales y cooperativos en las vías y espacios públicos.
- Consolidar una red de ciudadanos comprometidos que actúen como agentes de cambio en sus comunidades.
- Incrementar la interacción y el alcance de los mensajes clave a través de contenidos transmedia, asegurando una mayor resonancia en el ámbito distrital y más allá.

Esta estrategia plantea un enfoque creativo e inclusivo para transformar los comportamientos ciudadanos en el espacio público, promoviendo una movilidad más segura, sostenible y humana.

8.2 Desarrollo de la Estrategia Mal Parqueo

8.2.2 Descripción de las Acciones de Transformación Cultural

La estrategia de transformación cultural de Mal Parqueo se enfoca en cambiar actitudes y comportamientos ciudadanos relacionados con el uso indebido del espacio público, promoviendo una relación más consciente y respetuosa entre los diferentes actores viales. Este enfoque busca no solo visibilizar las problemáticas asociadas al mal parqueo, sino también destacar los beneficios colectivos de una movilidad ordenada, inclusiva y sostenible.

Enfoque y Objetivos

El principal objetivo es transformar las dinámicas de interacción ciudadana en las vías públicas mediante el fortalecimiento de valores como el autocuidado, el mutuo cuidado, la autorregulación y la mutua regulación. La estrategia enfatiza el papel de la corresponsabilidad, haciendo evidente cómo cada acción individual impacta en el bienestar colectivo y en la calidad del espacio público compartido.

Acciones Clave

Para generar impacto, la estrategia integra acciones que fomenten la reflexión, la cooperación y la empatía. Estas actividades permiten interactuar directamente con la ciudadanía, resaltando comportamientos prosociales y promoviendo el respeto por las normas de tránsito y el uso adecuado de los espacios comunes. Algunas de las principales acciones incluyen:

1. Experimentos Sociales:
Actividades en tiempo real diseñadas para evidenciar las consecuencias del mal parqueo y resaltar comportamientos ejemplares. Estos experimentos buscan crear una experiencia emocional que motive el cambio de hábitos, como:
 - Simulaciones de accesibilidad reducida debido al mal parqueo.
 - Intervenciones en vivo que premien a quienes respetan las zonas peatonales o ciclovías.
 - Dramatizaciones que muestren cómo el mal parqueo afecta la movilidad de personas con discapacidad o adultos mayores.
2. Intervenciones Performáticas y Pedagógicas:
 - Instalaciones efímeras que simbolicen el impacto negativo del mal parqueo, como la "ocupación artística" de zonas de parqueo indebido para transformarlas en espacios temporales para peatones.
 - Escenificaciones teatrales en puntos críticos de la ciudad para abrir diálogos sobre movilidad responsable.
 - Talleres educativos en el espacio público para fomentar valores como el respeto, la empatía y la cooperación.
3. Estrategias Transmedia y Expansión Audiovisual:
 - Producción de contenidos audiovisuales (videos, animaciones, podcasts) para amplificar los mensajes y llegar a audiencias diversas.
 - Uso de plataformas digitales y redes sociales para documentar las actividades, compartir resultados de los experimentos sociales y difundir historias de cambio inspiradoras.

- Campañas interactivas en línea que inviten a los ciudadanos a compartir sus experiencias y compromisos en favor de una movilidad más consciente.

Herramientas y Recursos

1. Dispositivos Móviles:
 - Aplicaciones y plataformas digitales que faciliten la recolección de datos en tiempo real, incluyendo encuestas ciudadanas, reportes de buenas prácticas y seguimiento de zonas críticas de mal parqueo.
2. Equipo Humano:
 - Facilitadores, actores y educadores especializados que lideren las intervenciones en territorio.
 - Personal técnico para monitorear, evaluar y ajustar las actividades de acuerdo con las necesidades del público.
3. Equipo de Medición:
 - Herramientas para evaluar el impacto de las acciones en el cambio de percepción y comportamiento de la ciudadanía.
 - Indicadores clave para medir la disminución de casos de mal parqueo, el aumento de comportamientos prosociales y la participación ciudadana.

Fortalecimiento de la Corresponsabilidad

La estrategia pone especial énfasis en el enfoque de corresponsabilidad, destacando cómo todos los actores viales (peatones, ciclistas, conductores, transporte público y autoridades) tienen un papel esencial en la construcción de una movilidad sostenible. Este enfoque se materializa a través de:

- Campañas de concienciación colectiva: para visibilizar los impactos del mal parqueo y cómo afecta la calidad de vida en la ciudad.
- Actividades colaborativas: como talleres con comunidades locales, colectivos ciclistas y juntas de acción comunal, que permitan cocrear soluciones prácticas.
- Reconocimientos públicos: para destacar y celebrar los comportamientos prosociales que contribuyan al respeto del espacio público.

Impacto Esperado

Esta estrategia busca lograr una transformación cultural sostenida que promueva una ciudad más ordenada, respetuosa y habitable para todos sus habitantes. Al combinar acciones directas en el territorio con herramientas digitales y contenidos transmedia, se espera no solo influir en el comportamiento de los ciudadanos, sino también inspirar un cambio de actitud que fortalezca la cohesión social y el compromiso colectivo con la movilidad sostenible.

9. Sombrilla Narrativa de la estrategia de Movilidad Sostenible

Bogotá se mueve con cada uno de nosotros: construyendo confianza y orgullo ciudadano”

En una ciudad tan dinámica y compleja como Bogotá, la movilidad no depende solo de las vías, sino de las personas que las recorren. Esta estrategia reconoce la importancia de confiar en el otro y de actuar con responsabilidad compartida, entendiendo que cada comportamiento cuenta y puede generar un cambio positivo.

Al promover comportamientos pro sociales, basados en el autocuidado, el mutuo cuidado, la autorregulación y la mutua regulación, queremos transformar la manera en que peatones y conductores interactúan en el espacio público. La confianza y el respeto son la base para que Bogotá sea una ciudad donde moverse sea sinónimo de convivencia, seguridad y orgullo ciudadano.

Esta estrategia invita a cada una de las personas que habitan Bogotá a verse como protagonistas del cambio colectivo, reconociendo que una movilidad mejor y más consciente es posible cuando cada acción individual contribuye a un bienestar común. Juntos, podemos hacer de Bogotá una ciudad más respetuosa, sostenible y orgullosa de su gente.

9.1 Articulación interinstitucional

Para la implementación de esta estrategia de movilidad es vital contar con las siguientes entidades:

Secretaría Distrital de Movilidad: Encargada de planificar, ejecutar y evaluar las políticas y estrategias de movilidad en la ciudad.

Secretaría de Educación: Vital para incluir procesos de formación y sensibilización en instituciones educativas que fomenten el respeto y la autorregulación desde temprana edad.

Secretaría de Seguridad, Convivencia y Justicia: Ayuda a articular acciones relacionadas con la regulación, mutua regulación y control del comportamiento vial.

Alcaldías Locales: Facilitan la implementación territorial de las acciones de la estrategia en diferentes barrios y localidades.

IDU (Instituto de Desarrollo Urbano): Para la adecuación y mejoramiento de infraestructura peatonal y vial que permita condiciones seguras para todos los actores.

Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía de Bogotá: Garantiza el cumplimiento de las normas de tránsito.

Sectores Académicos y Educativos.

Organizaciones no Gubernamentales y colectivos ciudadanos

Organizaciones de bici usuarios

Sector Privado: Empresas de transporte, logística y demás gremios empresariales interesados en la movilidad sostenible.

10. Bibliografía

- Agencia Nacional de Seguridad Vial. (2024). *Agencia Nacional de Seguridad Vial*. Obtenido de <https://ansv.gov.co/es/atencion-ciudadania/glosario/actor-de-la#:~:text=Son%20actores%20de%20la%20v%C3%ADa,automotores%20y%20no%20automotores%2C%20los>
- Bogotá Cómo Vamos. (2023). *Informe de Calidad de Vida en Bogotá 2023*. Bogotá: El Tiempo.
- Ministerio de Transporte de Colombia. (2023). *Lineamientos de Infraestructura Para Medios No Motorizados En Pasos Urbanos*. Bogotá, Colombia.
- Observatorio de Movilidad de la Secretaría de Movilidad de Bogotá . (2023). *Encuesta de Movilidad 2023*. Bogotá .
- Roess, R. P. (2004). *Traffic Engineering*. Neu York: Pearson.
- Secretaria de Cultura Recreación y Deporte . (2023). *Indice de Cultura 2021- 2023*. Bogotá.
- Secretaría de Cultura, R. y. (03 de 2022). *Secretaria de Planeación De Bogotá*. Obtenido de https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/el_enfoque_de_cultura_ciudadana_y_su_transversalizacion_en_la_gestion_publica.pdf
- TOMTOM TRAFFIC. (2023). *TOMTOM*. Obtenido de <https://www.tomtom.com/traffic-index/ranking/>



Radicado: **20249300411413**

Fecha 23-10-2024 08:43

El Documento 20249300411413 fue firmado electrónicamente por:	
Alex Andres Arce Aguirre	Contratista, Dirección de Transformaciones Culturales, ID: 79940202, alex.arce@scrd.gov.co, Fecha de Firma: 23-12-2024 17:40:49
Julian Felipe Duarte Alvarez	Director de Transformaciones Culturales, Dirección de Transformaciones Culturales, ID: 1019071928, julian.duarte@scrd.gov.co, Fecha de Firma: 19-12-2024 07:35:26
Juan Pablo Gomez Torres	Contratista, Dirección de Transformaciones Culturales, ID: 1020730555, juan.gomezt@scrd.gov.co, Fecha de Firma: 18-12-2024 17:08:17
<div> 2a7807c8a5b1fffc9e42352a63c80de38aa2836789ebd6d532578c61102416e7 Codigo de Verificación CV: c1fb6</div>	

