

| | | |
|---|-----------------------------------|--------------------|
|  CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C. | PROCESO GESTIÓN NORMATIVA | CÓDIGO: GNV-FO-001 |
| | PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO | VERSIÓN: 02 |
| | | FECHA: 14-Nov-2019 |

PROYECTO DE ACUERDO DE 2021

“Por el cual se dictan lineamientos para la formulación de la Política Pública de Movilidad: “EN BOGOTÁ, PRIMERO EL PEATÓN”, y se declara el 17 de agosto como el Día Distrital del Peatón”

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. OBJETO DEL PROYECTO DE ACUERDO

El presente proyecto de acuerdo tiene como objeto principal, dictar los lineamientos generales para que el Distrito Capital formule y adopte una política pública encaminada a reconocer que la vida es sagrada, y que los peatones son vulnerables frente a los demás actores en las vías y en el espacio público; modificar los patrones de comportamiento de la ciudadanía y de los distintos actores de la movilidad, dando prioridad al peatón, sobre la base del respeto a la vida, así como también, con el propósito central de reducir los altos índices de accidentalidad y de mortalidad que hay en la ciudad como consecuencia de accidentes de tránsito en los que se involucran y desafortunadamente pierden la vida los peatones, hacer de Bogotá una ciudad caminable y accesible a todas las personas, especialmente a aquellas con movilidad reducida, contribuir a la reducción de los índices de contaminación ambiental generados por el uso excesivo de vehículos automotores, ya que incentivando los viajes a pie, se logra reducir la contaminación y descongestionar las vías, e igualmente, generar entre los ciudadanos bogotanos el buen hábito de caminar como una acción saludable en pro de la vida.

En una sola palabra, este proyecto de acuerdo pretende generar conciencia sobre la importancia de caminar por salud, por sentido de pertenencia a la ciudad, por ahorro, por reducir la polución sin sumarle al tráfico, y por reducir la accidentalidad y proteger la vida bajo el lema: “En Bogotá, Primero el Peatón”.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

La Política Pública de movilidad: **“EN BOGOTÁ, PRIMERO EL PEATÓN”**, se desarrollará procurando alcanzar los siguientes objetivos específicos:

- Formar al ser humano como actor principal de la movilidad urbana, bajo los valores del respeto, la tolerancia y la solidaridad, promoviendo entre los conductores una actitud de no violencia, respeto al peatón, respeto a las normas y señales de tránsito, y mayor prudencia por parte de todos los actores de la movilidad.
- Buscar que en las distintas acciones de la planificación urbanística, el diseño urbano, la regulación del espacio público y la señalización vial y peatonal, se procure la construcción de una ciudad caminable, mejorado los índices en materia de espacio público, andenes,

| | | |
|---|-----------------------------------|--------------------|
|  CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C. | PROCESO GESTIÓN NORMATIVA | CÓDIGO: GNV-FO-001 |
| | PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO | VERSIÓN: 02 |
| | | FECHA: 14-Nov-2019 |

calidad del aire, arborización y zonas verdes, privilegiando al peatón por encima de los vehículos, con énfasis especial en la accesibilidad a personas con movilidad reducida: personas con discapacidad, personas mayores, mujeres embarazadas y niños,

- Garantizar a los peatones el goce del derecho a un entorno seguro, en armonía con la naturaleza y con espacios abiertos libres de contaminación que garanticen su bienestar físico y psicológico.
- Generar e impulsar programas de salud pública que incentiven la movilidad a pie, como una forma de promover la actividad física en beneficio de la salud, brindando acompañamiento y asesoría a los caminantes y ciclistas en temas de control y prevención de riesgos.
- Promoverá la creación de ORGANIZACIONES COMUNITARIAS DE PEATONES para fomentar la participación ciudadana en la generación de programas y campañas en beneficio de los peatones.
- Establecer como día distrital de los peatones, el 17 de agosto de cada año, fecha institucionalizada por la Organización Mundial de la Salud – OMS como el día internacional del peatón, en memoria de Bridget Driscoll, ciudadana londinense que se convirtió en la primera víctima peatonal tras ser atropellada por un vehículo en el año de 1897.

COMPONENTES O EJES ESTRUCTURALES:

En consonancia con lo anterior, para la formulación de la a Política Pública de movilidad: “EN BOGOTÁ, PRIMERO EL PEATÓN”, proponemos tres Componentes o Ejes Estructurales; que son: Cultura Integral para la movilidad; Ciudad caminable y accesible; y Movilidad segura, sostenible y saludable, los cuales van dirigidos hacia; el ser humano y su formación como actor de la movilidad,, la construcción de una ciudad para el peatón y la definición de las acciones que desde la institucionalidad de la Administración Distrital deberán ser desarrolladas para garantizar una movilidad segura, sostenible desde la protección del medio ambiente y que contribuya con la promoción de la salud como factor para elevar la calidad de vida de los bogotanos, y sobre los cuales se definen los lineamientos para la formulación de la política pública.

- **Cultura Integral para la movilidad.**

Hace referencia a todas las acciones dirigidas hacia la formación del ser humano como actor principal de la movilidad urbana, bajo los valores del respeto, la tolerancia y la solidaridad, promoviendo entre los conductores una actitud de no violencia, respeto al peatón, respeto a las normas y señales de tránsito, y mayor prudencia por parte de todos los actores de la movilidad. El fin último de la educación vial es el logro de una óptima seguridad vial.

- **Ciudad caminable y accesible.**

La planificación urbanística, el diseño urbano, la regulación del espacio público y la señalización vial y peatonal, deben garantizar la construcción de una ciudad caminable, privilegiando al peatón

| | | |
|---|-----------------------------------|--------------------|
|  CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C. | PROCESO GESTIÓN NORMATIVA | CÓDIGO: GNV-FO-001 |
| | PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO | VERSIÓN: 02 |
| | | FECHA: 14-Nov-2019 |

por encima de los vehículos. Especialmente, se garantizara la accesibilidad a personas con movilidad reducida: personas con discapacidad, personas mayores, mujeres embarazadas y niños.

- **Movilidad segura, sostenible y saludable.**

Los peatones tienen derecho a un entorno seguro, en armonía con la naturaleza y con espacios abiertos libres de contaminación que garanticen su bienestar físico y psicológico. La política Pública de movilidad: "EN BOGOTÁ, PRIMERO EL PEATÓN", debe propender por la generación de espacios y andenes iluminados, ampliación del programa de Redes Ambientales Peatonales Seguras RAPS, construcción de alamedas con amplias zonas verdes y espacios abiertos aptos para la acción de caminar y el desarrollo de la recreación pasiva.

II. ANTECEDENTES DEL PROYECTO DE ACUERDO

La presente iniciativa ha sido presentada en una (1) oportunidad:

| No. PROYECTO | FECHA RADICACION | PONENTES | PONENCIA | CONCEPTO ADMON | TRAMITE |
|--------------|------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-----------------------|
| 373 de 2020 | 06-10-20 | María V. Vargas | Positiva. | No hay Concepto | Archivado sin Debatir |
| | | Diana Diago | Positiva + modif. | | |

La presente iniciativa fue radicada para las sesiones ordinarias del mes de noviembre de 2020, bajo el número 010, habiendo sido designadas como ponentes las Honorables Concejalas: María Victoria Vargas Silva y Diana Diago Guaqueta (Coordinadora), quienes rindieron ponencias Positiva y Positiva con Modificaciones, respectivamente. El proyecto fue archivado sin debatir. Sus aportes y comentarios han sido tenidos en cuenta en la formulación de esta nueva versión, los cuales se resumen a continuación:

La **Concejala Diana Diago**, expresa importantes razones sobre la conveniencia y los beneficios del proyecto, señalando:

"Conveniencia

Teniendo en cuenta la justificación presentadas por el autor del proyecto de acuerdo y el análisis realizado en la presente ponencia se considera conveniente la iniciativa toda vez que genera beneficios para los ciudadanos que deciden caminar.

Beneficios

No solo los argumentos expuestos por el autor que son de gran relevancia para determinar los beneficios de esta iniciativa, así como la investigación realizada por la ponente, sino que

| | | |
|---|--------------------------------------|--------------------|
|  CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C. | PROCESO GESTIÓN NORMATIVA | CÓDIGO: GNV-FO-001 |
| | PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO | VERSIÓN: 02 |
| | | FECHA: 14-Nov-2019 |

adicionalmente organismos internaciones hacen un llamado a beneficiar esta población que camina las ciudades, tal es el caso del Banco Interamericano de Desarrollo (BID, 2018)

Consideramos que este proyecto de acuerdo contribuirá en mejor la calidad de vida de los peatones así:

1. Mejora la seguridad vial

Toda vez que se propenderá por modera el tráfico, la reducción de velocidad, la separación de espacios destinados exclusivamente para los peatones y en definitiva la protección general de los peatones y ciclistas, lo cual conlleva necesariamente a la mejora de la seguridad vial.

2. Mejora de la movilidad peatonal

Muchas veces, en las ciudades existe desigualdad entre el espacio destinado a los vehículos y los andenes peatonales e incluso con la bici carriles. Por ejemplo, en la plaza de Times Square en Nueva York antes del proceso de peatonalización del 2014, el 90% del espacio era para vehículos mientras que el 90% de los usuarios eran peatones. Tras la operación, se invirtió la distribución de espacios haciéndolo acorde a la realidad vial y de sus actores.

3. Reducción de la contaminación

De acuerdo con las realidades ambientales de las ciudades, existe un compromiso mundial en la lucha contra el cambio climático. Los proyectos de transporte urbano de las diferentes ciudades deben propender por realizar operaciones que den cumplimiento con los objetivos de mejora del cambio climático, objetivos de desarrollo sostenible, ya que las mejoras en el transporte público se ven reflejadas en la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero. En casos como Nueva York o Madrid las reducciones de CO2 se han visto reflejadas hasta en un 25% gracias a la peatonalización. En el caso de las ciudades latinoamericanas, los medios oficiales señalan reducción de emisiones por estas actuaciones, aunque normalmente no se publica la cuantificación.

No obstante, podemos encontrar ejemplos de peatonalización donde la contaminación se reduce drásticamente tras la intervención, como es el caso de Quito donde las reducciones de contaminación fueron entre el 20% y el 30% en las calles García Moreno y Chile.

4. Mejora de la calidad de vida

Para los residentes, como también para los transeúntes este tipo de políticas públicas generan beneficios como lo son: La disposición de más espacio, menos ruido y menos emisiones.

La American Journal of Public Health señaló la relación entre la presencia de espacios peatonales y ciclistas y la baja tasa de obesidad. Las ciudades con mayor número de peatones y ciclistas tienen niveles de actividad física más cercanos a los recomendados por los profesionales de la salud, lo cual se ve reflejado en una proporción más baja de diabéticos, por ejemplo.

Hay que mencionar que caminar es el modo de transporte menos contaminante y más económico.

| | | |
|---|-----------------------------------|--------------------|
|  CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C. | PROCESO GESTIÓN NORMATIVA | CÓDIGO: GNV-FO-001 |
| | PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO | VERSIÓN: 02 |
| | | FECHA: 14-Nov-2019 |

5. Impacto sobre el comercio

La peatonalización también genera efectos económicos en las ciudades, principalmente sobre el comercio.

Un análisis realizado por la OCDE en Alemania señaló un aumento significativo de ventas en el 20% de los comercios ubicados en las ciudades de Colonia, del 25% en Copenhague, del 40% en Múnich, del 20% en Viena y de un 70% de los negocios en Hamburgo.”

Por su parte, la **Concejala María Victoria Vargas**, respecto de la conveniencia ha considerado que:

“Es evidente, que la crisis ocasionada por el cambio climático y la posible catástrofe mundial que se avecina si no cambiamos nuestros actuales comportamientos, nos obliga a todos, como especie habitante del planeta a adoptar nuevos estilos de vida.

En el mundo civilizado se han estado regulando los aspectos relativos a la movilidad colocando como centro de todos los sistemas al PEATÓN, y alrededor del peatón crear y armonizar todas las políticas públicas de movilidad.

Por esta razón, que toca la sustentabilidad de supervivencia de la humanidad es que se justifica la existencia de una política pública regulatoria de la movilidad, seguridad, protección y salud de los peatones.”

La administración distrital no ha presentado comentarios sobre este proyecto de acuerdo.

Cabe anotar, que el distrito cuenta con diversas normas sobre la seguridad de algunos sectores poblacionales en las vías y el espacio público, así como también sobre la ciclovía y el uso masivo de la bicicleta, institucionalizando la última semana del mes de septiembre de cada año como la Semana de la Bicicleta y el segundo domingo del mes de noviembre como el Día del Peatón y la Bicicleta; pero carece de una política pública que enmarque la globalidad del tema del mejoramiento de las condiciones físicas y ambientales de la ciudad para la movilidad de los peatones, y la protección de la vida y el comportamiento ciudadano en los distintos escenarios y modos de la movilidad en la ciudad.

En el año 2009, la **exconcejala María Angélica Tovar Rodríguez** de la bancada del Partido Cambio Radical, en compañía de otros concejales de la época, tramitó ante la Corporación el Proyecto de Acuerdo 156, el cual fue aprobado por el Concejo de la ciudad y posteriormente sancionado por el Alcalde Mayor como el **Acuerdo 386 de 2009**, “*Por medio del cual se declara de interés social, recreativo y deportivo la ciclovía de Bogotá y se dictan otras disposiciones*”, el cual en sus artículos 1º, 4º y 5º, estableció:

ARTÍCULO 1º.- *Declarar de interés cultural, social recreativo y deportivo, la Ciclovía de Bogotá, D.C.*

| | | |
|---|-----------------------------------|--------------------|
|  CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C. | PROCESO GESTIÓN NORMATIVA | CÓDIGO: GNV-FO-001 |
| | PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO | VERSIÓN: 02 |
| | | FECHA: 14-Nov-2019 |

ARTÍCULO 4º.- *Declarar el segundo domingo del mes de noviembre de cada año como el Día Distrital del Peatón y la Bicicleta.*

ARTÍCULO 5º.- *El Gobierno Distrital a través de la Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte y el Instituto Distrital para la Recreación y el Deporte o las entidades que hagan sus veces, promoverán la celebración del día distrital del peatón y la bicicleta, mediante eventos recreativos y deportivos.*

Luego, en el año de 2017, **el Acuerdo 668 (Proyecto de Acuerdo 009 de 2017)**, “Por medio del cual se establece el Programa ‘Parquea tu Bici’ en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones”, de autoría de los **exconcejales Jorge Eduardo Torres** y otros, institucionalizó la última semana del mes de septiembre de cada año como la Semana de la Bicicleta y el segundo domingo del mes de noviembre como el Día del Peatón; ordenó promover y desarrollar la Semana de la Bicicleta y el día del Peatón; promover la participación de la sociedad civil y de los colectivos ciudadanos de la bicicleta y derogó los artículos 4º y 5º del Acuerdo 386 de 2009; así:

(...)

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

ARTÍCULO QUINTO. *La Administración Distrital, a través de la Secretaría Distrital de Movilidad, la Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte y el Instituto Distrital para la Recreación y el Deporte, o las entidades que hacen sus veces, promoverán y desarrollarán la Semana de la Bicicleta y el día del Peatón, mediante eventos recreativos, deportivos, culturales y educativos.*

PARÁGRAFO PRIMERO. *La Administración Distrital desarrollará actividades con enfoques de ambiente, cultura ciudadana, transporte sostenible, salud, movilidad, educación, seguridad, recreación y deporte*

PARÁGRAGO SEGUNDO. *La Administración Distrital promoverá la participación de la sociedad civil y de los colectivos ciudadanos de la bicicleta en el diseño, ejecución y evaluación de las actividades que se desarrollarán en el marco de la Semana de la Bicicleta y el Día del Peatón.*

ARTÍCULO SEXTO. *El presente Acuerdo rige a partir de su publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias, en especial los artículos 4 y 5 del Acuerdo 386 de 2009.*

III. JUSTIFICACION Y ANALISIS DE LA INICIATIVA

El peatón es el individuo que, sin ser conductor, transita a pie por espacios públicos. Son también peatones quienes empujan o arrastran un coche de niño o de impedido o cualquier otro vehículo

| | | |
|---|-----------------------------------|--------------------|
|  CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C. | PROCESO GESTIÓN NORMATIVA | CÓDIGO: GNV-FO-001 |
| | PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO | VERSIÓN: 02 |
| | | FECHA: 14-Nov-2019 |

sin motor de pequeñas dimensiones, los que conduce a pie o ciclo o ciclomotor de dos ruedas y los impedidos que circulan al paso en silla de ruedas, con o sin motor.¹

- **ASPECTOS GENERALES**

IMPORTANCIA DE CAMINAR Y LA SALUD

Caminar es uno de los mejores ejercicios aeróbicos que existen para el mejoramiento de la salud tanto física como mental. Los médicos recomiendan realizar diariamente, por lo menos 40 minutos de caminata como ejercicio para estimular la circulación y oxigenar la sangre; así mismo, contribuye al fortalecimiento de los músculos y el sistema óseo. No en vano, las personas activas y en constante movimiento, mantienen una condición de salud mejor que aquellas que viven en el sedentarismo.

Diversos estudios han demostrado los beneficios que caminar le promueve a la salud de las personas.

Según la Revista Costarricense de Salud Pública, en el documento: "El ejercicio y la salud, "La Caminata", beneficios y recomendaciones, Lic. Rodrigo Molina Zúñiga, está demostrado que las personas activas gozan de una mejor calidad de vida, presentan mayor vigor, más resistencia a las enfermedades, mantienen su figura, tienen más confianza en sí mismas, menor tendencia a las depresiones, inclusive, suelen seguir trabajando vigorosamente en edades avanzadas.

La investigación médica ha demostrado en las últimas décadas, que la actividad física que se desarrolla está directamente relacionada con la salud general de la persona. Este hecho y un mayor conocimiento y concientización de cómo cuidar la salud, están cambiando los diferentes estilos de vida actuales.

Es evidente que nuestro cuerpo refleja con claridad nuestras emociones y sentimientos. Las tensiones emocionales, así como la depresión, la furia, el resentimiento, la vergüenza, etc., se expresan a través de manifestaciones corporales.

Marqués (1992) dice: "El ejercicio ayuda a quemar grasa, tonifica los músculos, redistribuye mejor el peso, nos hace ver y sentir más jóvenes, nos ayuda a controlar el apetito, contrarresta el estrés y nos hace sentir más alerta".

Nuestros antepasados no tenían problemas ocasionados por el sedentarismo mostrado a finales del siglo XX, ya que ellos trabajaban arduamente en labores físicamente vigorosas al aire libre, manteniéndose fuertes y saludables.

¹ Fernández Roper, Manuel Tomás (12 de febrero de 2016). «Definiciones, Licencias, Permisos de Conducir y Documentación del vehículo». Centro de formación. Autoescuela Almerimar. Categoría de los vehículos. Córdoba: Ediciones Matfer.

| | | |
|---|--------------------------------------|--------------------|
|  CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C. | PROCESO GESTIÓN NORMATIVA | CÓDIGO: GNV-FO-001 |
| | PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO | VERSIÓN: 02 |
| | | FECHA: 14-Nov-2019 |

Sin ejercicio físico diario, nuestros cuerpos se llenan de tensiones contenidas; al no existir válvulas de escape natural, se mantienen los músculos con grandes tensiones, se debilitan, pierden elasticidad y se reducen la naturaleza física y las energías vitales.

Dentro de los diferentes efectos de entrenamiento de un programa aeróbico de caminata se pueden citar:

- a) Fortalecer los músculos de la respiración, tiende a reducir la resistencia del aire y facilitan la entrada y salida rápida de aire de los pulmones.
- b) Mejoran la fuerza y eficiencia de los impulsos del corazón, lo que permite el envío de mayor cantidad de sangre en cada palpitación.
- c) Mejoran la capacidad para transportar oxígeno a los pulmones, estos al corazón y de ahí a todas las partes del cuerpo.
- d) Tonifican los músculos de todo el cuerpo, mejoran la circulación general y reducen el trabajo impuesto al corazón.
- e) Provocan un aumento de la cantidad total de sangre que circula en todo el cuerpo.
- f) Aumentan el número de glóbulos rojos y hemoglobina que son los transportadores del oxígeno en un 98%.²

De acuerdo con el documento: “Los beneficios de andar para la salud”, de la organización española: “**Asociación A Pie**”, “la actividad física de intensidad moderada, como el caminar, es esencial para mantener una buena salud, mientras que un estilo de vida sedentario afecta negativamente a la misma. Hay evidencias de que la actividad física regular reduce el riesgo de muerte por enfermedad cardiovascular en general y por enfermedad cardíaca coronaria en particular. Igualmente, la actividad física regular previene o retrasa el aumento de la tensión arterial y del colesterol, y reduce la presión arterial en las personas con hipertensión. La actividad física mejora la capacidad cardiorrespiratoria, existiendo una relación directa entre el aumento de dicha capacidad y la intensidad, la frecuencia y la duración de la actividad física.

También se ha descubierto que la práctica regular de ejercicio reduce el riesgo de desarrollar diabetes tipo II en un 30-40 por ciento; y lo mismo ocurre con el llamado síndrome metabólico (una combinación de factores de riesgo que puede conducir a la diabetes).

En los últimos años, numerosos estudios epidemiológicos y experimentales han confirmado que la inactividad es causa de enfermedad y que existe una relación dosis/respuesta entre actividad física

² (Lamd, 1978. León, A. 1979. Nöcker, J 1980. Ibarra, 1994)

| | | |
|---|-----------------------------------|--------------------|
|  CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C. | PROCESO GESTIÓN NORMATIVA | CÓDIGO: GNV-FO-001 |
| | PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO | VERSIÓN: 02 |
| | | FECHA: 14-Nov-2019 |

y/o forma física y mortalidad global. Las personas que mantienen unos niveles razonables de actividad, especialmente en la edad adulta y en la vejez, tienen una menor probabilidad de padecer enfermedades crónicas o una muerte prematura. Por otra parte, hay que considerar los costes económicos en términos de enfermedad, ausencia del trabajo o sistemas de salud. Se calcula que los costes médicos de las personas físicamente activas son un 30 por ciento inferiores a los que ocasionan aquellas inactivas. Podemos afirmar que la actividad física contribuye a la prolongación de la vida y a mejorar su calidad gracias a sus beneficios fisiológicos, psicológicos y sociales”.³

¿Sabías que caminar dos kilómetros al día, unos 30 minutos, reduce en un 28% las posibilidades de sufrir una parada cardíaca?

La Organización médica Sanitas.es, nos enseña que caminar es una excelente manera de mejorar la salud y una actividad fácil de integrar en la mayoría de los estilos de vida.

Caminar, y en general, la práctica habitual de ejercicio físico puede ayudar a prevenir la osteoporosis, el riesgo de parada cardíaca y determinados cánceres. Otras ventajas son obvias e inmediatas.

- a) Mejorará tu capacidad de concentración.
- b) Disminuirán los efectos del estrés.
- c) Dormirás mejor.
- d) Te sentirás mejor.
- e) Te ayudará a controlar el peso.
- f) Reducirás la probabilidad de padecer enfermedades comunes.
- g) Colaborarás con el medio ambiente.⁴

Hemos visto como el acto de caminar, diariamente, es decir, cuando lo hacemos de manera habitual, ofrece grandes beneficios para la salud física y mental de los seres humanos, pero también es importante resaltar, que el caminar en las comunidades urbanas, es un factor que determina mejoramiento en la movilidad, en la reducción de la contaminación ambiental y en el mejoramiento de las relaciones sociales; por tanto, es fundamental trabajar para garantizar a las personas el derecho a la libre circulación proporcionando las condiciones físicas adecuadas de andenes, alamedas, - accesibilidad personas con movilidad reducida - y por su puesto de

³ https://asociacionapie.org/wp-content/uploads/2020/01/Activamadrid_documento-salud-web.pdf Fernández Roper, Manuel Tomás (12 de febrero de 2016). «Definiciones, Licencias, Permisos de Conducir y Documentación del vehículo». Centro de formación. Autoescuela Almerimar. Categoría de los vehículos. Córdoba: Ediciones Matfer.

⁴ Las ventajas de caminar. <https://www.sanitas.es/sanitas/seguros/es/particulares/biblioteca-de-salud/estilo-vida/san004984wr.html>

| | | |
|---|-----------------------------------|--------------------|
|  CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C. | PROCESO GESTIÓN NORMATIVA | CÓDIGO: GNV-FO-001 |
| | PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO | VERSIÓN: 02 |
| | | FECHA: 14-Nov-2019 |

seguridad, generando acciones que permitan e incentiven a la personas a caminar tranquilamente por la ciudad.

Por todas estas razones, desde la bancada del Polo Democrático Alternativo en el Concejo de Bogotá, con el lema “Primero el Peatón” hemos hecho referencia reiterada a la importancia de caminar, por salud, por sentido de pertenencia a la ciudad, por ahorro y por reducir la polución sin sumarle al trancón, dándole prioridad al peatón.

Es necesario que la administración distrital adelante campañas y actividades para promover entre los bogotanos el hábito de caminar y que esta actividad no solamente se haga, por obligación, durante el día sin carro y sin moto, sino a diario, como un hábito que contribuya a mejorar la movilidad, la vida de las personas, como parte de una política pública que ponga al peatón por encima de los demás actores de la movilidad en la ciudad.

SITUACION DEL PEATON EN BOGOTA

Según la Encuesta de Movilidad 2019, en Bogotá, en un día típico se realizan 15.831.826 viajes de los cuales el 36% se hacen a pie, el 14% se hacen en Transmilenio y el 13% en auto, además se hacen 198.096 viajes en auto o camioneta pedidos por app móvil lo que representa el 1,2 % de los viajes de la ciudad, tal como se muestra en el siguiente cuadro.

Tabla 1. Viajes en Bogotá por Modo Principal

| Modo Principal | Viajes |
|--|-------------------|
| A pie (mayor o igual a 15 minutos) | 3.191.070 |
| A pie (menor de 15 minutos) | 2.467.993 |
| TransMilenio | 2.185.464 |
| Auto | 1.986.760 |
| SITP Zonal | 1.483.030 |
| SITP Provisional | 898.208 |
| Bicicleta | 880.367 |
| Moto | 741.072 |
| Taxi | 651.165 |
| Transporte Escolar | 421.108 |
| Alimentador | 266.566 |
| T.Informal: bus, auto, jeep piratas, motocarro, mototaxi, bicitaxi, taxi colectivo | 237.308 |
| T.Informal: auto/camioneta por app móvil | 198.096 |
| Otro | 120.315 |
| Intermunicipal | 89.378 |
| Patineta | 12.975 |
| Cable | 949 |
| Total general | 15.831.826 |

Fuente: Encuesta de Movilidad 2019 -SDM-DIM

De acuerdo con lo anterior, 5.659.063 viajes en la ciudad se realizan a pie, lo que equivale al 36%, de los 15.831.826 viajes diarios que se hacen el Bogotá todos los días, como se dijo antes. Así mismo se ha establecido que de 100 viajes a pie, solo dos son hechos por personas que viven en barrios de estrato 5 y 6, mientras que el 95% se encuentran en los estratos 1, 2 y 3.

| | | |
|---|--------------------------------------|--------------------|
|  CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C. | PROCESO GESTIÓN NORMATIVA | CÓDIGO: GNV-FO-001 |
| | PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO | VERSIÓN: 02 |
| | | FECHA: 14-Nov-2019 |

Los hogares por localidad que reportan más viajes en un día típico son: Suba con 2.471.179 y Kennedy con 2.163.951; sin embargo, se debe aclarar que son también las localidades que presentan mayor concentración de hogares con 15,4% y 13,4% respectivamente.

Tabla.2 Viajes en Bogotá por localidad del hogar encuestado

| Localidad Hogar | Viajes |
|----------------------|-------------------|
| SUBA | 2.471.179 |
| KENNEDY | 2.163.951 |
| ENGATIVA | 1.649.533 |
| BOSA | 1.586.521 |
| CIUDAD BOLIVAR | 1.428.288 |
| USAQUEN | 1.221.241 |
| USME | 749.984 |
| RAFAEL URIBE URIBE | 730.157 |
| SAN CRISTOBAL | 729.942 |
| FONTIBON | 691.984 |
| PUENTE ARANDA | 476.543 |
| TUNJUELITO | 371.102 |
| CHAPINERO | 343.429 |
| TEUSAQUILLO | 316.385 |
| BARRIOS UNIDOS | 278.972 |
| SANTA FE | 225.309 |
| ANTONIO NARINO | 158.561 |
| LOS MARTIRES | 151.268 |
| UPR | 53.484 |
| CANDELARIA | 33.992 |
| Total general | 15.831.826 |

Fuente: Encuesta de Movilidad 2019 -SDM- DIM

Respecto del número de peatones que diariamente transitan en la ciudad, se tiene que según la Encuesta de Movilidad 2019, en un día típico en Bogotá se realizan 5.659.064 viajes a pie, de los cuales el 61% son realizados por mujeres y el 39% por hombres.

Tabla.3 Viajes peatonales en Bogotá por sexo y grupo etario

| Edad | Hombre | Mujer | Viajes a Pie |
|----------------------|------------------|------------------|------------------|
| 05-18 | 851.116 | 824.647 | 1.675.763 |
| 19-25 | 226.188 | 314.241 | 540.429 |
| 26-40 | 363.043 | 754.976 | 1.118.019 |
| 41-60 | 398.380 | 927.000 | 1.325.380 |
| Más de 60 | 370.323 | 629.150 | 999.473 |
| Total general | 2.209.050 | 3.450.013 | 5.659.064 |

Fuente: Encuesta de Movilidad 2019 -SDM-DIM

Los viajes realizados a pie en Bogotá en su mayoría son por motivo “volver a casa”, seguido de “buscar o dejar a alguien” y de “estudiar”. Es importante señalar que para las mujeres uno de los motivos predominantes de viaje a pie es “hacer compras”.

| | | |
|---|--------------------------------------|--------------------|
|  CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C. | PROCESO GESTIÓN NORMATIVA | CÓDIGO: GNV-FO-001 |
| | PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO | VERSIÓN: 02 |
| | | FECHA: 14-Nov-2019 |

Tabla.4 Viajes peatonales en Bogotá por sexo y motivo de viaje

| Motivo del viaje | Hombre | Mujer | Viajes a Pie |
|----------------------------------|------------------|------------------|------------------|
| Actividad física y deporte | 73.772 | 78.987 | 152.759 |
| Actividades con fines religiosos | 8.596 | 39.371 | 47.968 |
| Asuntos de trabajo | 23.449 | 19.450 | 42.899 |
| Buscar trabajo | 7.115 | 5.149 | 12.264 |
| Buscar/Dejar a alguien | 111.542 | 392.258 | 503.800 |
| Buscar/Dejar algo | 17.939 | 39.076 | 57.015 |
| Comer/Tomar algo | 56.968 | 49.175 | 106.143 |
| Compras | 186.790 | 415.656 | 602.446 |
| Cuidado de personas | 2.706 | 11.650 | 14.356 |
| Estudiar | 350.108 | 338.901 | 689.009 |
| Otro | 5.634 | 9.381 | 15.015 |
| Recibir atención en salud | 24.059 | 40.466 | 64.524 |
| Recreación y cultura | 33.838 | 37.944 | 71.782 |
| Trabajar | 160.079 | 173.418 | 333.496 |
| Trámites | 83.029 | 128.008 | 211.038 |
| Ver a alguien | 51.538 | 99.595 | 151.134 |
| Volver a casa | 1.011.890 | 1.571.527 | 2.583.416 |
| Total general | 2.209.050 | 3.450.013 | 5.659.064 |

Fuente: Encuesta de Movilidad 2019 -SDM-DIM

En cuanto a seguridad vial, es pertinente acotar que según la Organización Mundial de la Salud - OMS, en América Latina el 22% de todas las muertes generadas por accidentes de tránsito corresponden a peatones; como consecuencia de ello se culpa al peatón de su propia muerte; situación, que se puede evitar si tanto el peatón como el conductor respetan las normas de seguridad vial. Es de anotar que un buen número de accidentes de peatones, en ocasiones también son generados por la inseguridad en las calles, por la invasión del espacio público y por una pobre y deteriorada infraestructura peatonal, principalmente en los barrios más pobres de la ciudad.

A continuación, se presenta el número de peatones involucrados en siniestros viales, discriminado por localidad, año y tipo de víctima (V.F: Víctima Fatal. V.L: Víctima Lesionada) para los años 2015 a 2020. Se aclara que estos datos corresponden a la totalidad de peatones, independientemente de si sus acciones pudieron causar los siniestros o fueron causados por terceros.

| | | | | | | | | | | | | |
|---|-----------------------------------|--|--|--|--|--|--------------------|--|--|--|--|--|
|  CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C. | PROCESO GESTIÓN NORMATIVA | | | | | | CÓDIGO: GNV-FO-001 | | | | | |
| | PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO | | | | | | VERSIÓN: 02 | | | | | |
| | | | | | | | FECHA: 14-Nov-2019 | | | | | |

Tabla 5. Peatones víctimas de siniestros viales. Años 2015 a 2020.

| Localidad | Año 2015 | | Año 2016 | | Año 2017 | | Año 2018 | | Año 2019 | | Año 2020 | |
|----------------------|-------------|------------|-------------|------------|-------------|------------|-------------|------------|-------------|------------|-------------|-----------|
| | V. L. | V. F. | V. L. | V. F. |
| Antonio Nariño | 96 | 13 | 87 | 9 | 105 | 5 | 106 | 11 | 90 | 3 | 31 | 5 |
| Barrios Unidos | 126 | 6 | 114 | 8 | 114 | 11 | 134 | 13 | 108 | 6 | 30 | 3 |
| Bosa | 258 | 16 | 266 | 10 | 276 | 17 | 287 | 12 | 263 | 15 | 94 | 4 |
| Chapinero | 166 | 7 | 189 | 11 | 139 | 5 | 162 | 12 | 168 | 5 | 54 | 1 |
| Ciudad Bolívar | 345 | 18 | 322 | 23 | 269 | 26 | 301 | 14 | 269 | 16 | 99 | 6 |
| Engativá | 372 | 24 | 309 | 23 | 291 | 23 | 362 | 20 | 318 | 24 | 77 | 6 |
| Fontibón | 177 | 12 | 178 | 15 | 199 | 14 | 207 | 11 | 177 | 14 | 57 | 3 |
| Kennedy | 620 | 41 | 580 | 50 | 594 | 52 | 546 | 42 | 523 | 24 | 153 | 15 |
| La Candelaria | 24 | | 29 | 1 | 15 | 2 | 23 | | 34 | 2 | 10 | |
| Los Mártires | 121 | 13 | 163 | 14 | 131 | 10 | 145 | 8 | 142 | 7 | 38 | 2 |
| Puente Aranda | 216 | 20 | 225 | 19 | 190 | 17 | 241 | 13 | 211 | 26 | 77 | 2 |
| Rafael Uribe Uribe | 174 | 11 | 199 | 10 | 205 | 16 | 153 | 10 | 146 | 18 | 74 | |
| San Cristóbal | 225 | 15 | 209 | 7 | 181 | 13 | 261 | 8 | 228 | 12 | 70 | 4 |
| Santa Fe | 148 | 17 | 199 | 15 | 181 | 4 | 211 | 7 | 185 | 11 | 50 | 4 |
| Suba | 413 | 22 | 385 | 18 | 341 | 16 | 328 | 19 | 292 | 15 | 104 | 4 |
| Teusaquillo | 142 | 8 | 109 | 8 | 102 | 11 | 136 | 11 | 98 | 10 | 31 | 1 |
| Tunjuelito | 154 | 8 | 148 | 11 | 113 | 13 | 113 | 10 | 142 | 7 | 34 | 4 |
| Usaquén | 251 | 8 | 232 | 22 | 188 | 8 | 219 | 12 | 238 | 10 | 67 | 7 |
| Usme | 192 | 7 | 170 | 9 | 172 | 9 | 176 | 13 | 134 | 11 | 64 | 5 |
| Total general | 4220 | 266 | 4113 | 283 | 3806 | 272 | 4111 | 246 | 3766 | 236 | 1214 | 76 |

Fuente: SIGAT – DIM-SDM.

Fecha consulta: 25/08/2020. * Datos preliminares, susceptibles de modificación.

V.F: Víctima Fatal. V.L: Víctima Lesionada.

Esta información ha sido suministrada amablemente por la Secretaría Distrital de Movilidad a través de la respuesta a la proposición 681 de 2020, presentada por la bancada del Polo Democrático Alternativo, en cabeza del Concejal Celio Nieves Herrera, cuyo tema es: “Situación del Peatón en Bogotá”.

Según reportes de la Secretaría Distrital de Movilidad, en Bogotá se registra un total de 30 mil accidentes de tránsito promedio por año por causa de irrespeto a las normas de tránsito. En el Plan de Desarrollo, “Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para la Bogotá del Siglo XXI”, dentro del Programa: “Movilidad segura, sostenible y accesible”, se contempla que el número de personas y jóvenes fallecidos por siniestros viales de la ciudad está en: 236 Peatones; ciclistas 71, motociclistas (conductor y acompañante) 169, conductores 10, pasajeros 19, para un total 505 que

| | | |
|---|--------------------------------------|--------------------|
|  CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C. | PROCESO GESTIÓN NORMATIVA | CÓDIGO: GNV-FO-001 |
| | PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO | VERSIÓN: 02 |
| | | FECHA: 14-Nov-2019 |

incluye 183 jóvenes (Fuente SIGAT - SDM 2019), por lo que se propuso como metas sectoriales para este cuatrienio: reducir en 20% el número de víctimas fatales por siniestros viales para cada uno de los actores de la vía y el número de jóvenes (entre 14 y 28 años) fallecidos por siniestros viales, es decir bajar las cifras a: Peatones 189, ciclistas 57, motociclistas (conductor y acompañante) 135, conductores 8, pasajeros 15 para un total 404 que incluye 146 jóvenes, aunque lo ideal es evitar totalmente la accidentalidad vial en la ciudad, algo muy difícil, seguramente, pero debe ser nuestro horizonte.

CULTURA INTEGRAL PARA LA MOVILIDAD

Preocupados por las cifras sobre accidentalidad vial en la ciudad y especialmente el alto número de peatones involucrados con un alto índice de personas fallecidas por causa de accidentes de tránsito y otros en las calles y el espacio público de la ciudad, desde el año 2012, hemos expuesto la necesidad de implementar una política pública dirigida a generar entre la ciudadanía una cultura integral para la movilidad, promoviendo entre los conductores y demás actores viales una actitud de no violencia, respeto al peatón, respeto a las normas y señales de tránsito, y mayor prudencia a la hora de conducir o simplemente transitar por la calles y el espacio público.

Cultura integral para la movilidad y la seguridad vial, un aporte de Celio Nieves para la Bogotá Humana. Durante la discusión del Plan de Desarrollo “Bogotá Humana 2012- 2016”, se propuso la inclusión de una programa en tal sentido, propuesta que fue acogida por parte de la Administración Distrital de la época, por lo que finalmente se plasmó, dentro del Programa de Movilidad, el Proyecto 10. “Cultura integral para la movilidad y la seguridad vial”, bajo el principio de un cambio cultural en la gestión de la movilidad en la ciudad. Para lograr lo anterior se propuso adelantar acciones con el fin de direccionar las formas de uso de la infraestructura y la oferta del sistema de movilidad, de manera que se incida en las dinámicas sociales y los comportamientos individuales que los usuarios despliegan cotidianamente sobre ellas, con una perspectiva de corresponsabilidad en el comportamiento humano, donde las personas debe hacer parte del problema y de la solución, por convicción y no por obligación. Dicho programa estableció las metas: metas del Plan de Desarrollo la reducción del índice de mortalidad por accidentes de tránsito del 3.5 actual al 2.8 por cada 10 mil vehículos, así como también la realización de 26 pactos sobre problemas claves de movilidad abordados por los diferentes componentes de intervención: pedagogía y seguridad vial, dinámicas de movilidad, contingencias, emergencias y eventos entre otros. Todas estas acciones contribuyeron a avanzar en la construcción de cultura ciudadana para la movilidad segura en las vías, pero que es necesario fortalecer mediante la conformación de una política pública de protección y prevalencia del Peatón como agente vulnerable de la movilidad.

De otra parte, durante los 2013 y 2014, impulsamos diversas campañas pedagógicas para concientizar a los conductores de no conducir en estado de embriaguez. La campaña “¡Cálmate, no manejes embriagado!, no creo que hayas vivido tanto, para acabar tu vida en un segundo... y la de otros” en universidades, parqueaderos, centros comerciales, zonas de discotecas, sitios de grandes superficies entre otros lugares de concentración masiva, para evitar la letal mezcla de gasolina con alcohol, buscando concientizar a los bogotanos sobre las graves consecuencias que puede tener conducir en estado de alicoramiento. Es lamentable que cada fin de semana estén sucediendo dos muertes por culpa de personas que no quieren concienciarse sobre la importancia de preservar sus vidas y la de los demás y continúen conduciendo bajo los efectos del alcohol.

| | | |
|---|-----------------------------------|--------------------|
|  CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C. | PROCESO GESTIÓN NORMATIVA | CÓDIGO: GNV-FO-001 |
| | PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO | VERSIÓN: 02 |
| | | FECHA: 14-Nov-2019 |

Otro aspecto que hemos venido trabajando en la educación de los peatones, es el relacionado con el uso adecuado de los pasos peatonales a nivel, debidamente demarcados y señalizados para el tránsito seguro de las personas, Las comúnmente denominadas “cebras” deben contribuir al tránsito peatonal seguro de las personas en general; si a los ciudadanos se les habla de la importancia de usar las cebras, comenzaremos a generar una cultura ciudadana en donde el peatón sea la prioridad, contribuyendo así a la reducción de accidentes en las vías capitalinas, tal como se hizo en el Gobierno del Alcalde Antanas Mockus.

Es necesario empezar por educar y formar a los conductores del servicio público, los conductores de Transmilenio y del SITP, pues se han encontrado que un número importante de las infracciones involucran buses corresponde al SITP, Transmilenio y taxis.

Por estas razones, nos hemos puesto a la tarea de proponer al Concejo de la ciudad establecer la Política Pública Primero el Peatón y declarar para la ciudad, como a nivel mundial el 17 de agosto el día del peatón. Esa fecha fue institucionalizada por la Organización Mundial de la Salud.- OMS en memoria de Bridget Driscoll, una ciudadana de Londres que falleció tras ser atropellada por un vehículo en el año de 1897.



¿Cuál es la política pública en materia de cultura ciudadana, prevención del delito, protección de la vida y privilegio o prevalencia del peatón sobre cualquier otro actor de la movilidad, que tiene o aplica el distrito para la protección de los que se movilizan a pie?

(PP 681 de 2020)

La SDM adoptó la política de Visión Cero en el año 2016. La Visión Cero le da un enfoque ético a la seguridad vial y tiene como ideal reducir a cero el número de víctimas fatales o heridos graves de siniestros viales, acepta que el ser humano comete errores, es frágil, y que los elementos del sistema vial son los que condicionan un comportamiento seguro.

Enmarcado en este enfoque, la ciudad adoptó el Plan Distrital de Seguridad Vial y del Motociclista 2017-2026, el cual establece cinco ejes, con sus respectivos programas y acciones a desarrollar para cumplir los objetivos planteados, dentro de los cinco ejes establecidos, el eje cuatro corresponde al de Infraestructura segura, el cual a su vez cuenta con seis programas que a continuación se relacionan:

| | | |
|---|-----------------------------------|--------------------|
|  CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C. | PROCESO GESTIÓN NORMATIVA | CÓDIGO: GNV-FO-001 |
| | PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO | VERSIÓN: 02 |
| | | FECHA: 14-Nov-2019 |

1. Programa Gestión de la Velocidad.
2. Tratamiento de Puntos Críticos.
3. Programa de Auditorías de Seguridad Vial ASV.
4. Herramienta de reportes de daños en la infraestructura y en la señalización.
5. Componente de seguridad vial en la construcción de obras.
6. Recorridos seguros hacia las instituciones educativas.

A la fecha la SDM se encuentra estructurando una campaña para visibilizar y proteger a los peatones en Bogotá, buscando que a través de la cultura ciudadana todos los actores viales los protejan y los cuiden en la vía. Estos procesos de fortalecimiento de la cultura ciudadana buscan involucrar al ciudadano como actor corresponsable en la regulación de comportamientos frente a los peatones en Bogotá, entendiendo que los peatones son las principales víctimas de la movilidad. Por esto se está generando un proyecto de ciudad donde el peatón sea el actor vial prioritario.

En materia de señalización, para los años de 2017, 2018, 2019 y lo corrido de 2020, las acciones implementadas para la seguridad peatonal han sido: señalización de zonas escolares, cruces semaforizados, senderos peatonales (incluye cebras), zonas de tráfico calmado, zonas con dispositivos de control de velocidad. En la tabla 10 se presenta un resumen del número de medidas implementadas, donde se evidencia que desde enero de 2017 hasta mayo de 2020 se han implementado 22403 medidas que promueven la seguridad vial de los peatones.⁵

Tabla 10. Medidas adoptadas para promover seguridad vial de peatones

| AÑO | DEMARCACIÓN ZONAS ESCOLARES | INTERSECCIONES SEMAFORIZADAS | SENDEROS PEATONAL (INCLUYE CEBRAS) | TRÁFICO CALMADO (CANALIZACIONES, PACIFICACIONES, BIGBOX, CRUCES DE FRANJAS AZULES, ETC) | ZONAS CON DISPOSITIVOS DE CONTROL DE VELOCIDAD (BANDAS, LINEAS LOGARITMICAS, FRANJAS DE ESTOPEROLES, BANDAS RELENTIZADORAS ETC) | TOTAL |
|------|-----------------------------|------------------------------|------------------------------------|---|---|-------|
| 2017 | 593 | 228 | 2239 | 699 | 497 | 4256 |
| 2018 | 887 | 47 | 3186 | 1761 | 915 | 6796 |
| 2019 | 517 | 234 | 2317 | 795 | 4815 | 8678 |
| | 246 | 159 | 1188 | 514 | 566 | 2673 |

Fuente: Subdirección de la Bicicleta y el Peatón

⁵ Secretaría Distrital de Movilidad, Respuesta a la Proposición 681 de 2020 – Situación de Peatón en Bogotá.

| | | |
|---|--------------------------------------|--------------------|
|  CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C. | PROCESO GESTIÓN NORMATIVA | CÓDIGO: GNV-FO-001 |
| | PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO | VERSIÓN: 02 |
| | | FECHA: 14-Nov-2019 |

CIUDADES CAMINABLES

En el mundo entero, desde décadas atrás, los planificadores urbanos vienen trabajando por construir nuevos ambientes donde el caminar sea el medio más propicio para moverse en algunos sectores de la ciudad. Es así como ha surgido el concepto de CIUDADES CAMINABLES, que no son otra cosa que áreas urbanas diseñadas y construidas para que las personas puedan desplazarse tranquilamente, libres de congestión vehicular, sin contaminación ambiental, de manera segura y con mayores y mejores vínculos sociales.

Las ciudades caminables proporcionan confort, recreación y condiciones para una mejor calidad de vida de la población; mientras más distante esté el ser humano del vehículo, mayor calidad de vida habrá en las ciudades.

La tendencia parece clara: en el siglo XXI, las ciudades por fin toman conciencia de que los coches causan contaminación, ocupan espacio y de que deben repensar su diseño. Y aunque a veces con tanta nueva movilidad – motos eléctricas, patinetes, vehículos compartidos y bicicletas – nos olvidamos de ellos, lo cierto es que en la jerarquía de movilidad urbana el rey es el peatón.⁶

Por esta razón, ciudades como: Copenhague, San Francisco, Madrid, Nueva York y muchas otras, han renovado sus centros urbanos privilegiando los espacios para la permanencia y construyendo amplias aceras para facilitar la movilidad a pie; esto, dados sus altos índices de densidad y los múltiples usos del suelo en unas determinadas áreas, lo que hacen que las personas se muevan mucho más ciertas zonas urbanas relativamente pequeñas con relación al total de la ciudad. En otras palabras, en algunas áreas urbanas, la gente no necesita el vehículo, se mueve a pie.

Fomentar un mayor nivel de ‘caminabilidad’ es importante, no sólo por los beneficios para la salud asociados a caminar, sino también porque hacer las zonas más ‘caminables’ genera actividad económica, incrementa los valores de los predios y el turismo, mejora la movilidad y aumenta la calidad de vida de los usuarios.

La movilidad peatonal es un aspecto recurrente en los discursos de la ciudad actual. Se espera que en las ciudades se generen espacios urbanos que fomenten la caminabilidad y, de esta manera, se promueva la reducción de la movilidad vehicular y la recuperación de la calidad ambiental, a fin de mejorar la calidad de vida de los ciudadanos. De esta manera, es necesario evaluar en términos cuantitativos las diferentes condiciones que permitan tener desplazamientos a pie, y con ello servir de base para la implementación de políticas de movilidad y espacio público que aporten a la generación de entornos más amigables.

Para el caso de Bogotá se plantea la construcción y medición del índice de caminabilidad basado en cinco componentes: calidad ambiental, densidad, confort, proximidad y entropía aplicados en las

⁶ https://www.tendenciashoy.com/viajeros/destinos/diez-ciudades-que-cuidan-a-los-transeuntes_582740_102.html.

| | | |
|---|-----------------------------------|--------------------|
|  CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C. | PROCESO GESTIÓN NORMATIVA | CÓDIGO: GNV-FO-001 |
| | PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO | VERSIÓN: 02 |
| | | FECHA: 14-Nov-2019 |

Unidades de Planeamiento Zonal (UPZ), mediante el análisis de bases de datos espaciales y herramientas de sistemas de información geográfica (SIG). Se construye el índice entendiendo que es un indicador relativo de qué tan bien está el entorno construido en diferentes áreas para caminar, y qué condiciones de entorno propician dicho comportamiento. Se logra diagnosticar cuáles son los grados de caminabilidad por cada UPZ, y se distinguen diversas condiciones en los sectores analizados. La "caminabilidad" de una comunidad puede ser definida como la medida en que las características del entorno construido y el uso del suelo pueden o no ser propicias para movimientos de a pie para los residentes de una determinada zona, ya sea para desarrollar actividades de ocio, ejercicio o la recreación, o para acceder a los servicios, viajar o trabajar

En la ciudad de Bogotá, la caminabilidad adquiere relevancia en dos aspectos fundamentales. En términos de salud, promueve la actividad física y es una alternativa viable al transporte motorizado, que contribuye a disminuir la congestión vehicular y a la reducción de consumo de combustibles fósiles y las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI). En el segundo aspecto, se configura en el estímulo a la actividad comercial.⁷

¿Cuál es el número de kilómetros o metros cuadrados de andenes y de espacio público de permanencia o circulación como plazoletas u otros que hay en la ciudad?

De acuerdo con la respuesta del IDU a la PP 681 de 2020, a partir del inventario más actualizado sobre dicha infraestructura, su extensión es de aproximadamente 36 millones de metros cuadrados (m²) a junio 30 de 2020, y se presenta para cada localidad como se relaciona a continuación:

| LOCALIDAD | ANDEN m ² | SEPARADOR m ² | POMPEYANO m ² | PLAZA m ² |
|-------------------|-------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-------------------------|
| 1 Usaquén | 2.212.326 | 1.369.500 | 2.401 | 10.227 |
| 2 Chapinero | 1.122.632 | 240.059 | 3.951 | 33.526 |
| 3 Santa Fe | 584.950 | 123.089 | 860 | 36.278 |
| 4 San Cristóbal | 1.196.113 | 71.361 | 964 | 5.867 |
| 5 Usme | 1.020.551 | 159.552 | 58 | 1.419 |
| 6 Tunjuelito | 649.997 | 177.676 | 340 | 4.775 |
| 7 Bosa | 1.638.547 | 207.057 | 1.959 | 1.947 |
| 8 Kennedy | 3.325.719 | 700.146 | 11.864 | 7.542 |
| 9 Fontibón | 1.803.752 | 1.014.019 | 528 | 17.734 |
| 10 Engativá | 2.734.782 | 476.172 | 1.584 | 23.486 |
| 11 Suba | 3.410.536 | 710.823 | 4.248 | 18.392 |
| 12 Barrios Unidos | 1.223.575 | 362.733 | 1.058 | 8.840 |
| 13 Teusaquillo | 1.261.561 | 781.610 | 1.921 | 99.733 |
| 14 Los Mártires | 751.270 | 150.861 | 548 | 24.192 |

⁷ Índice de caminabilidad para la ciudad de Bogotá. <https://revistadearquitectura.ucatolica.edu.co/article/view/1884/2344>

| | | |
|---|--------------------------------------|--------------------|
|  CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C. | PROCESO GESTIÓN NORMATIVA | CÓDIGO: GNV-FO-001 |
| | PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO | VERSIÓN: 02 |
| | | FECHA: 14-Nov-2019 |

| | | | | |
|-----------------------|-------------------|------------------|---------------|----------------|
| 15 Antonio Nariño | 556.004 | 110.029 | 1.170 | 0 |
| 16 Puente Aranda | 1.706.259 | 664.994 | 1.433 | 7.043 |
| 17 La Candelaria | 168.252 | 16.359 | 666 | 16.129 |
| 18 Rafael Uribe Uribe | 1.153.669 | 160.816 | 145 | 0 |
| 19 Ciudad Bolívar | 1.453.519 | 271.148 | 1.263 | 4.004 |
| TOTAL GENERAL | 27.974.013 | 7.768.004 | 36.961 | 321.135 |

Fuente: IDU/DTE, SIGIDU, 30 de junio de 2020.

En Bogotá hay 3,48% metros cuadrados de andenes por habitante (m²/hab), según el reporte técnico de indicadores de espacio público 2017 del Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público DADEP, las localidades con más espacio para caminar son Teusaquillo con 8 m²/hab, Los Mártires 7,54 m²/hab y Chapinero que tiene 7,58 m²/hab.

En cuanto al Espacio Público Efectivo, Bogotá se encuentra muy por debajo del estándar establecido en el Decreto 1077 de 2015 de 15m²/hab, ya que solo llega al 4,41 m²/hab. El mapa nos muestra las UPZ que estarían por encima del estándar establecido de 15 m²/hab en donde se tienen a la UPZ Jardín Botánico, Simón Bolívar- CAN, Salitre, la Academia y Paseo los Libertadores.

Así las cosas, Bogotá está lejos de satisfacer los índices ideales en materia de espacio público, andenes, calidad del aire, arborización, zonas verdes, etc., lo que dificulta que la ciudad ofrezca condiciones adecuadas para ser caminable, por lo que es necesario e imprescindible seguir trabajando para el mejoramiento de tales condiciones, algo que proponemos también como parte de los objetivos de esta proyecto de acuerdo.

Todo esto nos conduce a trabajar para **CONSTRUIR UNA MEJOR CIUDAD PARA EL PEATÓN.**

Desde la bancada del Polo Democrático Alternativo, en diferentes oportunidades, hemos planteado distintas acciones de mejoramiento de la estructura funcional de la ciudad incluyendo el mejoramiento de la malla vial intermedia y local, la construcción, el mejoramiento y la ampliación de los andenes, la construcción de Redes Ambientales Peatonales Seguras - RAPS, la ampliación de la cobertura arbórea de la ciudad, el uso de fuentes no convencionales de energía, la construcción de escaleras eléctricas en barrios de ladera y el mejoramiento de las condiciones de accesibilidad para la personas con movilidad reducida en las infraestructuras y áreas libres de las entidades públicas del Distrito Capital.

En tal sentido, hemos logrado y estamos en la implementación de los Acuerdos: 328 DE 2008: "Por medio del cual se promueve la señalización turística vial y peatonal de Bogotá y se dictan otras disposiciones"; 435 DE 2010: "Por medio del cual se dictan lineamientos para ampliar la cobertura arbórea en parques y zonas verdes de equipamientos urbanos públicos"; 463 DE 2010: "Por medio del cual se establecen medidas de acciones afirmativas para facilitar la accesibilidad a personas en condición de discapacidad y movilidad reducida en espacios y edificios públicos del Distrito Capital"; 585 DE 2015: "Por el cual se reglamenta la instalación de puntos de hidratación humana o bebederos de agua potable en parques y ciclorrutas del Distrito Capital"; 655 DE 2016: "Por el cual se establece el uso de Fuentes No Convencionales de Energía –FNCE- en el Distrito Capital" y 757

| | | |
|---|-----------------------------------|--------------------|
|  CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C. | PROCESO GESTIÓN NORMATIVA | CÓDIGO: GNV-FO-001 |
| | PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO | VERSIÓN: 02 |
| | | FECHA: 14-Nov-2019 |

DE 2019. “Por el cual se crea la “Estrategia Bogotá + Verde 2030” y se dictan otras disposiciones”, normas que imbuyen diferentes acciones en pro del mejoramiento de la infraestructura física de la ciudad, de la accesibilidad y de las condiciones ambientales para hacer de Bogotá, una ciudad mucho más caminable.

Así mismo, consideramos importante hacer un llamado a la Administración Distrital para que en la, revisión ordinaria del Plan de Ordenamiento Territorial que actualmente se adelanta en la ciudad, se contemple la posibilidad de iniciar los estudios para la elaboración de un **PLAN MAESTRO DE PEATONALIZACIÓN**. Es conveniente establecer qué áreas de la ciudad tienen la vocación para ser peatonalizadas, lo cual pero debe ser parte de una red o sistema de peatonalización y de construcción de ciudad caminable, que permita la comunicación y la articulación con distintas áreas urbanas, así como también con la infraestructura de transporte y los distintos equipamientos públicos y comunales y no simplemente la peatonalización de calles de manera aislada o desarticulada.

Pasos peatonales

Hemos adelantado también campañas de sensibilización a la ciudadanía y sendas solicitudes a la administración distrital para mejorar los pasos peatonales y las áreas de circulación de la ciudad.

En el año 2014, tras un recorrido por la capital se observó que en varias vías, intersecciones y cruces de la ciudad no hay pasos peatonales demarcados o los existentes están totalmente desdibujados y sin ningún tipo de mantenimiento, “es como si esta selva de concreto se hubiera comido las pocas cebras que existía”. La ausencia o baja cantidad de pasos demarcados con líneas blancas para el tránsito exclusivo de peatones, denominados CEBRAS, hace que las personas transiten por lugares peligrosos o por cualquier parte. Por esta razón, solicitamos a la administración Distrital implementar de manera urgente el proyecto denominado "1.000 cebras para Bogotá", con la demarcación de los pasos peatonales en las intersecciones y cruces de la ciudad, especialmente en las vías principales de la ciudad: avenidas, arterias, lugares adyacentes a colegios, coliseos, estadios, parques, centros comerciales, plazas de mercado, etc., para generar conciencia entre los bogotanos y construir más cultura ciudadana por una movilidad ágil y segura.

En lo que hace referencia a la demarcación de pasos peatonales, se tiene que como parte de las metas para la vigencia 2020, la SDM se propuso demarcar 2889 zonas con dispositivos de control de velocidad dentro de las cuales se encuentran: Intersecciones semaforizadas, senderos peatonales (incluye cebras), Pictogramas (velocidad, bicicleta, uso de carriles, flechas de cambio de carril en carriles preferenciales, etc.), Tráfico Calmado (canalizaciones, pacificaciones, bigbox, cruces de franjas azules, etc.) y Dispositivos de Control de velocidad (bandas, líneas logarítmicas, franjas de estoperoles, bandas ralentizadoras, etc.)⁸

⁸ Secretaría Distrital de Movilidad, Respuesta a la Proposición 681 de 2020 – Situación del Peatón en Bogotá.

| | | |
|---|-----------------------------------|--------------------|
|  CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C. | PROCESO GESTIÓN NORMATIVA | CÓDIGO: GNV-FO-001 |
| | PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO | VERSIÓN: 02 |
| | | FECHA: 14-Nov-2019 |

A continuación, en forma más detallada, se presenta la información referente al número de cebras demarcadas en cada una de la 5 zonas de Bogotá para el periodo corrido de 2020, y en el anexo “BASE GEORREFERENCIADA CRUCES PEATONALES 2020” se encuentra la ubicación de cada una de las cebras demarcadas y la zona a la cual pertenece:

Tabla 9. Cebraz demarcadas por zona en 2020

| ZONA | # DE CEBRAS DEMARCADAS |
|----------------------|------------------------|
| NOR OCCIDENTE | 257 |
| NORTE | 116 |
| ORIENTE | 140 |
| SUR | 143 |
| SUR OCCIDENTE | 88 |
| Total general | 744 |

Fuente: Elaboración SDM a partir de información georreferenciada contratos integrales señalización.

Actualmente, para el Plan de Desarrollo del cuatrienio 2020 – 2024 se estableció como meta No. 7 “Intervenir 12.000 pasos peatonales”, en la cual, para la vigencia Junio - Diciembre de 2020 se deben demarcar 500 pasos peatonales.

En materia de señalización, para los años de 2017, 2018, 2019 y lo corrido de 2020, las acciones implementadas para la seguridad peatonal han sido: señalización de zonas escolares, cruces semaforizados, senderos peatonales (incluye cebras), zonas de tráfico calmado, zonas con dispositivos de control de velocidad. En la tabla 10 se presenta un resumen del número de medidas implementadas, donde se evidencia que desde enero de 2017 hasta mayo de 2020 se han implementado 22403 medidas que promueven la seguridad vial de los peatones.

Tabla 10. Medidas adoptadas para promover seguridad vial de peatones

| AÑO | DEMARCACIÓN ZONAS ESCOLARES | INTERSECCIONES SEMAFORIZADAS | SENDEROS PEATONAL (INCLUYE CEBRAS) | TRÁFICO CALMADO (CANALIZACIONES, PACIFICACIONES, BIGBOX, CRUCES DE FRANJAS AZULES, ETC) | ZONAS CON DISPOSITIVOS DE CONTROL DE VELOCIDAD (BANDAS, LINEAS LOGARITMICAS FRANJAS DE ESTOPEROLAS, BANDAS RELENTIZADORAS, ETC) | TOTAL |
|-------------|-----------------------------|------------------------------|------------------------------------|---|---|-------------|
| 2017 | 593 | 228 | 2239 | 699 | 497 | 4256 |
| 2018 | 887 | 47 | 3186 | 1761 | 915 | 6796 |

| | | |
|---|-----------------------------------|--------------------|
|  CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C. | PROCESO GESTIÓN NORMATIVA | CÓDIGO: GNV-FO-001 |
| | PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO | VERSIÓN: 02 |
| | | FECHA: 14-Nov-2019 |

| | | | | | | |
|-------------|-----|-----|------|-----|------|-------------|
| 2019 | 517 | 234 | 2317 | 795 | 4815 | 8678 |
| 2020 | 246 | 159 | 1188 | 514 | 566 | 2673 |

Fuente: Subdirección de la Bicicleta y el Peatón

Para finalizar, es importante tener en cuenta que, de acuerdo con las funciones asignadas a la Secretaría Distrital de Movilidad, esta entidad diariamente recibe y atiende un alto volumen de requerimientos relacionadas con la señalización de las vías del distrito capital "... instalación de señales nuevas, vandalismo, hurto, efectos generados por accidentes de tránsito (destrucción o modificación de la señal en el momento del accidente), instalación de señales por personas ajenas a la Secretaría Distrital de Movilidad, así como mantenimiento y reposición de señalización tanto vertical como horizontal por finalización de la vida útil...".⁹

Hemos solicitado también campañas de pedagogía en los pasos peatonales; estamos convencidos que si a los ciudadanos se les habla de la importancia de usar las cebras, comenzaremos a generar una cultura ciudadana en donde el peatón sea la prioridad, contribuyendo así a la reducción de accidentes en las vías capitalinas.

Redes Ambientales Peventuales Seguras – RAPS

Consideramos de vital importancia, en el marco de esta política pública de movilidad dirigida a la protección de la vida y al fomento de caminar como forma de transportarnos y de beneficio para la salud, la expansión del programa de Redes Ambientales Peventuales Seguras – RAPS, iniciado en la ciudad desde el año 2006, luego de la expedición del Plan Maestro de Movilidad (Decreto 319 de 2006, "Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, que incluye el ordenamiento de estacionamientos, y se dictan otras disposiciones).

Se entiende por Redes Ambientales Peventuales Seguras, el conjunto de espacios públicos, infraestructuras (senderos, aceras, andenes, plazoletas, etc.), zonas verdes, arborización y mobiliario urbano, dedicados para el uso de peatones y los algunos casos, de bicisuarios.

Las PAPS garantizan a todos y cada uno de los actores que se movilizan a pie una conexión directa con el Sistema Integrado de Transporte Público – SITP, acceso seguro y sin barreras arquitectónicas a parques y plazoletas; favorecen el encuentro ciudadano y el uso social del territorio, todo ello, en las mejores condiciones ambientales y de seguridad para los ciudadanos en general.

⁹ Secretaría Distrital de Movilidad, Respuesta a la Proposición 681 de 2020 – Situación del Peatón en Bogotá.

| | | |
|---|--------------------------------------|--------------------|
|  CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C. | PROCESO GESTIÓN NORMATIVA | CÓDIGO: GNV-FO-001 |
| | PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO | VERSIÓN: 02 |
| | | FECHA: 14-Nov-2019 |

¿Cómo se encuentra la ciudad en materia de Redes Ambientales Peatonales Seguras?

Conforme a los resultados de la consultoría adelantada por la SDM en el año 2005,¹⁰ se determinaron las diez RAPS prioritarias que conforman la Fase I, correspondientes a Kennedy Central, El Rincón, Minutos de Dios, Teusaquillo, Carvajal, Venecia, Las Nieves, Chico Lago, La Sabana y Santa Bárbara.

De la relación anterior, la Administración Distrital ha implementado las RAPS de Las Nieves, Teusaquillo, Kennedy Central, Carvajal, Restrepo y Suba Rincón y se encuentran en proceso Minuto, Venecia y Sabana, de acuerdo a lo informado por el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU).

Teniendo en cuenta lo expuesto, el PDD contempla proyectos que mejoran las condiciones del espacio público, donde la prioridad son los actores viales no motorizados, una movilidad más limpia con adecuaciones paisajísticas acordes al territorio, las cuales en términos generales se pueden considerar como unas RAPS.

Es importante anotar que la política de las Redes Ambientales Peatonales Seguras RAPS, se configura desde el Plan Maestro de Movilidad y teniendo en cuenta lo contemplado en el Plan de Desarrollo Distrital informado anteriormente, por parte de las gestiones del IDU se continúa con su implementación.¹¹ El sistema de Redes Ambientales Peatonales Seguras debe articularse también con el Plan Maestro de Espacio Público, para lo cual se tendrá en cuenta el Programa de ampliación y complementación de las cartillas de andenes y mobiliario del espacio público, garantizando su aplicación cultural y económica en todos los ámbitos del espacio público de la ciudad. Para este propósito, contará con el apoyo del Jardín Botánico y el Departamento Técnico Administrativo del Medio Ambiente en los aspectos ambientales.

Nuestro empeño es, como ya se dijo, trabajar conjuntamente con la administración distrital en el cumplimiento del PDD, para que se continúe con la política de construcción de redes ambientales peatonales seguras, RAPS en la ciudad.

Escaleras o bandas eléctricas

En algunas zonas de ladera de barrios ubicados en las localidades periféricas como Ciudad, Bolívar, Rafael Uribe Uribe, San Cristóbal y Usaquén, es indispensable construir Escaleras

¹⁰ Contrato BM 068 - 2006 cuyo objeto fue "DISEÑO DE UNA ESTRATEGIA PARA LA CONFORMACIÓN DE REDES AMBIENTALES PEATONALES SEGURAS – RAPS –, ENMARCADA EN LA ESTRATEGIA DISTRITAL DE PROTECCIÓN AL PEATÓN Y EL PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD PARA BOGOTÁ D.C. Y FACTIBILIDAD TÉCNICA, ECONÓMICA, LEGAL Y FINANCIERA DE LA FASE I."

¹¹ Secretaría Distrital de Movilidad, Respuesta a la Proposición 681 de 2020 – Situación del Peatón en Bogotá.

| | | |
|---|-----------------------------------|--------------------|
|  CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C. | PROCESO GESTIÓN NORMATIVA | CÓDIGO: GNV-FO-001 |
| | PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO | VERSIÓN: 02 |
| | | FECHA: 14-Nov-2019 |

Eléctricas en los senderos peatonales de altas pendientes, para facilitar la accesibilidad principalmente de mujeres con niños de brazos y embarazadas, adultos mayores y personas con discapacidad.

En la siguiente tabla se señalan algunos sitios y barrios de la ciudad que se visitaron y consideramos, son objeto de la implementación del proyecto de escaleras o bandas eléctricas para facilitar a la accesibilidad a aquellos hogares ubicados en áreas de ladera, en algunos casos con pendientes fuertes y tramos bastante largos.

| Zonas que requieren escaleras o bandas eléctricas | |
|--|--|
| Localidad | Barrios |
| Usaquén | Calle 187 con carrera 7 Barrio Buena vista |
| | Calle 191 con carrera 7 Barrio Buena Vista |
| Rafael Uribe Uribe | Calle 33 sur desde avenida Caracas Barrio Granjas de San Pablo |
| | Calle 33 B sur desde Carrera 17 B Barrio Granjas de San Pablo |
| Ciudad Bolívar | Carrera 181 Calle 61 B sur Barrio Gibraltar |

Fuente: Elaboración propia. – UAN 503

Celebramos que la administración distrital hubiera acogido nuestra propuesta en este sentido al incluir en el Plan de Desarrollo Distrital 2020 – 2024, como parte del programa: Vivienda y Entornos Dignos en el Territorio Urbano y Rural, la meta 133: Realizar mejoramiento integral de barrios con Participación Ciudadana, en 8 territorios priorizados (puede incluir espacios públicos, malla vial, andenes, alamedas a escala barrial o bandas eléctricas).

Finalmente, en el propósito de construir una ciudad con mejores condiciones para el peatón, mantendremos el control político para que el gobierno distrital avance significativamente en todas y cada una de estas acciones, necesarias para construir una ciudad caminable en el marco de una política pública de movilidad donde el ser humano realmente sea el privilegiado y no el vehículo, como hasta ahora ha sido. Por esta razón, continuaremos también con nuestro propósito de que en las discusiones del presupuesto distrital se apropien recursos para todos estos fines, tanto en el aspecto físico urbano y rural como en lo referente al ser humano.

REFERENCIAS NACIONALES E INTERNACIONALES

(Sitios de internet - diversos casos)

Siete ciudades donde el Peatón es el Rey en la jerarquía de la movilidad

| | | |
|---|--------------------------------------|--------------------|
|  CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C. | PROCESO GESTIÓN NORMATIVA | CÓDIGO: GNV-FO-001 |
| | PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO | VERSIÓN: 02 |
| | | FECHA: 14-Nov-2019 |

La tendencia parece clara: en el siglo XXI, las ciudades por fin toman conciencia de que los coches causan contaminación, ocupan espacio y de que deben repensar su diseño. Y aunque a veces con tanta nueva movilidad – motos eléctricas, patinetes, vehículos compartidos y bicicletas – nos olvidamos de ellos, lo cierto es que en la jerarquía de movilidad urbana el rey es el peatón.

Pero tratar bien al peatón y devolverle las calles no implica solo limpiarlas de coches. En todo el planeta, y no solo en las amables y pequeñas urbes europeas, hay distintos ejemplos de lugares que han mejorado su 'caminabilidad': con bancos, aceras más anchas, intersecciones menos rápidas o eliminando pasos elevados.

Madrid

Madrid empezó peatonalizando varias calles en el centro – Preciados en los años 60; Arenal en 2006 y Fuencarral en 2009 – y en los últimos años ha puesto en marcha varias medidas para seguir ganándole espacio a los coches. La ciudad está ampliando las aceras de Gran Vía, una de las principales calles comerciales, y pronto pondrá en marcha el área de prioridad residencial Madrid Central, una corona central que impedirá la entrada a vehículos contaminantes.

Es un fenómeno global imparable. Así justificó la propia alcaldesa de Madrid, Manuela Carmena su decisión de peatonalizar una de las calles más céntricas, conocidas y comerciales de la capital, como es la Gran Vía, un objetivo que pretende alcanzar en dos años.

Copenhague

Stroget Street es la calle peatonal más larga del mundo (3,2 km) se encuentra en la capital de Dinamarca, Copenhague, fue iniciada en 1962. La calle encierra al mismo tiempo pequeñas plazas históricas desde su comienzo en Town Hall Square hasta Kongens Nytorv y a lo largo de sus arbolados rincones se extienden numerosos cafés, restaurante, galerías de arte o teatros.

París

La capital francesa ha peatonalizado 3,3 kilómetros del muelle de Georges Pompidou que van desde Tullerías hasta la Puerta del Arsenal. La medida ha levantado una fuerte polémica por ser una de las "autopistas" urbanas más importantes del centro de la capital que discurre por la orilla derecha del Sena. Pero no ha dado ni dará marcha atrás a su proyecto.

Berlín

Unter den Linden es una de las avenidas más representativas de la capital alemana. Además de viandantes y ciclistas, a partir de 2019 solo circularán autobuses, taxis y coches diplomáticos. En esa fecha está previsto el fin de las obras que ahora llenan la calle y la apertura en Unter den Linden del Humboldt Forum, el gran proyecto cultural de la ciudad.

Pontevedra

El mundo también mira a Pontevedra, una ciudad que invirtió la tendencia y en la que hoy el 70% de los desplazamientos se hacen a pie o bicicleta. Eliminó plazas de aparcamiento, peatonalizó 1,3

| | | |
|---|--------------------------------------|--------------------|
|  CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C. | PROCESO GESTIÓN NORMATIVA | CÓDIGO: GNV-FO-001 |
| | PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO | VERSIÓN: 02 |
| | | FECHA: 14-Nov-2019 |

millones de metros cuadrados y creó el Metrominuto, un mapa esquemático como el del metro pero para peatones que indica cuánto se tarda andando de un punto a otro de la ciudad.

Nueva York

Dos de los tramos más bulliciosos de Broadway, la gran arteria de Manhattan, se peatonalizaron en 2010 como una prueba piloto que debía durar menos de un año, pero que se ha mantenido hasta ahora. Los famosos puntos de Times Square y Herald Square (unas calles más debajo de la primera) pequeñas plazas peatonales y recreo con mesas y sillas, donde cualquiera pudiera sentarse libremente. La medida se llevó a cabo sin obras, instalando vallas y pintando las zonas peatonales de un color distinto. El Ayuntamiento decidió convertir el experimento en algo permanente.

Miami

Lincoln Road, la calle peatonal más famosa de Miami, en South Beach, debe su nombre al primer presidente norteamericano y fue construida por Carl Fisher en los años 50, en la que las zonas arboladas y palmeras se entremezclan con el ambiente cosmopolita y los peatones tomando un cocktail en alguna terraza o yendo de compras. Teatros, cines, galerías y ocio se extienden a lo largo de la calle, en la que los coches no circulan.

ORGANIZACIONES CIVILES POR LA DEFENSA DE LOS DERECHOS DEL PEATON

Asociación de Peatones “A pie” – Madrid, España

La Asociación de peatones “A Pie”, es una organización que tiene 25 años de trayectoria y que, según sus integrantes, incluye no solo “a los que vamos andando sobre nuestras dos patitas”, sino también a las personas con diversidad funcional, o a quienes van en automóvil pues “han sido peatones hasta que cogen el coche”.

La Zancada", una asociación para defender los derechos de los peatones – Cádiz, España

Unos gaditanos han creado "La Zancada", una asociación con la que pretenden defender los derechos de los peatones de la ciudad y evitar que éstos estén en "el último puesto en la consideración por parte de las políticas públicas".

Asociación de Peatones de Quito.- Quito, Ecuador

Somos los Orgullosos Peatones de Quito, quienes buscamos dignidad y respeto al tránsito peatonal, la movilidad sostenible, equitativa y solidaria.

Fundación Colombiana de Peatones.- Bogotá, Colombia

¿Quiénes somos?

| | | |
|---|--------------------------------------|--------------------|
|  CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C. | PROCESO GESTIÓN NORMATIVA | CÓDIGO: GNV-FO-001 |
| | PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO | VERSIÓN: 02 |
| | | FECHA: 14-Nov-2019 |

- Somos una organización no gubernamental sin fines de lucro que desde 1999 investiga y aporta a la solución de problemas relacionados con la Movilidad Urbana en Colombia.

¿Por qué una organización a favor de los peatones?

- Porque caminar en nuestras ciudades debe ser fácil, saludable, seguro y divertido.
- Porque los modos no motorizados de transporte contribuyen a salvar nuestro medio ambiente.
- Porque los peatones no deben ser atropellados en ningún sentido.

¿Qué hacemos?

- Construimos conocimiento alrededor del tema mediante el diseño y ejecución de estudios e investigaciones relacionados con la movilidad urbana.
- Adelantamos programas y campañas en beneficio de los peatones.
- Ejercemos control social sobre todo lo que afecte a los peatones, incluyendo las acciones gubernamentales.
- Apoyamos la conformación de grupos cívicos que compartan nuestros ideales.
- Promovemos la acción de caminar.

DE LAS POLÍTICAS PÚBLICAS

Algunos apuntes sobre el marco conceptual y metodológico para la formulación de políticas públicas, tomados del documento: "Guía para la formulación e implementación de políticas públicas del distrito".- SDP 2017, y otros.

¿Qué es la política pública?

La política pública se inscribe como un proceso de planeación que define una visión de largo plazo que sobrepasa los periodos de administración de los gobiernos y orienta el proceso de cambio frente a realidades sociales relevantes. Es un instrumento de planeación orientado a la acción para lograr objetivos prioritarios, fruto de un proceso de concertación intersectorial y co-creación, en el que participa la administración distrital, la ciudadanía, la sociedad civil, los gremios, la academia, etc.

Este proyecto colectivo, como instrumento que favorece la cooperación entre diferentes sectores de la sociedad, exige un trabajo intersectorial por parte de las entidades del Gobierno Distrital y de estas con la ciudadanía, para establecer de forma conjunta la manera de abordar las necesidades

| | | |
|---|-----------------------------------|--------------------|
|  CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C. | PROCESO GESTIÓN NORMATIVA | CÓDIGO: GNV-FO-001 |
| | PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO | VERSIÓN: 02 |
| | | FECHA: 14-Nov-2019 |

más importantes de la ciudad, los enfoques de derechos humanos, género, poblacional, diferencial y territorial, así como sus alternativas de solución.

La participación ciudadana en las políticas públicas

El artículo 2º de la Constitución establece como uno de los fines esenciales del Estado, el de facilitar la participación de los ciudadanos en las decisiones que los afectan en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación, constituyéndose en un derecho que se desarrolla en la normatividad nacional entre otras, con la Ley 489 de 1998, cuyo título VIII hace énfasis en la democracia participativa y la democratización de la gestión pública, y la Ley estatutaria 1757 de 2015 la cual señala los deberes y derechos de la ciudadanía en las fases de planeación, implementación, seguimiento y evaluación de la gestión pública.

El sentido de la participación ciudadana se ha ido transformando con el tiempo, hoy en día además de las bases normativas señaladas se debe ver como un componente fundamental y transversal a todo el ciclo de las políticas públicas. Con la tecnología, Internet, las redes sociales y en general los mayores canales de acceso a la información, se muda la política de hacer las cosas para los ciudadanos y se comienza a pensar en hacer las cosas con la ciudadanía (Instituto Universitario de Investigación Ortega y Gasset, 2014). Este sentido que adquiere la participación ciudadana forma parte de un nuevo paradigma de gobernar: el gobierno abierto.¹²

Desde la oficina del Concejal Celio Nieves Herrera, siempre hemos sido partidarios de que el Estado debe vincular y garantizar la participación ciudadana en la toma de decisiones. Conocer y entender las problemáticas de la sociedad debe ser el punto de partida para la generación de nuevas políticas públicas y el establecimiento de una cultura integrar para la movilidad basadas en los principios de una sana convivencia y buen comportamiento ciudadano.

Lineamientos para la construcción de política pública

Los lineamientos de política son un conjunto de directrices que surgen al hacer una lectura de un determinado momento histórico social y permiten establecer cuáles son los elementos que más pueden aportar para enfrentar los retos y los requerimientos que da el contexto en cada uno de los sectores de la sociedad.

Constituyen la guía para que los actores de los diferentes niveles de participación en la formulación de las políticas públicas, realicen un proceso de formulación, desarrollo y evaluación de acciones tendientes a definir los contenidos, los planes, los programas, los proyectos, las estrategias y el procedimiento para la formulación de las políticas públicas y su posterior implementación y evaluación.

¹²

http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/planeacion/guia_para_la_formulacion_de_politicas_publicas_del_distrito_capital.pdf.

| | | |
|---|-----------------------------------|--------------------|
|  CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C. | PROCESO GESTIÓN NORMATIVA | CÓDIGO: GNV-FO-001 |
| | PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO | VERSIÓN: 02 |
| | | FECHA: 14-Nov-2019 |

De acuerdo con los importantes **aportes de la Concejala María Victoria Vargas** en su ponencia positiva al proyecto de acuerdo 010 de 2020, se aclara lo referente a la legalidad de los lineamientos dictados por el Concejo de la ciudad para la formulación de las políticas públicas, así:

“6.2 Legalidad

Los autores se esmeran en presentar un completo acervo de normas de toda índole que abarcan toda la pirámide jurídica de Kelsen que van desde la Constitución Política hasta las resoluciones y decretos del orden distrital 14 que apuntan al tema propuesto. Sin embargo, frente a la creación de políticas públicas la normatividad existente es muy clara y ello quedó establecido en el acuerdo 257 de 2006 cuyo objeto es el siguiente:

Artículo 1°. Objeto. *El presente Acuerdo tiene por objeto establecer la estructura, organización y funcionamiento general de la Administración Distrital.*

Posteriormente se fija quienes son las dependencias encargadas de la formulación de las políticas, así:

Artículo 23. Secretarías de despacho. *Las secretarías de despacho son organismos del Distrito Capital, con autonomía administrativa y financiera, que bajo la dirección de la respectiva secretaria o secretario, tienen como objetivo primordial la formulación y adopción de las políticas, planes generales, programas y proyectos distritales del Sector Administrativo de Coordinación al que pertenecen, así como la coordinación y supervisión de su ejecución.*

Para finalmente con la creación del CONPES fijar las demás funciones en materia de política pública.

El Consejo de Política Económica y Social del Distrito Capital (CONPES D.C.) es una instancia de coordinación y autoridad de planeación distrital, cuyo objetivo principal es la articulación de los esfuerzos distritales en materia de política pública para la elaboración, implementación y seguimiento a las políticas públicas distritales, garantizando la unidad de criterio y la coordinación de las actividades de las distintas unidades ejecutoras de la política económica y social.

Artículo 68 del Acuerdo Distrital 761 de 2020, *que corresponde al Artículo 25ª del acuerdo 257 de 2006, el CONPES D.C. ejercerá las siguientes funciones:*

- *Orientar y asesorar los aspectos relacionados con el desarrollo económico y social del Distrito Capital.*
- *Analizar, identificar y priorizar las necesidades de la ciudad a ser 15 atendidas mediante políticas públicas u otros instrumentos de planeación.*
- *Estudiar, analizar y aprobar las políticas públicas y los planes de acción que sean presentados para su aprobación, así como sus modificaciones.*
- *Estudiar, analizar y aprobar los planes y programas relacionados con las necesidades de la ciudad priorizadas.*
- *Estudiar los informes que se le presenten a través de su Secretaría Técnica, sobre la ejecución y evaluaciones de las políticas públicas, los planes y programas, y recomendar las medidas que deban adoptarse para su cumplimiento.*

| | | |
|---|-----------------------------------|--------------------|
|  CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C. | PROCESO GESTIÓN NORMATIVA | CÓDIGO: GNV-FO-001 |
| | PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO | VERSIÓN: 02 |
| | | FECHA: 14-Nov-2019 |

- *Dar las directrices y definir la agenda de evaluación de las políticas públicas, los planes y programas del Distrito Capital.*

Como se observa en la norma tenemos las palabras: formular, adoptar, estudiar, analizar aprobar, identificar y priorizar.

Pero, no está la sentencia 'dictar lineamientos para formular' entonces se considera que dictar lineamientos para formular es diferente a formular.

Anteriormente la administración consideraba que era lo mismo y por lo tanto dictar lineamientos para formular excedía las competencias del Concejo.

En la actualidad, la administración se ha vuelto más laxa y considera que dictar lineamientos para la formulación de la política pública es algo totalmente diferente a la formulación de política pública que es una función de la administración y por lo tanto avala las iniciativas que lleven la palabra LINEAMIENTOS."

IV. MARCO JURIDICO Y COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTA

El presente proyecto de acuerdo está sustentado en las siguientes normas circunscritas a la constitución nacional, a las leyes colombianas y los acuerdos del distrito capital, relacionadas con la movilidad de la ciudad y especialmente al derecho a la libre circulación y a la accesibilidad, así como también a la competencia del Concejo de Bogotá para aprobar esta iniciativa, las cuales se relacionan a continuación:

MARCO JURIDICO

- **DE ORDEN CONSTITUCIONAL**

- ✓ **ARTÍCULO 1.** Colombia es un Estado social de derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista, fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general.
- ✓ **ARTICULO 2o.** Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo.

Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y

| | | |
|---|-----------------------------------|--------------------|
|  CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C. | PROCESO GESTIÓN NORMATIVA | CÓDIGO: GNV-FO-001 |
| | PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO | VERSIÓN: 02 |
| | | FECHA: 14-Nov-2019 |

libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.

- ✓ **ARTICULO 24.** Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia.
- ✓ **ARTICULO 79.** Todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano. La ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarlo.

Es deber del Estado proteger la diversidad e integridad del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines.

- **DE ORDEN LEGAL**

- ✓ **LEY 105 de 1993**, “Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones”

- **CAPÍTULO II, Principios Rectores del Transporte Artículo 2º.- Principios Fundamentales.**

(...)

e. De la Seguridad: La seguridad de las personas constituye una prioridad del Sistema y del Sector Transporte.

- ✓ **LEY 336 de 1996**, Estatuto General del Transporte,
- ✓ **LEY 769 de 2002**, “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”.

- **Artículo 1o. AMBITO DE APLICACIÓN Y PRINCIPIOS.** Las normas del presente Código rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.

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

| | | |
|---|--------------------------------------|--------------------|
|  CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C. | PROCESO GESTIÓN NORMATIVA | CÓDIGO: GNV-FO-001 |
| | PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO | VERSIÓN: 02 |
| | | FECHA: 14-Nov-2019 |

(...)

- **Artículo 7o. CUMPLIMIENTO RÉGIMEN NORMATIVO.** Las autoridades de tránsito velarán por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público. Sus funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorio y sus acciones deben ser orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías.

(...)

- ✓ **LEY 1503 de 2011**, “Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones”.

Artículo 1o. OBJETO. La presente ley tiene por objeto definir lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública, de tal manera que:

- a) Se contribuya a que la educación en seguridad vial y la responsabilidad como actores de la vía sean asuntos de interés público y objeto de debate entre los ciudadanos;
- b) Se impulsen y apoyen campañas formativas e informativas de los proyectos de investigación y de desarrollo sobre seguridad vial;
- c) Se concientice a peatones, pasajeros y conductores sobre la necesidad de lograr una movilidad racional y sostenible;
- d) Se concientice a autoridades, entidades, organizaciones y ciudadanos de que la educación vial no se basa solo en el conocimiento de normas y reglamentaciones, sino también en hábitos, comportamientos y conductas;
- e) Se establezca una relación e identidad entre el conocimiento teórico sobre las normas de tránsito y el comportamiento en la vía;
- f) Se impulsen y apoyen campañas formativas e informativas sobre el uso de la bicicleta como medio de transporte en todo el territorio nacional.

PARÁGRAFO 1o. El Gobierno nacional incluirá dentro del Plan Nacional de Seguridad Vial las medidas necesarias que permitan incentivar el uso de la bicicleta como medio de transporte en el territorio nacional, de un modo responsable y de respeto a todos los usuarios de los medios de transporte.

PARÁGRAFO 2o. El Gobierno nacional reglamentará la obligatoriedad, las características técnicas y los materiales de los cascos para bicusuarios antes de tres (3) meses después de promulgada esta ley.

| | | |
|---|-----------------------------------|--------------------|
|  CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C. | PROCESO GESTIÓN NORMATIVA | CÓDIGO: GNV-FO-001 |
| | PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO | VERSIÓN: 02 |
| | | FECHA: 14-Nov-2019 |

- ✓ **RESOLUCIÓN 2273 de 2014**, “Por la cual se ajusta el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021 y se dictan otras disposiciones”.

- **DE ORDEN DISTRITAL**

- ✓ **DECRETO 215 de 2005**, “Por el cual se adopta el Plan Maestro de Espacio Público para Bogotá Distrito Capital, y se dictan otras disposiciones”.

- **Artículo 46.-** Programa de construcción de un Subsistema Transversal de Espacio Público. El Subsistema Transversal de Espacio Público tiene como objetivo aumentar las relaciones de los elementos de la Estructura Ecológica Principal con los trazados locales, y completar una malla ambiental que garantice el uso equitativo de los espacios públicos de escala urbana y metropolitana.

Los componentes del Subsistema Transversal de Espacio Público son: ciclorutas, senderos para bicicletas, alamedas, puntos de encuentro, parques viales, nodos viales, pasos peatonales, nodos ambientales y alamedas perimetrales.

Las metas de este programa corresponden a las definidas en el Plan de Ordenamiento Territorial.

- **Artículo 54.-** Programa de ampliación y complementación de las cartillas de andenes y mobiliario del espacio público. El Departamento Administrativo de Planeación Distrital o quien haga sus veces, dentro de los 3 años siguientes a la publicación del presente Decreto, deberá actualizar y ampliar los alcances de las cartillas de andenes y mobiliario urbano, y garantizar su aplicación cultural y económica en todos los ámbitos del espacio público de la ciudad. Para este propósito, contará con el apoyo del Jardín Botánico y el Departamento Técnico Administrativo del Medio Ambiente en los aspectos ambientales.

(...)

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

- **Artículo 8. Objetivos.** Este Plan Maestro tiene por objeto concretar las políticas, estrategias, programas, proyectos y metas relacionados con la movilidad del Distrito Capital, y establecer las 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. Para el logro de estos fines, se establecen los siguientes objetivos específicos:

(...)

| | | |
|---|-----------------------------------|--------------------|
|  CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C. | PROCESO GESTIÓN NORMATIVA | CÓDIGO: GNV-FO-001 |
| | PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO | VERSIÓN: 02 |
| | | FECHA: 14-Nov-2019 |

4. Priorizar los subsistemas de transporte más sostenibles, como el transporte público o el transporte no motorizado (peatonal o bicicleta).

(...)

6. Garantizar la seguridad vial a los diferentes grupos poblacionales, especialmente a los más vulnerables.

- **Artículo 9. Objetivos de la acción sobre la infraestructura vial y vial peatonal.** La actuación de las entidades distritales competentes para intervenir, diseñar, construir, mantener y reparar la infraestructura vial, se concebirá sobre la base de criterios de jerarquización vial que incluye criterios de usos del suelo, de diseño geométrico y de normas de tránsito, siguiendo los siguientes criterios:

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

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

(...)

- ✓ **ACUERDO 386 de 2009**, "Por medio del cual se declara de interés social, recreativo y deportivo la ciclovía de Bogotá y se dictan otras disposiciones" (Modificado parcialmente por el Acuerdo 668 de 2017)

- **ARTÍCULO 1.** Declarar de interés social, recreativo y deportivo, la ciclovía de Bogotá, D. C. (...)
- **ARTÍCULO 4.-** Declarar el segundo domingo del mes de noviembre de cada año como el Día Distrital del Peatón y la Bicicleta.
- **ARTÍCULO 5.-** El Gobierno Distrital a través de la Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte y el Instituto Distrital para la Recreación y el Deporte o las entidades que hagan sus veces, promoverán la celebración del día distrital del peatón y la bicicleta, mediante eventos recreativos y deportivos.

- ✓ **DECRETO 185 de 2012**, "Por el cual se crea la Comisión Intersectorial de Seguridad Vial".

- **Artículo 2º.- Naturaleza.** La Comisión Intersectorial de Seguridad Vial es una instancia que hace parte del Sistema de Coordinación de la Administración Distrital, encargada de articular y coordinar a las entidades y organismos responsables de la implementación y cumplimiento de las metas y/o programas contemplados en el Plan

| | | |
|---|-----------------------------------|--------------------|
|  CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C. | PROCESO GESTIÓN NORMATIVA | CÓDIGO: GNV-FO-001 |
| | PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO | VERSIÓN: 02 |
| | | FECHA: 14-Nov-2019 |

Distrital de Seguridad Vial para Bogotá, Distrito Capital y efectuar el seguimiento a la ejecución del mismo.

- ✓ **ACUERDO 668 de 2017**, “Por medio del cual se crea el programa “Parquea Tu Bici”, se institucionaliza la Semana de la Bicicleta, el Día del Peatón en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones”.

(...)

- **ARTÍCULO CUARTO.** Institucionalizase la última semana del mes de septiembre de cada año como la Semana de la Bicicleta y el segundo domingo del mes de noviembre como el Día del Peatón.
- **ARTÍCULO QUINTO.** La Administración Distrital, a través de la Secretaría Distrital de Movilidad, la Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte y el Instituto Distrital para la Recreación y el Deporte, o las entidades que hacen sus veces, promoverán y desarrollarán la Semana de la Bicicleta y el día del Peatón, mediante eventos recreativos, deportivos, culturales y educativos.

PARÁGRAFO PRIMERO. La Administración Distrital desarrollará actividades con enfoques de ambiente, cultura ciudadana, transporte sostenible, salud, movilidad, educación, seguridad, recreación y deporte

PARÁGRAGO SEGUNDO. La Administración Distrital promoverá la participación de la sociedad civil y de los colectivos ciudadanos de la bicicleta en el diseño, ejecución y evaluación de las actividades que se desarrollarán en el marco de la Semana de la Bicicleta y el Día del Peatón.

ARTÍCULO SEXTO. El presente Acuerdo rige a partir de su publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias, en especial los artículos 4 y 5 del Acuerdo 386 de 2009.

- ✓ **DECRETO 813 de 2017**, “Por el cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial y de Motociclista 2017-2026”.
- ✓ **ACUERDO 761 de 2020**, “Por medio del cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas del Distrito Capital 2020-2024 “Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para la Bogotá del siglo XXI”
- **Artículo 15. Definición de Programas.** Los Programas del Plan Distrital de Desarrollo se definen a continuación, agrupados según el propósito:

(...)

Propósito 4: Hacer de Bogotá - Región un modelo de movilidad multimodal, incluyente y sostenible.

| | | |
|---|--------------------------------------|--------------------|
|  CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C. | PROCESO GESTIÓN NORMATIVA | CÓDIGO: GNV-FO-001 |
| | PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO | VERSIÓN: 02 |
| | | FECHA: 14-Nov-2019 |

Programa 49. Movilidad segura, sostenible y accesible. Mejorar la experiencia de viaje de los ciudadanos del Distrito Capital para aumentar la productividad y mejorar calidad de vida e inclusión en la ciudad-región, en los componentes de tiempo, costo y calidad.

Priorizar la seguridad vial, sostenibilidad y accesibilidad de toda la ciudadanía, aportando a:

- (i) Mejorar las condiciones y calidad del transporte público urbano-regional; iniciar la construcción de cables; gestionar la implementación de un sistema de bicicletas públicas; regular y aumentar la oferta de cicloparqueaderos, mejorar la infraestructura, interoperabilidad, aumentar la confiabilidad del servicio y aumentar la oferta de transporte del SITP; disminuir el tiempo promedio de acceso al transporte público; mejorar la experiencia del usuario y del prestador del servicio de taxis, (ii) consolidar el programa Niños y Niñas Primero, que busca brindar espacios más seguros y eficientes para el desplazamiento diario de la población infantil de Bogotá; mantener el tiempo promedio de viaje en los 14 corredores principales de la ciudad e implementar estrategias de cultura ciudadana para el sistema de movilidad, con enfoque diferencial, de género y territorial; y
- (ii) Construir y conservar integralmente la infraestructura de la malla vial y el espacio público en la zona urbana y rural del Distrito Capital para mejorar la accesibilidad y promover la generación de empleo, en particular orientados a la reactivación socioeconómica ocasionada por la pandemia del Coronavirus COVID-19 (IV) Implementación del Centro de Orientación a Víctimas por Siniestros Viales y seguimiento a las condiciones de seguridad vial mediante el Observatorio de Movilidad de Bogotá.

COMPETENCIA DEL CONCEJO DE BOGOTA

El Concejo de Bogotá, D.C., es competente para dictar el presente acuerdo, apoyado en las disposiciones del Decreto Ley 1421 de 1993, Estatuto Orgánico del Distrito Capital, así:

“ARTICULO 12. ATRIBUCIONES. Corresponde al Concejo Distrital, de conformidad con la Constitución y a la ley:

1. Dictar las normas necesarias para garantizar el adecuado cumplimiento de las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del Distrito.”

(...)

7. Dictar las normas necesarias para garantizar la preservación y defensa del patrimonio ecológico, los recursos naturales y el medio ambiente.

(...)

19. Dictar normas de tránsito y transporte.

| | | |
|---|--------------------------------------|--------------------|
|  CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C. | PROCESO GESTIÓN NORMATIVA | CÓDIGO: GNV-FO-001 |
| | PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO | VERSIÓN: 02 |
| | | FECHA: 14-Nov-2019 |

V. IMPACTO FISCAL

De conformidad con lo establecido en el artículo 7 de la ley 819 de 2003, la ejecución de esta iniciativa no implica costos presupuestales que afectan las finanzas del distrito en el marco fiscal de mediano plazo, toda vez que constituye solamente la definición de unos lineamientos teóricos, conceptuales y normativos para la formulación y adopción de una política pública en relación con la movilidad segura y la protección de la vida del peatón. Cabe señalar que en el nuevo Plan de Desarrollo: “Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para las Bogotá del Siglo XXI” 2020 – 2024, dentro del Propósito 4: “Hacer de Bogotá Región un modelo de movilidad multimodal, incluyente y sostenible”, en el Programa 49: “Movilidad segura, sostenible y accesible”, se contempla la Meta No. 373: que incluye dos metas sectoriales: 1) Reducir en 20% el número de víctimas fatales por siniestros viales para cada uno de los actores de la vía, y 2) Reducir en 20% el número de jóvenes (entre 14 y 28 años) fallecidos por siniestros viales; cuya ejecución esta bajo la responsabilidad del sector Movilidad.

De otra parte, el mismo Plan de Desarrollo: “Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para las Bogotá del Siglo XXI” 2020 – 2024, contempla, en el Artículo 94 - Tasa para revisión, evaluación y seguimiento de derechos de tránsito. Toda entidad y/o persona natural o jurídica del derecho privado que solicite a la Secretaría Distrital de Movilidad - SDM derechos de tránsito, tales como: planes de manejo de tránsito (PMT), estudios de tránsito, estudios de cierres viales por eventos, diseños de señalización, estudios de atención y demanda a usuarios y los trámites para su recibo, deberá asumir los costos según corresponda en cada caso, conforme a la metodología que se establezca que incluirá criterios de eficiencia, eficacia y economía.

(...)

Parágrafo. Los recursos recaudados por estos nuevos trámites deberán ser destinados a la financiación del Propósito 4, especialmente al Programa Estratégico Sistema de Movilidad Sostenible.

Por lo que, de ser necesaria la ejecución de algunos recursos para la implementación de esta proyecto, consideramos posible que en la articulación con el plan de desarrollo y el presupuesto que se aprueben para las vigencias próximas, es posible se apropien los recursos con los cuales se puede financiar la presente iniciativa.

VI. CONCLUSION

Por lo anteriormente expuesto, la Bancada del Polo Democrático Alternativo, presenta a consideración de esta Honorable Corporación, el presente proyecto de acuerdo *“Por el cual se dictan lineamientos para la formulación de la Política Pública de Movilidad: “EN BOGOTÁ, PRIMERO EL PEATÓN”, y se declara el 17 de agosto como el Día Distrital del Peatón”*.

| | | |
|---|--------------------------------------|--------------------|
|  CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C. | PROCESO GESTIÓN NORMATIVA | CÓDIGO: GNV-FO-001 |
| | PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO | VERSIÓN: 02 |
| | | FECHA: 14-Nov-2019 |

VII. ARTICULADO

PROYECTO DE ACUERDO DE 2021

“Por el cual se dictan lineamientos para la formulación de la Política Pública de Movilidad: “EN BOGOTÁ, PRIMERO EL PEATÓN”, y se declara el 17 de agosto como el Día Distrital del Peatón”

El Concejo de Bogotá D. C., en uso de las facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas en el numeral 1 del Artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993,

ACUERDA:

ARTÍCULO PRIMERO: OBJETO.- Dictar lineamientos para la formulación, adopción y evaluación de la política pública de Movilidad: “En Bogotá, Primero el Peatón”, encaminada a reconocer que la vida es sagrada, y que los peatones son vulnerables frente a los demás actores en el espacio público y en las vías: modificar los patrones de comportamiento de los distintos actores, basándose en la cultura ciudadana; construir una ciudad caminable y accesible a todas las personas, especialmente aquellas con movilidad reducida, contribuir a la reducción de los índices de accidentalidad y mortalidad de peatones, bajar la contaminación ambiental generados por el uso excesivo de vehículos automotores, y generar entre los ciudadanos el buen hábito de caminar como una acción saludable para una mejor calidad de vida.

ARTÍCULO SEGUNDO: EJES ESTRUCTURALES Y LINEAMIENTOS.- La Política Pública de movilidad: “EN BOGOTÁ, PRIMERO EL PEATÓN”, se estructurará en tres Ejes principales:

1. **Cultura Integral para la movilidad.** Hace referencia a todas las acciones dirigidas hacia la formación del ser humano como actor principal de la movilidad urbana, bajo los valores del respeto, la tolerancia y la solidaridad, promoviendo entre los conductores una actitud de no violencia, respeto al peatón, respeto a las normas y señales de tránsito, y mayor prudencia por parte de todos los actores de la movilidad. El fin último de la educación vial es el logro de una óptima seguridad vial.

Teniendo en cuenta los siguientes lineamientos:

- a) Reconocer que la vida es sagrada, y que los peatones son vulnerables frente a los demás actores de la movilidad en las vías y en el espacio público.

| | | |
|---|--------------------------------------|--------------------|
|  CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C. | PROCESO GESTIÓN NORMATIVA | CÓDIGO: GNV-FO-001 |
| | PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO | VERSIÓN: 02 |
| | | FECHA: 14-Nov-2019 |

- b) Formar la personalidad y la capacidad de asumir con responsabilidad y autonomía sus derechos y deberes como actores de la movilidad, generando hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y en el espacio público y la capacidad de analizar el riesgo posible con determinados comportamientos inadecuados.
 - c) Transmitir en las instituciones educativas del distrito, a partir de los primeros niveles de enseñanza hasta el último grado y a través de programas de educación, principios y valores en organización ciudadana, estimulando la autonomía y la responsabilidad en los niños, niñas y jóvenes.
 - d) Proporcionar una sólida formación ética y moral, en Derechos Humanos, mediante programas de formación para conductores y peatones fomentando el respeto, la tolerancia y la solidaridad y promoviendo el respeto a las normas y señales de tránsito, propendiendo por una convivencia pacífica entre todos los actores viales
 - e) Difundir, a través de campañas de cultura ciudadana, los derechos de los peatones, la importancia del respeto por el otro; así como la importancia de la utilización de medios de transporte alternativo y no contaminante.
 - f) Promover el desarrollo de conductas y hábitos seguros en materia de seguridad vial y la formación de criterios de evaluación en seguridad integral por situaciones riesgosas a las que se exponen peatones, pasajeros y conductores.
 - g) Avivar sentimientos de sensibilidad social, de aprecio y valor por la vida, las personas, y la naturaleza que se proyecten más allá de la esfera individual. Tomar conciencia de cada individuo como agente de bienestar y seguridad y agente de riesgo en la vía.
 - h) Estimular en los individuos una actitud de participación crítica y creativa para resolver los conflictos característicos de las vías y el espacio público.
2. **Ciudad caminable y accesible.** La planificación urbanística, el diseño urbano, la regulación del espacio público y la señalización vial y peatonal, deben garantizar la construcción de una ciudad caminable, privilegiando al peatón por encima de los vehículos. Especialmente, se garantizara la accesibilidad a personas con movilidad reducida: personas con discapacidad, personas mayores, mujeres embarazadas y niños.

Teniendo en cuenta los siguientes lineamientos:

- a) Impulsar la planificación urbanística, el diseño urbano, la regulación del espacio público y la señalización vial y peatonal, para garantizar la construcción de una ciudad caminable, privilegiando al peatón por encima de los vehículos. Especialmente, se garantizara la accesibilidad a personas con movilidad reducida: personas con discapacidad, personas mayores, mujeres embarazadas y niños.

| | | |
|---|--------------------------------------|--------------------|
|  CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C. | PROCESO GESTIÓN NORMATIVA | CÓDIGO: GNV-FO-001 |
| | PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO | VERSIÓN: 02 |
| | | FECHA: 14-Nov-2019 |

- b) Garantizar a los peatones el derecho a vivir en lugares pensados para las necesidades de las personas y no para las de los vehículos, y a disponer de dotaciones a distancias que pueda recorrer andando o en bicicleta a través de viajes cortos, lógicos y seguros.
 - c) Facilitar a las personas con discapacidad, personas mayores, mujeres embarazadas y niños, principalmente, el derecho a medidas específicas que mejoren su movilidad autónoma, como reformas en los espacios públicos, los sistemas de transporte y la señalización, en cumplimiento del Acuerdo 463 de 2010: “por medio del cual se establecen medidas de acciones afirmativas para facilitar la accesibilidad a personas en condición de discapacidad y movilidad reducida en espacios y edificios públicos del distrito capital”.
 - d) Generar un sistema de señalización de tráfico eficaz cuyo diseño tenga en cuenta las necesidades de las personas con discapacidad, personas mayores, mujeres embarazadas y niños.
 - e) Promover la demarcación de pasos peatonales a nivel (cebras) en las principales de la ciudad: avenidas, arterias, lugares adyacentes a colegios, coliseos, estadios, parques, centros comerciales, plazas de mercado, etc., para generar conciencia entre los bogotanos y construir más cultura ciudadana por una movilidad ágil y segura como forma de garantizar la seguridad de la circulación a pie.
 - f) Crear áreas de intercambio multimodal que faciliten su conectividad con diferentes modos de transporte y no afecten la movilidad de los peatones.
 - g) Vincular en los planes de desarrollo, y presupuestos de inversión, programas y proyectos de construcción, ampliación y mejoramiento de la red de andenes, principalmente de la malla vial intermedia y local, la construcción de senderos peatonales y la implementación de escaleras o bandas eléctricas en zonas de difícil accesibilidad de barrios ubicados en las localidades periféricas como Ciudad, Bolívar, Rafael Uribe Uribe, San Cristóbal y Usaquén.
3. **Movilidad segura, sostenible y saludable.** Los peatones tienen derecho a un entorno seguro, en armonía con la naturaleza y con espacios abiertos libres de contaminación que garanticen su bienestar físico y psicológico. La política Pública de movilidad: “EN BOGOTÁ, PRIMERO EL PEATÓN”, debe propender por la generación de espacios y andenes iluminados, ampliación del programa de Redes Ambientales Peatonales Seguras - RAPS, construcción de alamedas con amplias zonas verdes y espacios abiertos aptos la acción de caminar y el desarrollo de la recreación pasiva.

Teniendo en cuenta los siguientes lineamientos:

- a) Los peatones tienen derecho a que la ciudad ofrezca lugares que faciliten el contacto social y no lugares que propicien el riesgo y la acción de los violentos a maleantes, mediante la disposición de andenes iluminados, ampliación del programa de Redes Ambientales Peatonales Seguras RAPS, creación de pulmones verdes que incluyan la ampliación de la cobertura arbórea en la ciudad, especialmente en las localidades más

| | | |
|---|--------------------------------------|--------------------|
|  CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C. | PROCESO GESTIÓN NORMATIVA | CÓDIGO: GNV-FO-001 |
| | PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO | VERSIÓN: 02 |
| | | FECHA: 14-Nov-2019 |

deficitarias y construcción de alamedas con amplias zonas verdes y espacios abiertos aptos la acción de caminar y el desarrollo de la recreación pasiva.

- b) Garantizar a los peatones el derecho a vivir en un entorno sano y a disfrutar libremente de los espacios públicos en condiciones que garanticen adecuadamente su bienestar físico y psicológico.
- c) Propender por la generación de espacios y áreas de circulación, libres de contaminación mediante el control de los límites en cuanto a emisiones de sustancias y ruido que se consideran científicamente tolerables.
- d) Impulsar e incentivar la masificación de la movilidad eléctrica, mediante el uso en todos los medios de transporte público o privados a fin de que éstos no que no sean fuentes de contaminación atmosférica o auditiva. Así mismo, evitar la contaminación visual por parte de agentes públicos o privados.
- e) Fortalecer los mecanismos de control de la velocidad y las contravenciones a las normas de tránsito, tanto por parte de tops conductores como de los peatones.
- f) Fortalecer las medidas que aseguren la no invasión del espacio público y de los andenes por parte de vehiculas automotores, sancionando drásticamente esta acción.
- g) Generar e impulsar programas de salud pública que incentiven la movilidad a pie, como una forma de promover la actividad física en beneficio de la salud, brindando acompañamiento y asesoría a los caminantes y ciclistas en temas de control y prevención de riesgos. Implementar y dar cumplimiento al Acuerdo 585 de 2015: “Por el cual se reglamenta la instalación de puntos de hidratación humana o bebederos de agua potable en parques y ciclorrutas del Distrito Capital”
- h) Promover la creación de ORGANIZACIONES COMUNITARIAS DE PEATONES para fomentar la participación ciudadana en la generación de programas y campañas en beneficio de los peatones; ejercer control social y veeduría sobre Política Pública: “EN BOGOTÁ, PRIMERO EL PEATÓN, propender por la defesa y el respeto por los derechos de los peatones y promover el hábito de caminar como una acción saludable en pro de la vida.

ARTÍCULO TERCERO: FORMULACION, IMPLEMENTACION Y EVALUACION.- La Secretaría de Movilidad, en coordinación con las Secretarías Distritales de Educación; Cultura, Recreación y Deporte, Gobierno, Ambiente y Seguridad, Justicia y Convivencia, adelantará, la formulación, implementación y evaluación de la Política Pública: “EN BOGOTÁ, PRIMERO EL PEATÓN”. La etapa de formulación deberá adelantarse dentro de los seis meses siguientes a la publicación del presente acuerdo.

Parágrafo 1º.- La Administración Distrital presentará al Concejo de Bogotá en la semana anterior al día del peatón, un informe anual, el cual debe contener un diagnóstico actualizado sobre la situación del peatón y las propuestas para el ajuste y el mejoramiento de la misma.

| | | |
|---|--------------------------------------|--------------------|
|  CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C. | PROCESO GESTIÓN NORMATIVA | CÓDIGO: GNV-FO-001 |
| | PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO | VERSIÓN: 02 |
| | | FECHA: 14-Nov-2019 |

Parágrafo 2º.- Durante los procesos de formulación, implementación y evaluación de la Política Pública: “EN BOGOTÁ, PRIMERO EL PEATÓN”, se deberá garantizar la participación ciudadana y su directa incidencia en las decisiones y actuaciones a realizar.

ARTÍCULO CUARTO: DIA DISTRITAL DEL PEATON: En concordancia con el día Internacional del peatón, se declara el 17 de agosto de cada año como el Día Distrital del Peatón.

En consecuencia de lo anterior, se modifican los artículos cuarto y quinto del Acuerdo 668 de 2017, “Por medio del cual se crea el programa “Parquea Tu Bici”, se institucionaliza la Semana de la Bicicleta, el Día del Peatón en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones”, los cuales quedarán así:

ARTÍCULO CUARTO. Institucionalizase la última semana del mes de septiembre de cada año como la Semana de la Bicicleta y el 17 de agosto de cada año como el Día Distrital del Peatón.

ARTÍCULO QUINTO. Durante la Semana de la Bicicleta y del Día Distrital del Peatón la Administración Distrital, a través de las Secretarías Distritales de Gobierno, Movilidad, Educación y Cultura, Recreación y Deporte y el Instituto Distrital para la Recreación y el Deporte - IDR, o las entidades que hacen sus veces, promoverán y desarrollarán eventos culturales, educativos, recreativos y deportivos para el fomento y divulgación de la Política Pública de Movilidad: “EN BOGOTÁ, PRIMERO EL PEATÓN”.

PARÁGRAFO PRIMERO. La Administración Distrital desarrollará actividades con enfoques de ambiente, cultura ciudadana, transporte sostenible, salud, movilidad, educación, seguridad, recreación y deporte

PARÁGRAFO SEGUNDO. La Administración Distrital promoverá la participación de la sociedad civil y de los colectivos ciudadanos de la bicicleta y/o el peatón en el diseño, ejecución y evaluación de las actividades que se desarrollarán en el marco de la Semana de la Bicicleta y el Día Distrital del Peatón.

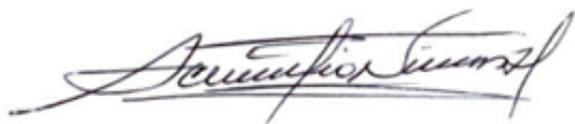
ARTÍCULO QUINTO: PLAN DE ACCION: La Administración Distrital deberá adoptar, dentro de los tres meses siguientes a la expedición del plan de desarrollo, el Plan de Acción Distrital y las metas para dar cumplimiento a la Política Pública “EN BOGOTÁ, PRIMERO EL PEATÓN”, en el Distrito Capital.

ARTICULO SEXTO: VIGENCIA.- El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación.

PUBLIQUESE Y CUMPLASE

| | | |
|---|--|---------------------------|
|  CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C. | PROCESO GESTIÓN NORMATIVA | CÓDIGO: GNV-FO-001 |
| | PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO | VERSIÓN: 02 |
| | | FECHA: 14-Nov-2019 |

Cordialmente;



CELIO NIEVES HERRERA
Concejal



CARLOS ALBERTO CARRILLO ARENAS
Concejal



ALVARO JOSE ARGOTE MUÑOZ
Concejal
Vocero de la Bancada

Proyectó y elaboró: Oscar Daza