



UNIVERSIDAD SANTO TOMÁS
PRIMER CLAUSTRO UNIVERSITARIO DE COLOMBIA

**IA MOVILIDAD Y LA PLANEACIÓN URBANA:
UNA POSIBLE SOLUCIÓN**

ANNY MAYERLY GARAVITO VELEZ

UNIVERSIDAD SANTO TOMÁS

ARTICULO DE GRADO

FACULTAD DE SOCIOLOGÍA

**BOGOTÁ
2019**

Resumen

En la actualidad el crecimiento y expansión a nivel territorial, económico y social de las ciudades ha implicado cambios estructurales y organizativos que resultan significativos no sólo por los alcances positivos que éstos pueden tener sino también por las repercusiones o secuelas negativas que en muchos casos conllevan para su población. Por ende, el presente artículo pretende analizar la influencia que ha tenido la planeación urbana de la ciudad de Bogotá, sobre el campo de la movilidad, desde el año 2000 hasta el año 2019, partiendo del hecho de que hoy en día dicho campo es considerado como una de las principales problemáticas que existen en la ciudad, la cual tiene, entre otros, causales organizativos o territoriales. Así, para lograr dicho análisis se tiene un enfoque de estudio desde la sociología urbana, que busca conocer a profundidad la problemática de la movilidad vehicular, precisando en los vehículos de transporte particular (motos y carros), para así plantear sus principales causas y consecuencias, teniendo como hipótesis la teoría de que este hecho no cuenta, por ahora, con una solución total sino que podría ser una problemática mitigada al “repensarse” la ciudad y su organización o crecimiento territorial.

Ahora bien, se realizó una investigación de carácter, en su mayoría, cualitativo la cual se logró a partir de una revisión bibliográfica que abarcó teorías no solo sociológicas sino también económicas y urbanas, permitiendo establecer que dicha problemática guarda relación directa y explicación con el campo de la cultura, el medio ambiente, lo social, lo económico y lo institucional, por tal razón no tiene solución total en la actualidad, pues al plantear una posible solución desde un campo de los ya mencionados anteriormente se podría dar una afectación directa en otro. Es así como la importancia de esta temática reside en el hecho de que, como se verá más adelante, la congestión vehicular tiene causales tales como: el aumento del parque automotor, la evasión o incumplimiento de la ley de tránsito y transporte, la baja calidad del transporte público, el mal estado de la malla vial y la desviación de recursos económicos; los cuales tienen una afectación directa en el campo social y de desarrollo, un hecho que conlleva una necesidad de análisis sociológico.

Abstract

Currently the growth and expansion at the territorial, economic and social level of cities has involved structural and organizational changes that are significant not only because of the positive effects they can have but also because of the repercussions or negative consequences that in many cases entail for its population. Therefore, this article aims to analyze the influence that urban planning has had on the city of Bogotá, on the field of mobility, from the year 2000 to the year 2019, starting from the fact that today said field is considered as one of the main problems that exist in the city, which has, among others, organizational or territorial causes. Thus, to achieve this analysis we have a study approach from urban sociology, which seeks to know in depth the problem of vehicular mobility, specifying in private transport vehicles (motorcycles and cars), to raise their main causes and consequences, having as hypothesis the theory that this fact does not count, for now, with a total solution but could be a mitigated problem when "rethinking" the city and its organization or territorial growth.

However, an investigation of character, mostly qualitative, which was achieved from a literature review that covered not only sociological but also economic and urban theories, allowing to establish that this problem is directly related and explained with the field of culture, the environment, the social, the economic and the institutional, for that reason it does not have a total solution at the present time, because when proposing a possible solution from a field of the aforementioned, it could be directly affected in another. Thus, the importance of this topic lies in the fact that, as will be seen below, vehicular congestion has causes such as: the increase in the number of vehicles, evasion or non-compliance with the traffic and transportation law, quality of public transport, the poor condition of the road network and the diversion of economic resources; which have a direct impact on the social and development field, a fact that entails a need for sociological analysis.

Palabras clave

Planeación urbana, Movilidad urbana, Transporte privado.

Keywords

Urban planning, Urban mobility, Private transport

Introducción

A lo largo del tiempo se ha generado un cambio estructural y organizativo en las ciudades, el cual se ve reflejado en la infraestructura urbana y las formas de organización y apropiación del espacio que se dan en torno a ésta. Dichos cambios tienen diferentes causales y fines que son dependientes de la ciudad o territorio en donde realizados, buscando también responder a las necesidades que tienen tanto sus residentes como visitantes para garantizar un avance y desarrollo no solo social sino también económico y tecnológico. Así, cabe aclarar que los cambios estructurales que se generan en determinado territorio no siempre son acertados o apropiados, por ende se dan múltiples problemas en lo que se refiere al logro de una eficaz planeación urbana, la cual según Castells (1974), “puede analizarse como la intervención del estado sobre las dimensiones y relaciones entre lo social, económico, ideológico y político de la ciudad o territorio, con la finalidad de maximizar la producción y riqueza de la misma y sus actores locales”.

Con el fin de analizar la planeación urbana y la influencia que ésta tiene sobre las dinámicas de relación y desarrollo de un territorio, el presente artículo se enfoca en estudiar la problemática de movilidad existente en la Ciudad de Bogotá, abarcando un periodo desde el año 2000 al año 2019. Así, la importancia que tiene dicho tema en relación a la planeación urbana reside en el hecho de que, según Aparicio (2005), “el funcionamiento y progreso de las ciudades se mide y se percibe por la eficacia y la calidad de los sistemas y redes de desarrollo que maneja la misma, dentro de los cuales está el sistema de transporte en estrecha relación con el modelo de distribución espacial de las estructuras y del contexto socioeconómico que se enmarca en ellas”. Esta distribución u organización del territorio que abarca Bogotá tiene cambios que derivan del hecho de que esta ciudad se ha constituido como uno de los principales centros económicos del país, lo cual consigo ha traído factores como las migraciones de población, en donde los individuos son quienes, a partir de su organización social, configuran la ciudad y las dinámicas de relación dentro de la misma, teniendo como necesidad la expansión y mejora del territorio y los medios de movilidad que hay dentro de este.

Por consiguiente, la movilidad como una de las principales problemáticas de Bogotá, entendiendo esta afirmación como un juicio de valor, afecta directamente el diario vivir de los residentes y visitantes de la ciudad, puesto que la organización del territorio ha dado prioridad a la construcción e inversión económica de industrias, zonas residencial y edificaciones, dejando de un lado la atención que requiere la mejora de la malla vial y el transporte tanto público como privado, lo cual ha traído como consecuencia la ausencia de vías, alto flujo vehicular, aumento del parque automotor, elevada tasa de accidentes automovilísticos, alta inversión de tiempo para movilidad y un alto grado de estrés e inconformidad en los ciudadanos, no solo con los medios de transporte sino también con los entes estatales y regulativos. De esta forma, se sustenta la movilidad en la ciudad como una problemática que tiene influencia de la planeación y construcción del territorio, convirtiéndola en un hecho social de importante análisis que, durante el presente artículo se estudiará desde la sociología urbana, sosteniendo como tesis central la posible mitigación o reducción de la problemática tras el replanteamiento o “re-pensamiento” de la ciudad, el cual se logra por medio de la construcción de nuevas vías y las expansión de algunas ya existentes, teniendo en cuenta la necesidad de dar mejor organización a los centros económicos, industriales y residenciales de Bogotá.

Finalmente, para analizar y explicar la influencia e impacto que tiene la planeación urbana de la ciudad sobre la movilidad, durante el periodo de tiempo ya mencionado, se propone una metodología de investigación cualitativa basada en la revisión y recopilación de diferentes fuentes bibliográfica que abarcan las categorías de análisis: planeación urbana, movilidad y transporte privado, permitiendo una sustentación teórica que profundice en las causas y consecuencias de la problemática para reconocer las estrategias intervención que se han propuesto por la ciudadanía o entes estatales que han estado en el gobierno, y la relevancia y eficiencia que éstas han tenido en comparación de la aquí planteada.

Contextualización de la problemática

Bogotá, se ha consolidado como la capital urbana y económica de Colombia, lo cual consigo ha implicado una serie de cambios en temas estructurales, sociales, institucionales, culturales y ambientales. Estos cambios responden a las necesidades de las personas que residen o visitan la ciudad, en donde la tasa de población, según Landaeta (2018), en los últimos 20 años ha aumentado, pues entre 1998 y 2017 la población creció en un promedio de 1,7% anual, lo que equivale, en número de personas, a dos millones más en términos netos, es decir que no solo existe una alta tasa de natalidad sino también una mayor esperanza o promedio de vida y un alto flujo de migraciones que se relacionan en forma directa con la estructura de la ciudad, puesto que dicho aumento de población exige la construcción de nuevas zonas residenciales, industriales o laborales, vías de movilidad y centros económicos que permitan el desarrollo de la ciudad y acogimiento de la población.

La expansión y crecimiento estructural que se lleva a cabo en un territorio es dependiente de medidas de intervención que se plantean en documentos tales como el POT, el cual tiene como objetivo *“brindar una oportunidad a las ciudades para definir desde la concertación ciudadana cómo deberían crecer, proteger sus zonas ecológicas, desarrollar sus relaciones con ciudades vecinas, definir vías, tipos de transportes, servicios, proyectos, inversiones, etc. – todo en aras de mejorar la calidad de vida de sus habitantes”*. (Valderrama, 2010,pp.38). Así, para el caso de Bogotá y la estructuración de su POT, existen entidades estatales encargadas de la planeación urbana de la ciudad, éstas se dividen en dos partes: instituciones descentralizadas e instituciones centralizadas; las cuales tienen por objeto una eficaz gestión de infraestructura y movilidad.

Ahora bien, entre las instituciones centralizadas se encuentra la Secretaría Distrital de Planeación, la cual tiene como fin coordinar obras públicas que estén en concordancia con el plan de ordenamiento territorial distrital. También se encuentra la Secretaría de Hacienda Distrital, que se encarga de financiar las obras públicas y de asegurar la buena administración de recursos invertidos en el mantenimiento de la malla vial e infraestructura vial de la ciudad y por último está la Secretaría distrital de movilidad, encargada del desarrollo y planeación armónica y sostenible de espacios de tránsito y movilidad, también encargada de los planes que se lleven a cabo en tema de manejo de tránsito e información. A

su vez, existe el grupo de instituciones descentralizadas en el que se encuentra el Instituto de Desarrollo Urbano, encargado de ejecutar las obras viales con fines de lograr un desarrollo urbano. La Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial también hace parte de este grupo de instituciones, y es la encargada del mantenimiento periódico de la malla vial.

Dada la existencia de estas diferentes instituciones reguladoras y organizativas de la estructura de Bogotá, se ha garantizado que durante los últimos años la ciudad haya experimentado una cierta continuidad en la implementación de proyectos urbanos, los cuales han tenido variantes que responden, según Valderrama (2010), al referente global que se tiene por parte del alcalde electo. Sin embargo, también puede denotarse que durante el año 2000 al 2019, algunas alcaldías a cargo como la de Mockus, 2001-2003 y la de Peñalosa, 2016-2019, han priorizado, en su plan de mandato y desarrollo de ciudad, en el planteamiento de estrategias de intervención para la movilidad y la implementación de nuevas vías o medios de transporte, poniendo en evidencia la existencia de falencias o una problemática para lograr la eficaz movilidad dentro de la ciudad que se relaciona de forma directa con la planeación de la misma.

Por ende, *“existen actualmente distintos motivos por los cuales la movilidad está siendo un problema para la ciudad; el primero y más difícil de controlar es la desmedida compra y adquisición de vehículos particulares que tiene como explicación el crecimiento del poder adquisitivo de las personas, el incremento de la población, la expansión geográfica de la ciudad, el pésimo servicio del transporte público Transmilenio, etc.”*. (Aguilar, 2014, P.23). Dichos motivos responden a la necesidad de desplazamiento que, actualmente, tienen los individuos dentro de un territorio, por lo cual los medios de transporte se consolidan como un sistema en pro de la evolución y avance para facilitar la rutina del día a día.

El uso de los diferentes medios de transporte ha tenido un crecimiento que hasta el día de hoy cobra fuerte importancia, puesto que el primer automóvil que llegó a Colombia, según Juan Correa de NoticiasTeleMedellin (2018), en 1899 tuvo excelente acogida en el país dando paso al crecimiento de la industria automotriz y al fácil acceso a créditos vehiculares, lo cual para el año de 1997 fue notorio cuando el periódico El Tiempo, publica el 22 de febrero un

artículo denunciando que se tenía un estimado de que el 17% de unidades automotrices vendidas a lo largo de la historia colombiana rodaban en el departamento de cundinamarca, resaltando que en Bogotá ya rodaba el 23% del mismo total, lo que equivale a que el número de vehículos que para este entonces transitaban por la estrecha red vial de la ciudad ascendía la suma de 677.150 automotores, la misma que sigue creciendo en forma desmedida y notoria, llegando al punto de que para la actualidad, sostiene el Registro Único Nacional de Tránsito (2019), el parque automotor de Bogotá supera los 14.684.087 vehículos, en donde 57% son motocicletas, el 42% vehículos particulares y el son 1% maquinaria, remolques y semirremolque.

Una vez el parque automotor presenta un crecimiento, tanto las entidades estatales a cargo como la ciudadanía se enfrentan a *una necesidad de cambio o mejora en la movilidad urbana, entendida como según Aguilar (2014) “el espacio físico con su infraestructura que permite el desplazamiento de las personas, animales y vehículos en las vías y calles de la ciudad. Este desplazamiento se realiza por medios de transporte y su principal característica es que debe realizarse en condiciones óptimas de seguridad” (Como se cita en Concejo de Bogotá D.C., 2006, Acuerdo 247).*

La movilidad se constituye como una problemática en tanto existe un desmedido crecimiento del parque automotor, en una ciudad la cual no cuenta con una red suficiente para el rodamiento de dicho parque, sumando el hecho del mal estado de la mal vial y de la carencia del cumplimiento de la normatividad de tránsito y transporte, la cual busca controlar o mitigar el flujo vehicular. Cabe mencionar que existe un nivel de inconformidad con el sistema de transporte pública en la ciudadanía, explicado por el estado de los vehículos, los costos de transporte y la inseguridad, en algunos casos, lo cual se convierte en una razón más, para la compra de vehículos particulares, en donde en la actualidad prioriza la adquisición de motocicletas, puesto que se sitúan como el medio de transporte más práctico y rápido, pero a su vez, *“los motociclistas son los segundos actores viales que más están sufriendo en las calles, ya que son los que generan una mayor cantidad de accidentes en la capital, situación que se da porque muchas veces su forma de conducir no es con precaución” (RCN, 2019).*

Sumado a la poca capacidad de la malla para sostener el rodamiento de la alta tasa de vehículos existentes en Bogotá, también se tiene fuertes impactos ambientales y sociales que afectan directamente en la calidad de vida de la población, puesto que al salir ya sea de el lugar de residencia, trabajo u ocio, es posible evidenciar una fuerte congestión en las vías que provoca no solo contaminación visual sino también auditiva que va de la mano con la contaminación del aire, dada la alta cantidad de gases o humos que se producen por los vehículos. Así, desde la parte social, es de posible analizar y denotar que, hoy por hoy, se convierte el uso de vehículos particulares y medios de transporte públicos en una necesidad diaria para el ser humano, la misma que a su vez implica un cambio en la industria, dado el aumento de fábrica, un cambio en la estructura vial y un cambio en las dinámicas de relación con el espacio y con quienes lo ocupan.

Discusión teórica

La planeación urbana de la ciudad y las diferentes formas de percibir el lugar en torno a ella, generan determinados procesos de relación con el espacio y entre la misma sociedad, trayendo consigo diferentes necesidades en el territorio; se establece que Bogotá se sitúa como una ciudad que se ha construido y transformado en respuesta a estas necesidades, trayendo consigo falencias que se reflejan en el campo de la movilidad, en donde no solo se tiene fuerte influencia del crecimiento poblacional, el aumento del parque automotor, el mal servicio del transporte público sino también cobra fuerte importancia la cantidad y estado de las vías con las que cuenta la ciudad.

Al situar la movilidad como una problemática no solo urbana sino también social se han presentado diversas teorías que exponen a la movilidad desde diferentes enfoques de análisis, los cuales a su vez al ser relacionados entre sí, por medio de una revisión bibliográfica, permiten evidenciar una relación entre conceptos, causas y consecuencias de la problemática, por consiguiente se abordan las ideas de diferentes autores desde un enfoque sociológico que al ser analizado permite cumplir con el objetivo planteado.

Planeación Urbana

Si bien, en un inicio se quiere analizar desde la parte teórica, las propuestas que se han planteado por urbanistas sobre la planeación de la ciudad, que permitan crear espacios diseñados para generar el orden en tanto se refiera al tema de la movilidad. Para este caso se retoma a *Le Corbusier* para explicar, el modelo propuesto por este autor en el que el

automóvil y los vehículos particulares, resultan ser elementos fundamentales para el desarrollo social de la ciudad, para esto el autor plantea esquemas de calles y viviendas en donde estos vehículos tienen un espacio especial, en este caso en la parte baja de los edificios y casas.

En efecto, Le Corbusier crea un estándar de nueva arquitectura en donde si las casas o edificaciones se elevaban por medio de barrotes, la planta baja estaría destinada para el automóvil, asunto que permitiría el fluido tránsito de vehículos por toda la ciudad, y a su vez dificultando el caos en las calles por congestión de carros y motos.

Este autor se retoma, para mostrar alternativas que desde la planeación urbana se crean, para mejorar la movilidad en la ciudad, pues los modelos arquitectónicos que Le Corbusier plantea se piensan desde y para la sociedad, en tanto estos modelos resultan ser en la actualidad, formas que se pueden implementar para complementar la planeación de vías sin que se afecten las viviendas y viceversa.

Desde la mirada de Castells (1974), “toda planificación puede analizarse como la intervención del estado sobre las dimensiones y relaciones entre lo social, económico, ideológico y político de la ciudad o territorio, con la finalidad de maximizar la producción y riqueza de la misma y sus actores locales”. Así dicho concepto cobra importancia, dado el hecho de que para Aparicio (2005), “el funcionamiento de las ciudades se mide y se percibe por la eficacia y la calidad de los sistemas y redes de desarrollo que maneja la misma, dentro de los cuales está el sistema de transporte en estrecha relación con el modelo de distribución espacial de las funciones y del contexto socioeconómico que se enmarcan”.

En efecto partiendo de lo anterior, en este punto se pretende analizar la relación existente entre la planeación urbana y el problema de la movilidad, teniendo como argumento central que para Valderrama (2010), los conceptos de movilidad y transporte han influido y marcado un fuerte impacto en la planeación de Bogotá, la cual tiene como principal problema un déficit que radica en la mala administración que se ha venido gestionando a lo largo del tiempo, dada la carencia de políticas claras de ordenamiento territorial y uso del suelo, lo cual ha aportado al crecimiento de las empresas de transporte masivo sin ningún tipo de estructuración a nivel organizacional, táctico y operativo. Este hecho se da por el interés de

dichas empresas en crecer a nivel estructural y económico mas no organizativo, expone Jolonch Palau (2013).

Ahora bien, el desarrollo de una apropiada planeación urbana abarca, según Cárdenas Jirón, una serie de metodologías que han cambiado con el tiempo, y se han dividido en cuatro enfoques: 1. Modelos matemáticos, 2. Los planes-proyectos de urbanismo, 3. Los sistemas espaciales informáticos y 4. La sustentabilidad urbana. Cumpliendo cada uno de estos un objetivo específico, se convierten en herramientas necesarias para la construcción y desarrollo de un efectivo plan de urbanización para el desarrollo de la ciudad. Con un interés en este mismo campo Ferro (2007), en su texto *Bogotá: un sistema híbrido de desarrollo progresivo*, analiza que la problemática de la planeación urbana de la ciudad no está solo en las metodologías de trabajo sino también implica la dualidad de dos elementos: la planeación integral y la planeación física, las cuales no mantienen una relación productiva entre sí pero sobre estos se ha basado el esquema de planeación desde el periodo de la crisis de los años ochenta y noventa y su conformación actual a partir de la reglamentación de la constitución de 1991 y la implantación del ordenamiento territorial como práctica que mantiene dicha dualidad.

Ante la anterior problemática, este mismo autor, Ferro (2001), había analizado que la ciudad para enfrentar el desafío que le implica la planeación urbana puede considerar varias alternativas, tales como: nuevos desarrollos en las periferias (una forma ya tradicional), nuevas ciudades en la región o la reutilización del territorio ya construido a través de procesos de densificación, entre otros “modelos” de desarrollo posibles. Así, como alternativa al crecimiento “expansivo” explica que se ha propuesto “densificar” la ciudad existente a través del reordenamiento de grandes áreas bien localizadas, pero que están deterioradas, mal utilizadas o vacantes, lo cual para él puede ser eficaz si se miden y analizan aspectos tales como costos e impactos sociales y económicos.

Por otra parte, resulta importante resaltar que es el crecimiento poblacional un factor necesario de análisis dentro de la planeación urbana, puesto que desde la perspectiva de Torres (2012), dicho crecimiento afecta de manera significativa la planeación que se ejerce en la consolidación de las ciudades e implica la instauración y desarrollo continuo de Sistemas de Transporte Masivo, lo cual implica una congestión y desorden vial, lo cual se sitúa como una problemática que no logra ser absorbida por las actividades económicas formales,

generando que los habitantes de determinadas ciudades, en donde se presenta esta situación, no se sientan seguros y exista en ellos inconformidad con la estructura de la ciudad y con las dinámicas de relación que se dan dentro de ella, incluyendo la pérdida de confianza en los entes administrativos.

La planeación urbana equivale a generar y trabajar un marco de reflexiones que se hacen bajo el reto de lograr un desarrollo que consiste no sólo en lograr el acceso justo a oportunidades y a una mejor calidad de vida a todos los habitantes actuales de una ciudad, sin distinción de origen, clase o lugar de residencia, sino en garantizarles a éstos y a las generaciones venideras una vida mejor y un mayor control sobre sus propias vidas y el espacio que habitan, de forma que estén en capacidad de maximizar su potencial humano como individuos dentro de la ciudad, argumenta Dávila (2004).

Desde la perspectiva de Beuf (2012), las transformaciones urbanas que requiere la ciudad no son solo de forma y en pro del desarrollo social como lo plantea Davila, sino que también implican un nuevo modelo de urbanidad periférica, que tenga inmerso un buen resultado entre las grandes inversiones de capital privado y público, y las acciones de los habitantes. También resulta fundamental restituir las lógicas históricas de producción de los espacios urbanos con un estudio de las zonas de la ciudad con el fin de lograr una planeación adecuada que responda a los intereses de sus ciudadanos. Sin embargo, lograr dicha planeación trae consigo una seria retos que consisten, para Morollón y Jaramillo (2009), lograr la instauración de nuevos subcentros que garantizan la provisión de bienes y servicios sin necesidad de desplazamientos diarios de la población, puesto que el factor de movilidad actual equivale a un problema que requiere ser priorizado en el marco de la planeación, por ende resulta importante tener en cuenta “ciertas decisiones políticas, de descentralización administrativa intra-urbana, infraestructuras para el uso generalizado de vehículos privados o modelos de planificación urbana favorecedores del crecimiento extensivo, entre otros elementos, implican declives de los centros tradicionales” (Beuf, 2012).

Finalmente, la planeación urbana es un factor que implica el desarrollo social y económico de las ciudades, donde en el caso de Bogotá se ha visto afectada por temas como la movilidad y las políticas que existen en torno a ella, por ende para SantaMaría (2012), La planeación urbana radica en la ciudad, la institucionalidad en su ejercicio de gobernabilidad, y en la gobernanza como manifestación más amplia que la ciudadanía, siendo este un tema de rango

público que introduce al Estado en un escenario de vivencias y territorialidades; en el cual los derechos individuales y colectivos transitan en discursos de efectividad y garantía. Así, la planeación guarda una esencia pública de donde no se expulsa lo privado, más aún en el caso de la planeación urbana, donde Estado, ciudadanía y participación, se conjugan en el concepto de urbanismo como manifestación de la mezcla de lo colectivo y lo individual.

Dado lo anterior, es importante resaltar la relación que guarda la categoría de movilidad con las formas y políticas de planeación urbana que se dan en determinado periodo de tiempo dentro de la ciudad, por ende a continuación se estudiará el campo de la movilidad a partir de la postura de diferentes autores, con el fin de analizar el objeto de estudio con mayor profundidad.

Movilidad

En primera medida el factor de movilidad en el presente trabajo, es abordado como una problemática existente en la ciudad de Bogotá, la cual para González, J. R. Q y González L. E. Q (2016), se ve reflejada en situaciones tales como el alto flujo vehicular, el bajo acceso al servicio de transporte, la mala distribución de espacios y las afectaciones al medio ambiente. Dichas situaciones se convierten en un reto que compromete a todos los ciudadanos, desde los entes administrativos hasta las autoridades y la población civil, puesto que el desplazamiento se convierte en una necesidad diaria de los individuos, expone Ardila (2016).

Dicha necesidad de desplazamiento en la ciudad trae consigo una carga de estrés e insatisfacción de la ciudadanía, ya que, según CicloBR (2018), la problemática de la movilidad ha crecido con el tiempo y se mantiene presente debido a la poca intervención que ejercen las instituciones sobre ella, la gran saturación del parque automotor, el incremento de la población, los reducidos medios de transporte público que existe dentro la ciudad y la expansión geográfica mal planeada y ejecutada de la ciudad, lo que conlleva un retraso en la infraestructura vial, dejando como consecuencia la poca construcción de vías y a saturación despedida de las ya existentes.

En el caso de Bogotá, Aguilar (2014) argumenta que la movilidad y sus falencias no han presentado una mejora significativa para la satisfacción de los ciudadanos y sigue siendo en la actualidad un tema controversial, que ha carecido de soluciones definitivas debido a la

ausencia de políticas que prioricen esta problemática. A pesar de que los diferentes gobiernos de alcaldía han presentado al tema la movilidad, como tema esencial para la mejora de la calidad de vida de los Bogotanos, parece que sus medidas han sido cortas en temas de cobertura de todo tipo de sistema de transporte, ya que en la industria y en la cotidianidad la creación de una necesidad por tener vehículos particulares, ha causado que el uso del sistema de transporte público disminuya, pues si las personas actuaran tal como menciona Acevedo (2007) en su texto “Reflexiones sobre el transporte en Bogotá”, la recuperación de la malla vial y la disminución del tráfico, se podría lograr a partir de la creación de una eficaz política pública que integre el sistema Transmilenio, con el Colectivo y SITP, incentivando al no uso del vehículo privado y logrando una mejora en la movilidad.

Otras medidas que se han tomado desde la institucionalidad frente al problema de la movilidad, ha sido el “pico y placa”, es decir una restricción de días específicos que cada automóvil tiene para no usar o rodar su vehículo, así lo manifiesta Cerón (2018) donde explica cómo esta medida nace a partir de una posibilidad para reducir el tráfico, pues de esta forma gran cantidad de vehículos por días no transitarían las vías de Bogotá, proporcionando mayor descongestión en las calles. Sin embargo este autor plantea la problemática que al igual que las demás alternativas que los gobiernos han realizado, no han sido eficaces pues los ciudadanos al ver que no podían usar su automóvil todos los días compraron un carro adicional para turnar estos vehículos y poder transportarse todos los días en este medio de transporte.

Esto ha causado que los impactos al medio ambiente sean más notorios con el paso del tiempo, como menciona Munar (2008) en su texto “Transporte urbano sostenible: medidas desde la administración y transporte público como alternativa en Bogotá D.C”, donde manifiesta como la preocupación mundial por el tema ambiental ha llevado a que los gobiernos contrarresten la contaminación del aire, para lo cual es importante “desincentivar el uso del automóvil privado y crear conciencia para generalizar el uso de modos alternativos de transporte, además, se analiza la condición del transporte público en la ciudad, como opción en la búsqueda de una movilidad sostenible.” (Munar, 2008).

No obstante estos problemas ambientales se han sumado a la innegable creciente superficie periférica en las ciudades, que caracteriza a las metrópolis hoy, pues “las redes de transporte convencionales, sustentadas en grandes infraestructuras y volúmenes, no alcanzan a darles

cobertura territorial. Son económicamente inviables por requerir densidad, y escalarmente inadecuadas por responder a lógicas pasantes (macro o regionales).” (Gutiérrez, 2010). Estas dinámicas se producen a partir de la expansión de la ciudad, el aumento de la desigualdad y troncalización de sistemas de transporte, que estancan su cobertura a la población.

“El uso creciente de medios de transporte individuales y servicios personalizados en una periferia menos densa consolida un argumento prevaleciente hoy: el de la “dependencia del automóvil, este argumento acompaña posiciones que identifican al auto con “el enemigo”, surgidas de una asignación lineal de causalidades y efectos entre el incremento de la motorización y el de la congestión, los tiempos de viaje, la contaminación (atmosférica, sonora, y visual), el consumo de combustibles fósiles, el efecto invernadero y la pérdida de pasajeros del transporte público masivo, postura que alimenta políticas orientadas a reducir el uso del automóvil mediante restricciones (al estacionamiento o la circulación).” (Gutiérrez, 2010)

Por consiguiente el aumento del parque automotor, ha causado que como lo explica Alfonso (2013) se genere una oferta residencial segmentada y desorden de vehículos particulares, presentando así una nueva forma de segregación socio espacial. Ante esto el distrito de Bogotá ha creado proyectos que permitan ampliar la malla vial, y conectar diferentes zonas de la ciudad, para que no se geste esa oferta residencial de forma tan segmentada sino sea distributiva alrededor de Bogotá. Uno de los proyectos es la Avenida ALO (2016), la cual permite fortalecer las vías de la ciudad y descongestionar la malla vial por parte de vehículos particulares, pues tal como lo expresan los reportes anuales de movilidad (2015) y (2016) la marcada división social se ha evidenciado en las vías pues, las localidades de Usme y Bosa son quienes más necesitan de una recuperación de malla vial, siendo estas zonas quienes menos presentan oferta vehicular residencial.

Por tal motivo, el distrito de Bogotá ha creado un Plan Maestro de Movilidad (2018) que implemente la eficaz planificación del ordenamiento territorial en conjunto con el campo de la movilidad, y que a su vez genere un equilibrio de zonas productivas y residenciales, que implique un desplazamiento por toda la ciudad y no solo en centros específicos en donde se presenta mayor caos vehicular y de viaje cotidiano, al querer llegar a la misma zona alta cantidad de personas. Sin embargo, las dinámicas aceleradas de las metrópolis ha conllevado que aspectos como los viajes cotidianos ya no sean percibidos como tiempo muerto, sino

como una práctica social y cultural. Como objeto de estudio de las ciencias sociales, la movilidad puede permitir avances importantes en términos interdisciplinarios a los estudios de transporte, la planificación urbana o estudios de infraestructuras, especialmente en cuanto a las metodologías que definen sus intervenciones Jirón (2015). “La movilidad en este sentido puede ser entendida como medio para analizar fenómenos contemporáneos y servir para cuestionar diversos niveles de las dimensiones sociales.” (Jirón, 2015).

En efecto la movilidad como factor esencial para estudiar fenómenos sociales gestantes en una ciudad acelerada, que ha tenido insuficientes políticas públicas, que ha optado por decisiones de impacto negativo como el aumento del parque automotor y que a su vez ha aumentado el nivel de afectación al medio ambiente y aire, genera que el tema sea más controversial en tanto la institucionalidad no tenga eficaz cobertura y la no institucionalidad este olvidado por aspectos educativos y culturales.

Transporte privado o particular

En la ciudad de Bogotá se ha presentado un aumento del uso del transporte privado, el cual se explica por múltiples razones que inician desde una “necesidad” de movilidad, pasando por una inconformidad con el transporte público y sus costos, continuando con un fácil acceso a créditos vehiculares que incentiva el crecimiento del parque automotor y la industria automotriz.

La compra o adquisición de vehículos de transporte público se sitúa, en el presente artículo, como una necesidad que, según el observatorio de movilidad (2015), se da porque a diario en la ciudad se hacen 12.755.826 viajes mayores a 15 minutos que pueden tardar hasta 2 horas en promedio, lo cual resulta un hecho molesto que se puede reducir al adquirir vehículos prácticos como las motocicletas. Pese, a que el transporte público tiene la capacidad de ofrecer practicidad y comodidad, medidas como el pico y placa generan la adquisición de un vehículo adicional, ya sea por familia o por persona, pero también incentivan el uso de transporte público, el cual tiene un porcentaje de uso del 45%, seguido de los viajes en transporte no motorizado (a pie y bicicleta) mientras que hay un 25% de viajes en vehículo privado con 24% (moto, automóvil, taxi) ". (pp.13)

La existencia de dicho porcentaje de vehículos implica una *“congestión del tráfico urbano que consiste en que mucha gente quiere moverse al mismo tiempo y existen demasiados vehículos para el espacio vial limitado”* (Como se cita en Rao y Rao, 2012. pp.88), pero sin importar el estado de la malla vial y el reducido espacio de movilidad Aguilar (2014), expone que se está generando una tendencia casi que obligatoria al uso de los medios de transporte privado pues aunque este sistema Integrado de Transporte (transmilenio) rompe los paradigmas y los planteamientos iniciales desde la época, no está siendo un sistema seguro, eficiente y cómodo, los ciudadanos pagan una de las tarifas más altas de Latinoamérica por el uso del servicio, hacen su recorrido incómodos, son vulnerables a los robos o sufrir de manoseos.

Tras las problemáticas que presentan los servicios de transporte público, la adquisición de un vehículo privado o particular se convierte en hecho que genera no solo confort y tranquilidad sino también juega un papel de estatus y posición social que se produce tras el poder adquisitivo que tiene determinado individuo.

Relación entre realidad y teoría

Este apartado, pretende retomar algunos conceptos teóricos en el tema de planeación urbana y movilidad que son tangibles en la actualidad para tener un análisis más amplio de la problemática, conociendo si es posible, como estrategia de mitigación, replantear o repensar la ciudad en términos urbanos generando mejora en la movilidad que se da al tener mayor número de vías y calidad de las mismas. No obstante, la identificación de estos referentes teóricos resulta ser importante en tanto brindan esbozos, sobre dinámicas emergidas en la ciudad especialmente en las calles al momento de intervenir la movilidad y el tránsito, como factor elemental en la cotidianidad de los ciudadanos, permitiendo la afirmación o falseamiento de la hipótesis inicial.

Al establecer cuatro ítems como las causas principales de la problemática de movilidad: mala planeación urbana, aumento de la población, inconformidad con el transporte público y crecimiento del parque automotor, se logra dar un análisis y resumen de la situación, el cual permite deducir que el deseo de dar una solución tangible y exitosa a este problema en

movilidad no sería en lo posible positivo actualmente pues, como propone Aguilar, la movilidad, tránsito y transporte son una problemática que involucran campos como la economía, la política, lo social, ambiental, legal y tecnológico, puesto que éstos guardan relación con las propuestas de nuevos medios de transporte o posibles soluciones que no se han ejecutado a totalidad por la desviación de recursos y la ausencia de entes reguladores y administrativos que ejerzan su “poder” en pro de una posible solución y de la ciudadanía.

Sumado a dicha desviación de recursos, *“se puede afirmar que son varios los problemas que se presentan actualmente en la ciudad en temas de movilidad, debido a que las políticas implementadas por los dirigentes electos son soluciones de corto plazo o tienen prioridad en un caso específico, invisibilizando la importancia de otros, como por ejemplo la insistencia en la ampliación de Transmilenio, sin aseguramientos básicos de comodidad y seguridad que estaban planteados dentro de su objeto de creación”* (Aguilar, 2014, P.25). Esto fomenta que el uso del Transmilenio se de como una necesidad u obligación por ser un transporte rápido y de carril único, implicando a su vez que no se priorice en los sistemas de transporte en general para mitigar el problema.

Adicional al hecho anterior, es posible aplicar la teoría de Arboleda (2012, pp.88) hoy por hoy pues, los eventuales problemas de movilidad tienen una connotación política que parte de la inadecuada planeación y disfuncional aplicación de las políticas, generando fragmentación de los territorios y la desigualdad de los servicios de los sistemas de transporte y las políticas que se le aplican a cada uno, hecho que trae una importancia sociológica que reside en la pérdida de creencia e interés hacia el estado por parte de su población. Como estrategia de intervención de este punto, Gonzales (2016, pp.91), propone una idea tangible y aplicable en la realidad, la cual se basa en diseñar o rediseñar sistemas de transporte que cumplan con los requerimientos mínimos respecto a calidad y cantidad del servicio para reducir los índices de inconformidad, contaminación e inseguridad logrando garantizar mayor uso del transporte público y una posible reducción en la compra de vehículos automotriz.

Pese a que existan tal reducción, no se genera solución de la problemática, pues hoy en día *“se observan delicados síntomas de deterioro en Bogotá, tales como el enorme crecimiento de la congestión y desorden vial, el continuo aumento de la población, la pérdida de la confianza pública en la administración distrital, producto de la corrupción en la contratación privado-estatal, todos graves problemas que deterioran la calidad de vida e sus habitantes y su competitividad económica”* (Torres,2012,pp. 30). Así, estos factores se dan por la poca capacidad que que tiene la ciudad para manejar los desequilibrios de su veloz crecimiento que implica cambios y pruebas para la integración de sus habitantes y la construcción de una infraestructura ordenada e inteligente que priorice cada aspecto o sector de necesidades de la población, en este caso: la movilidad.

Para lograr una infraestructura urbana e inteligente en Bogotá, se debe tener en cuenta, principalmente entre otros tantos aspectos, las fallas que está teniendo el marco legal y económico. En el primero se evidencia una ausencia de control y correcto funcionamiento, pues es cierto cuando Torres establece que el alto crecimiento poblacional que tiene Bogotá no es proporcional a su velocidad o capacidad de expansión y desarrollo, fenómeno que se explica por la corrupción en las entidades administrativas y desviación de recursos. En el segundo se evidenciada la desviación de recursos que se da desde el marco legal, por ende la poca inversión económica y atención a la movilidad está generando congestión en las vías de la ciudad y por ende está deteriorando la calidad de vida de sus habitantes y su competitividad y desarrollo económico y social.

Al existir dichas falencias, en tan importantes marcos, el “repensarse” o reconstruir la ciudad se convierte en un hecho económicamente intangible, pues, el observatorio de movilidad en su estudio del 2014, indica que *“los costos de realizar una actividad de rehabilitación o cambio urbano, en comparación a los de realizar una de mantenimiento periódico pueden ser hasta un 1500% mayores. Por lo tanto, es indispensable concentrarse en realizar este tipo de intervenciones preventivas, que deben estar planteadas de acuerdo con un plan de gestión de la infraestructura, con acciones a corto, mediano y largo plazo”* (pp.12). Se suma a esto el poco espacio que actualmente tiene la ciudad para expansión y la mala distribución y organización de su territorio que hace casi imposible la adopción de planes de gestión para

garantizar una óptima infraestructura tanto vial como residencial e industrial que genere un cambio positivo y en pro de la movilidad

Profundizando en el aspecto económico para la planeación urbana, el observatorio de movilidad afirma que *“al hacer la proyección de 2005 a 2040 se estima que las inversiones para vehículos privados llegan a superar un 34% de costo, en un contexto donde el transporte público es más importante. Al hacer esta proyección se evidencia que es necesario ampliar la malla vial dado que el aumento de vehículos anual es alto, pero dicha inversión se ve tronchada por la inexistencia o desviación de recursos”*. Así, en caso tal de que este aspecto presenta un cambio se vería reflejado positivamente sobre la movilidad de la ciudad..

Ahora bien, Duque (2007) establece que, *“la preocupación por resolver la problemática de la movilidad ha ido poco a poco adquiriendo relevancia a partir del reconocimiento de la movilidad como derecho de todas las personas al libre desplazamiento en condiciones óptimas de relación entre medio ambiente, espacio público e infraestructura”* (pp, 5), por lo cual el cambio estructural y mejora de la planeación urbana de la ciudad es una solución que mitigaría o mejoraría la movilidad, pues la implementación de una mayor número de vías y mejor estado de las mismas generaría de forma directa una reducción del tiempo de viaje, los niveles de accidentalidad y el estrés diario de la ciudadanía. Pero, pese a que se haga un cambio estructural en la ciudad no se solucionaría la problemática del todo puesto que el aumento de población es un hecho constante y el crecimiento del parque automotor se da rápidamente acorde al fácil acceso que actualmente tienen los individuos para adquirir un vehículo nuevo independiente de los medios de pago.

Finalmente, se concluye que las teorías y autores que se citan en el presente artículo guardan una relación tangible y aplicable con la realidad, al exponer que la movilidad es un problema que afecta directamente el desarrollo de la ciudad, la calidad de vida de sus habitantes y su crecimiento económico, lo cual lo convierte, en la actualidad, en un pilar de trabajo que se establece en los planes de gobiernos, iniciando con el planteamiento de múltiples proyectos que en determinado punto no son realizados o finalizados, lo cual repercute de manera

negativa en la ciudad. Desde este punto, se plantea que *“la poca articulación entre las distintas herramientas de planeación y la realidad económica y legal han resultado ser entorpecedora para la planeación urbana. Esto se debe a que el referencial global de cada administración expresado en su Plan de Desarrollo ha presentado falencias al proponer múltiples estrategias que no son posibles de ejercer o que terminar”* (Valderrama, 2010, pp.58), por ende, en la actualidad la ciudad no cuenta con una forma real de disminuir o cambiar a totalidad el problema de movilidad que ha existido y aumentado durante el transcurso del tiempo y repercuten en el presente.

Conclusiones

- Este artículo se realizó con el fin de establecer porqué la movilidad de Bogotá se convierte en una problemática que desde el año 2000 al 2019 ha aumentado y se ha situado como uno de los principales campos de trabajo para solucionar en los planes de gobierno o alcaldía.
- La movilidad de Bogotá es una problemática que afecta a la ciudadanía en general, tanto a residentes como a visitantes, de forma directa en su calidad de vida al ser necesario un alto nivel de inversión de tiempo para los recorridos o desplazamiento dentro de la ciudad, el ser un factor que genera estrés por la contaminación auditiva, visual y ambiental que se produce por el alto número de rodamientos de vehículos en la ciudad.
- La movilidad se ve directamente afectada por la planeación urbana que tiene la ciudad, pues existe un número bajo de vías de desplazamiento y un alto porcentaje de mal estado en la malla vial, haciendo referencia a señalización, huecos, alcantarillado, entre otros.
- La ausencia de vías en la ciudad se explica por la prioridad que se le ha dado a la construcción de zonas residenciales, económicas e industriales sobre la inversión a la mejora de la malla vial y la construcción de nuevas vías de acceso y movilidad.
- La ciudad guarda un modelo de construcción vertical, puesto que en la actualidad no cuenta con más territorio de expansión o crecimiento que no implique adjuntar las ciudades o terrenos periféricos a su territorio.
- La expansión estructural y no vial que ha tenido Bogotá se explica por el aumento de la población que se ha dado en el territorio.

- Existe una organización, dentro de la ciudad, en donde los centros económicos se encuentran “agrupados” o distribuidos en zonas específicas, mientras que los espacios de residencia y ocio se encuentran en otros, lo cual convierte la movilidad en una necesidad de la población.
- La inseguridad, los altos costos y la incomodidad de los transportes públicos han generado un factor de insatisfacción y, en algunos casos, de abstención de uso en este medio de transporte, generando tendencia al uso de automóviles particulares, motocicletas y bicicletas.
- Actualmente al acceso a un vehículo particular se facilita dada la capacidad de adquisición que tienen las personas y también el fácil acceso a créditos vehiculares o facilidades de pago.
- Ante el aumento del parque automotor y la congestión vehicular, nacen medidas como el Pico y Placa, las cuales buscan reducir la cantidad de autos diarios en rodaje pero, por el contrario, hacen aumento de estos puestos que con el fin de evitar o no verse afectado por esta política, las personas o familias compran otro vehículo.
- El uso o adquisición de vehículos particulares más allá de ofrecer un beneficio y practicidad en el transporte, se convierte en un objeto de estatus, confort y poder adquisitivo.
- el cambio estructural o urbano de Bogotá es un hecho que puede mitigar o mejorar la problemática de la movilidad pero no puede solucionar del todo, puesto que el crecimiento de la ciudad o expansión a nivel vial no interviene de forma directa con la producción de la industria automotriz ni el acceso a créditos vehiculares.

Referencias bibliograficas

- Acevedo, J. (08 de 03 de 2017). *Reflexiones sobre el transporte en Bogotá*. Obtenido de Foro nacional ambiental
- Aguilar, D. H. (2014). *Análisis de las Políticas de Movilidad de Bogotá D.C durante el Periodo 1998-2014*. Universidad Militar Nueva Granada.

Alfonso, Ó. (2013). El sistema entrópico de movilidad cotidiana en la zona metropolitana de Bogotá. *Territorios*, 28, 165-185.

Ardila, A. F. (24 de 03 de 2018). *Comparamejor*. Obtenido de Movilidad en Bogotá, un problema para todos: <https://comparamejor.com/seguros-articulos/seguros-para-vehiculos-todo-riesgo/movilidad-en-bogota-un-problema-de-todos/>

Avenida ALO: la nueva solución de la movilidad en bogotá

Beuf, A. (2012). De las luchas urbanas a las grandes inversiones. La nueva urbanidad periférica en Bogotá. *Bulletin de l'Institut français d'études andines*, (41 (3)), 473-501.

Bromberg, P. (2010). ¿ Cultura ciudadana y los retos del gobierno urbano, o el gobierno urbano y los retos de cultura ciudadana. *Recuperado de http://institutedestudiosurbanos.info/dmdocuments/cendocieu/coleccion_digital/Cultura_Ciudadana/Bogota_Camino_Igualdad-Antanas_Mockus-2001.pdf*.

Burbano, A. M. (2009). La convivencia ciudadana: su análisis a partir del “aprendizaje por reglas”. *Revista colombiana de educación*, (57), 28-45.

Cárdenas Jirón, Luz Alicia (julio de 2005). Enfoques metodológicos de la planificación urbana y del transporte. *Urbano*, 8(011).

Cámara de Comercio de Bogotá y Universidad de los Andes (2008). Observatorio de Movilidad - Reporte Anual de Movilidad 2008. N 3

Cámara de Comercio de Bogotá y Universidad de los Andes (2008). Observatorio de Movilidad - Reporte Anual de Movilidad 2008. N 9

Cámara de Comercio de Bogotá y Universidad de los Andes (2016). Observatorio de Movilidad - Reporte Anual de Movilidad 2016. N 10

Cárdenas Jirón, Luz Alicia (julio de 2005). Enfoques metodológicos de la planificación urbana y del transporte. *Urbano*, 8(011).

Cerón, J. (05 de 02 de 2018). En Bogotá, la hora valle para mejorar la movilidad no existe. págs. 1-2.

Cerón, J. (05 de Febrero de 2018). *Pico y Placa no está solucionando la movilidad en Bogotá*. Obtenido de Portafolio:

<http://www.portafolio.co/economia/pico-y-placa-no-esta-solucionando-problemas-de-movilidad-en-bogota-513942>

CicloBR. (08 de abril de 2018). *La Movilidad En Bogotá, Una Verdadera Pesadilla*.

Obtenido de club de ciclismo Banco de la República :
<https://www.ciclobr.com/movilidad.html>

Diccionario . (16 de 04 de 2018). *Diccionario ABC*. Obtenido de Definición de civismo:
<https://www.definicionabc.com/social/civismo.php>

Cámara de Comercio de Bogotá y Universidad de los Andes (2014). Observatorio de Movilidad - Reporte Anual de Movilidad 2008. N 9

Cámara de Comercio de Bogotá y Universidad de los Andes (2017). Observatorio de Movilidad - Reporte Anual de Movilidad 2016. N 10

Empresa de renovación y desarrollo urbano . (19 de 03 de 2017). Empresa de renovación y desarrollo urbano . Recuperado el 10 de 10 de 2018, de <http://www.eru.gov.co/es/transparencia/organizacion#mision>

Dangond Gibsone, C., Jolly, J. F., Monteoliva Vilches, A., & Rojas Parra, F. (2011). Algunas reflexiones sobre la movilidad urbana en Colombia desde la perspectiva del desarrollo humano. *Papel político*, 16(2), 485-514

Dávila, J. D. (2004). La transformación de Bogotá. *Fortalezas de Colombia*, 417-439

Duque, F. B. (2007). Derecho a la movilidad. La experiencia de Bogotá DC. *Prolegómenos*, 10(20), 169-181.

Duque, B. P. (2010). La forma en que se ejerce la ciudadanía en la democracia Colombiana-socialización política y cultura ciudadana. *Eleuthera*, 4, 253-291.

Elizalde, A., & Donoso, P. (1998). Formación en cultura ciudadana. In *Conferencia preparada para el Primer Seminario Nacional de Formación Artística y Cultural. Organizado por el Ministerio de Cultura y realizado en Santafé de Bogotá del* (Vol. 27).

Ferro, J. S. (2007). Bogotá: un sistema híbrido de desarrollo progresivo. *Redalyc*, 208-219.

Ferro, J. S. (2001). ¿Expansión o densificación? reflexiones en torno al caso Bogotá . *Redalyc*, 5, 21-35.

- González, G. C., & Lilia Cañón Florez, C. A. (2012). Bogotá una experiencia de gobierno: de dispositivos y estrategias educativas a expresiones, escenarios y rupturas en una propuesta de cultura ciudadana. *Esva Revistas*, 18, 123-139.
- González, J. R. Q., & González, L. E. Q. (2016). El transporte sostenible y su papel en el desarrollo del medio ambiente urbano. *Ingeniería y Región*, 14(2), 87-97.
- Gutiérrez, A. (2010), “Movilidad, transporte y acceso: una renovación aplicada al ordenamiento territorial”, *Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, vol. 14, N° 331.
- Jirón, P. (s.f.). *Planificación Urbana y del Transporte a partir de relaciones de interdependencia y movilidad de cuidado*. Bogotá: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
- Jolonch Palau, Javier (2013). Análisis del transporte masivo y la movilidad en Bogotá. *Universidad & Empresa*, No. 24, p.p. 15-23
- Landaeta, A. V. (29 de junio de 2018). Crecimiento poblacional, ¿riesgo para la calidad de vida? Obtenido de El Tiempo: <https://www.eltiempo.com/bogota/crecimiento-de-poblacion-en-bogota-237688>
- Medina, W. A. P. (2009). La perspectiva de la sociología cultural y el análisis de la cultura ciudadana en Bogotá. (*Pensamiento*), (*palabra*) y *obra*, (1).
- Merchán, P., Eugenia, M., González Pérez, R. E., & Noreña Aristizábal, O. P. (2011). Seguridad vial y peatonal: una aproximación teórica desde la política pública. *Hacia la Promoción de la Salud*, 16(2), 190-204.
- Mockus, A. (2001). *Cultura ciudadana, programa contra la violencia en Santa Fe de Bogotá, Colombia 1995-1997*. Washington, D.C.: Banco Interamericano de Desarrollo.
- Movilidad, S. D. (01 de 03 de 2018). *Plan Maestro de Movilidad*. Obtenido de Secretaria Distrital de Movilidad: <http://www.movilidadbogota.gov.co/web/plan-maestro-movilidad>
- Munar, J. M. (2008). Transporte Urbano Sostenible: medidas desde la administración y transporte público como alternativa en Bogotá D.C. En S. J. Munar, *Perspectiva Geográfica* (págs. 10-34). UPTC Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia.
- Peter, C. B. (2001). La planeación urbana y las ciencias sociales en Colombia. *Uniandes*(10), 20-30

Rincón, M. T. (2006). Cultura ciudadana, ciudadanía y trabajo social.

RCN. (16 de 01 de 2019). *Motos conforman más del 60 % del parque automotor de Bogotá.*

Obtenido de RCN Radio:
<https://www.rcnradio.com/bogota/motos-conforman-mas-del-60-del-parque-automotor-de-bogota>

Rubiera Morollón, F., & Aponte Jaramillo, E. (2009). Retos para el crecimiento equilibrado de la ciudad Bogotá. El declive del centro y el desamparo de la periferia meridional. *Investigaciones regionales*, (16).

Ruiz, J. M., & Knudson, H. M. (2012). La cultura ciudadana y la agenda de políticas de seguridad. *Mockus, A., Murrain, H. y Villa, M.(Coords.), Antípodas de la violencia. Desafíos de cultura ciudadana para la crisis de (in) seguridad en América Latina, Banco Interamericano de Desarrollo (BID), Washington, 1-21.*

Ronny Suárez. (31 de 05 de 2015). El doloroso retroceso de la cultura ciudadana en Bogotá ¿Qué pasó con la ciudad que era ejemplo internacional por el civismo de sus habitantes? *El Tiempo*, págs. <https://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-15864104>.

Silva Aparicio, L. (2010). El impacto del transporte en el ordenamiento de la ciudad: el caso de Transmilenio en Bogotá. *Territorios*, 22, pp. 33-64.

Torres-González, J. (2012). Movilidad y planeación participativa en Bogotá y Medellín: Relación con ciudades de Colombia y Suramérica. *Análisis Político*, 25(74), 29-48.

Valderrama Leal, J. F. *Del transporte a la movilidad. Algunas reflexiones sobre la evolución de la planeación urbana en Bogotá 1995-2010* (Bachelor's thesis, Facultad de Ciencias Políticas y Relaciones Internacionales). 2010

Vallejo, M. E. (1997). Educación y cultura ciudadana. *Educación y ciudad*, (2), 68-75.

Vásquez Santamaría, J. E. (2012). Propiedad y Ordenamiento Territorial como antecedentes constitucionales en la Política Pública de Planeación Urbana. *Revista Via Iuris*, (12).

