



DOI: 10.5821/siu.10062

PLANEACIÓN URBANA Y ESPACIO PÚBLICO EN LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE

El espacio público planeado y construido en los corredores de Transmilenio en Bogotá

URBAN PLANNING AND PUBLIC SPACE IN TRANSPORTATION SYSTEMS
Planned and constructed public space in Bogotá's Transmilenio corridors

Autor: Jonathan Tagua Rodríguez

RESUMEN

Para Bogotá, Transmilenio cambió la imagen de la ciudad, y la forma de transportarse a sus habitantes; sin embargo, ni la cantidad ni la calidad del espacio público es acorde. En este sentido, se analiza las directrices de la planeación urbana para la generación del espacio público asociado a los sistemas de transporte masivo, a partir de lo expuesto en los documentos de política pública, y como estas se concretan en la escala local del peatón a través de la Cartilla de Andenes, que es el documento que condensa los criterios de diseño e implementación, y es a su vez, punto en común de los planes maestros de espacio público y movilidad. En el documento se exploran las correspondencias y tensiones entre estos planes que dan cuenta de la desarticulación del espacio físico urbano y refuerzan la idea de la priorización del sistema de transporte sobre el peatón.

Palabras clave: *Espacio público, Planeación urbana, Políticas públicas, Transporte masivo.*

Bloque temático: *3. Espacio público y proyecto urbano en la metrópolis contemporánea*

ABSTRACT

For Bogotá, Transmilenio changed the image of the city and the way of transportation for its inhabitants; however, neither the quantity nor the quality of public space is commensurate. In this sense, the document analyzes the urban planning guidelines for the generation of public space associated with mass transit systems, based on what is set forth in public policy documents, and how these are concretized at the local pedestrian scale through the platform booklet, which is the document that condenses the design and implementation criteria, and is in turn, the common point of the public space and mobility master plans. The document explores the correspondences and tensions between these plans that account for the disarticulation of the urban physical space and reinforce the idea of prioritizing the transportation system over the pedestrian.

Keywords: *Public space, Urban planning, Public policies, Mass transportation.*

Topic: *3. Public space and urban project in the contemporary metropolis.*

Introducción

El espacio público es un elemento físico que constituye la ciudad, sus sistemas urbanos, así como también sus sistemas sociales, económicos y culturales. En este sentido se puede argumentar que es parte fundamental de la planificación de las ciudades (Borja y Muxí, 2000). Adicionalmente, los sistemas de movilidad, y más específicamente el transporte público masivo, se relaciona con los sistemas principales de la ciudad, entre ellos, el espacio público. Sin embargo, esta situación que no siempre se da de manera armónica, lo que genera dos puntos de vista: espacios construidos que no se alinean con los principios de la planeación, o, directrices desde la planeación que no se concretan en los espacios públicos. Soportados en lo anterior, soportados en una metodología de caso de estudio, la investigación busca validar la correspondencia entre los instrumentos de planificación como los planes maestros de espacio público y movilidad, el “dicho”, y, el espacio construido en el corredor de Transmilenio de la Calle 26, el “hecho”. Para esto, se plantearon tres objetivos específicos que se desarrollan en el documento. Inicialmente, se busca identificar lo planteado en los planes maestros en cuanto a la formalización y generación del espacio público. Seguido, se busca identificar los espacios públicos construidos en la Troncal de la Calle 26, para finalmente, desarrollar la discusión sobre las diferencias y correspondencias entre los espacios planeados y construidos.

1. La planeación del espacio público: los Planes Maestros de espacio público y movilidad hacia el espacio del peatón

Correspondiendo con el primer objetivo específico de la investigación, el desarrollo la sección se soporta en la identificación de las directrices generales y específicas de los planes maestros de espacio público y de movilidad en cuanto a la construcción del espacio público, y en particular, el espacio público de los sistemas de transporte masivo. Para esto, el insumo principal parte de la normatividad de los planes maestros bajo los principios del POT vigente, el Decreto de 215 de 2005 para el Plan Maestro de Espacio Público (PMEP), y, el Decreto 319 de 2006 para el Plan Maestro de Movilidad (PMM). Adicionalmente, se incluye en el análisis la cartilla de andenes, que es el documento que condensa los criterios de diseño y delimitación del espacio público de la ciudad, y, que se puede entender como el punto en común entre los planes maestros.

1.1. El plan maestro de espacio público - PMEP

A través del Decreto 215 de 2005 se compilaron los planteamientos del POT en cuanto a la generación, construcción, recuperación y mantenimiento del espacio público, y, se establecieron las políticas principales para la formulación de programas y proyectos del Sistema de Espacio Público con el objetivo de incrementar los índices de zonas verdes y áreas para el desplazamiento por habitante (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2005). De acuerdo al decreto, se puede entender que las políticas del PMEP son el resultado de tres principios: producción, aprovechamiento y la regulación del espacio público, plasmados en las políticas de gestión, cubrimiento y accesibilidad, y, calidad.

De acuerdo al PMEP, la política de gestión está enfocada a realizar el manejo y uso desde la apropiación y participación ciudadana, la gestión social, y, regular y organizar las formas de aprovechamiento económico, la gestión financiera (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2005). Sin embargo, la escala de intervención más apropiada para la política de gestión proviene desde la “escala barrial” y se concreta en una “escala zonal”. En ese sentido, se puede identificar una falencia entre dos partes de la política de gestión, la formulación a nivel general y la ejecución a nivel local.

Por otra parte, en la política de cubrimiento y accesibilidad aparecen las directrices principales para definir el espacio público como un elemento transversal de la ciudad, con el objetivo de incrementar los estándares por habitante y de consolidar el sistema de espacio público a partir de dos estrategias: definir y delimitar las unidades morfológicas, y, establecer las pautas del proyecto urbano (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2005). No obstante, en la escala local de los programas asociados a la estrategia de la clasificación morfológica, como la construcción del sistema transversal de espacio público, se priorizan los corredores que no tienen una

interacción directa los sistemas de transporte masivo, relegando al peatón a los espacios barriales (Serrano, 2015).

Finalmente, en la política de calidad se busca consolidar urbanísticamente el espacio público, y en particular el espacio de los subsistemas viales y de transporte a través de acciones integrales de diseño urbano. En esta política se presenta una relación explícita entre los sistemas de transporte y la generación del espacio público, contando con criterios técnicos para el manejo de los corredores viales y de los espacios dedicados a los peatones (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2005). De hecho, de acuerdo a los programas, estrategias y proyectos que se formulan para organizar la movilidad en la ciudad, el espacio público se suma como criterio de diseño y como directriz en la formulación, todo esto a través de la cartilla de andenes.

1.2. El plan maestro de movilidad – PMM

Posterior a la expedición del PMP, mediante el Decreto 319 de 2006 se realizó la adopción del Plan Maestro de Movilidad (PMM), con el objetivo principal de especificar los planteamientos del POT en cuanto a implementar en la ciudad y región el concepto de “movilidad sostenible”. Según el POT, la formulación del PMM está soportado en la necesidad de los ciudadanos de contar con mejores posibilidades de movilidad, que según el mismo PMM, es la capacidad de desplazarse de forma libre para realizar las actividades de la vida diaria sin los inconvenientes propios del tránsito vehicular. Es entonces, que en el PMM se especifican las políticas, estrategias y herramientas para la planeación de una oferta de servicios integrada en la ciudad, armonizando las estructuras principales de la ciudad, y en particular, la estructura funcional de servicios que abarca el Sistema de Espacio Público y el Sistema de Movilidad (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2006).

Sin embargo, en el PMM, las políticas principales se organizan bajo una serie de premisas enfocadas a articular diferentes componentes urbanos, tomando como eje estructural el transporte público y todos sus componentes (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2006). Como consecuencia, la armonización de las directrices del PMM con el PMP están directamente vinculadas con la concreción de los proyectos de transporte motorizado y no motorizado, en los que el espacio público se convierte en el medio para soportar la alimentación al Subsistema de Transporte sobre la base de la intermodalidad, que tal como menciona Serrano (2015), es una evidencia en la falta de promoción de formas alternativas y más autónomas de transporte en la postura del PMM. De ahí que autores como Dangond, Jolly, Monteoliva y Rojas (2013) evidencien una desconexión clara desde las directrices generales del plan, la movilidad sostenible y el peatón, y, las directrices particulares del PMM, el sistema de transporte público.

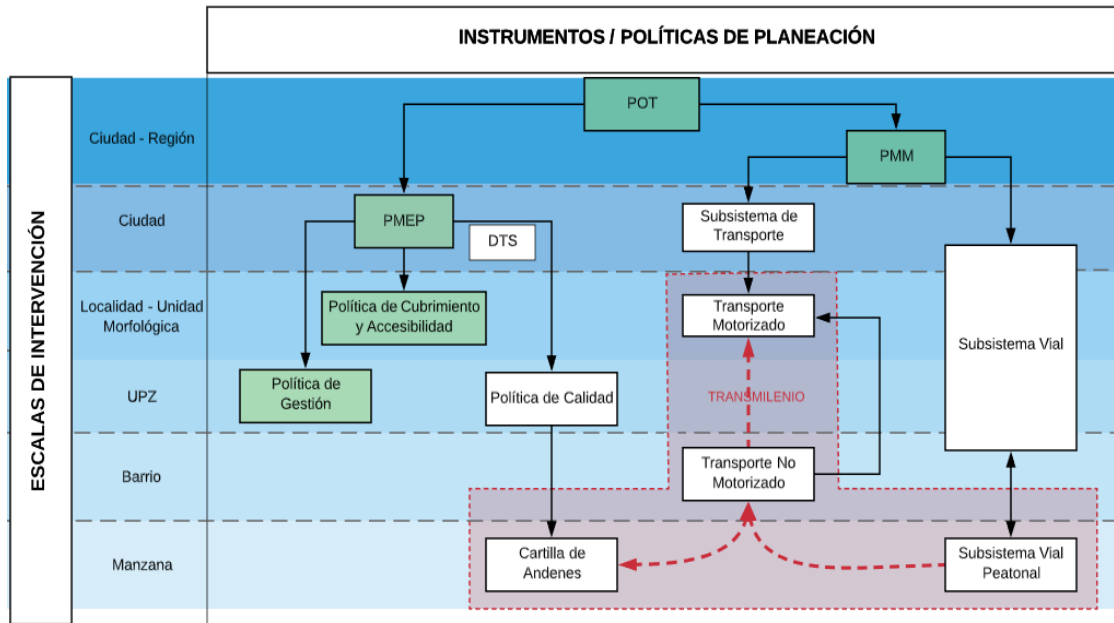


Fig. 1. Síntesis de las políticas y su escala de manejo en el PMEP y PMM. Elaboración propia.

Ahora bien, lo que se identificó es que en la medida que los principios del POT, el PMEP y el PMM se acercan hacia la escala del espacio del peatón, las directrices específicas para la construcción del espacio público se diluyen o se quedan en escalas de intervención lejanas de las actividades que suceden en los espacios (Ver Fig. 1). En este punto al entender la cartilla de andenes como la materialización en términos técnicos de las directrices generales del PMEP, y de las directrices particulares de la política de calidad en relación con el PMM, se logra concatenar una cadena de instrucciones que vienen desde el POT pero que, como se mencionó anteriormente, se desconectan de la concreción en términos de diseño a una escala local o más cercana al peatón.

1.3. Las directrices específicas en cuanto a la formalización y generación del espacio público

De acuerdo al análisis de los planes maestros, los puntos en común se dan principalmente en dos aspectos: uno, en los postulados principales que reconocen al peatón y al espacio público como ejes en el modelo de visión territorial, y dos, en cuanto a la relación del sistema de espacio público, el sistema vial y el sistema de transporte en la escala próxima al peatón, específicamente a través de la cartilla de andenes. En las directrices particulares que orientan la cartilla están definidas en términos generales los puntos en común de los planes maestros. Por una parte, se da prelación a los movimientos peatonales con respecto a otros medios de transporte, y, en la otra, determina que se deben contar con características “indispensables” como la continuidad, el ancho y el nivel para garantizar el desarrollo de las actividades de la vida social en el marco propuesto por Gehl (2006). Lo anterior se concreta en la composición de las franjas funcionales de la cartilla, que son los segmentos que constituyen las partes del andén, y están asociadas a las actividades que se pueden desarrollar en estos. Sin embargo, desde las directrices generales del POT, en el PMEP y PMM no es clara la responsabilidad en la formalización del espacio peatonal, ya que existe una superposición entre el componente vial enmarcado en el sistema de movilidad (PMM), y, el sistema transversal de espacio público (PMEP) (PNUD, 2017).

En resumen, se puede entender a la cartilla de andenes como el documento que compila las directrices particulares desde la planeación, es decir, las características físicas del espacio público en su relación directa con los sistemas de transporte, aun cuando la superposición entre los lineamientos del POT impiden la concreción de los principios de los planes maestros en la escala del peatón. En otras palabras, esto último significa una desconexión entre la planeación de la ciudad en una escala general, y la materialización en una escala local. Al analizar el alcance territorial de las políticas públicas de ambos planes (PMEP y PMM), se

evidencia una desconexión entre los postulados generales centrados en el espacio público y el peatón, y, los postulados particulares, centrados principalmente en los espacios de acceso de los sistemas de transporte, llevando a concluir que la dificultad en la generación del espacio público se da principalmente en el marco de la planeación urbana, más que en la construcción del mismo.

2. La conformación del espacio público en los corredores de Transmilenio: de las directrices de la política pública al espacio construido

La sección se articula con el segundo objetivo específico, y aborda la identificación y cuantificación del espacio público asociado a la troncal de la Calle 26. Seguido, a partir de la información geográfica dispuesta por IDECA en cuanto a los elementos del espacio público como andenes, puentes peatonales, separadores y ciclorrutas se muestran los datos generales del corredor en términos de metros cuadrados y continuidad de andenes en la troncal. En este punto se realiza el análisis de los espacios de acceso y de circulación. Para los espacios de circulación se delimitan y presentan las características principales de los andenes y plazas del corredor, mientras que para los espacios de acceso se utilizan los puentes peatonales y cruces a nivel en su interacción con los andenes adyacentes y estaciones del sistema.

2.1. El espacio público de circulación y encuentro: andenes y plazas

La relación de los sistemas de transporte masivo con los andenes se entiende desde el marco de la accesibilidad del sistema, situación que resulta en impactos positivos y negativos sobre el espacio público (Urazán y Rondón, 2010). Por una parte, debido a la adecuación de los espacios siguiendo la cartilla, se regularizan los materiales y se garantiza la continuidad, accesibilidad y seguridad de los andenes. Sin embargo, como aspecto negativo, la adecuación o conformación de andenes resultado de aperturas viales no garantizan los principios de seguridad peatonal o de interacción con el entorno (PNUD, 2017).

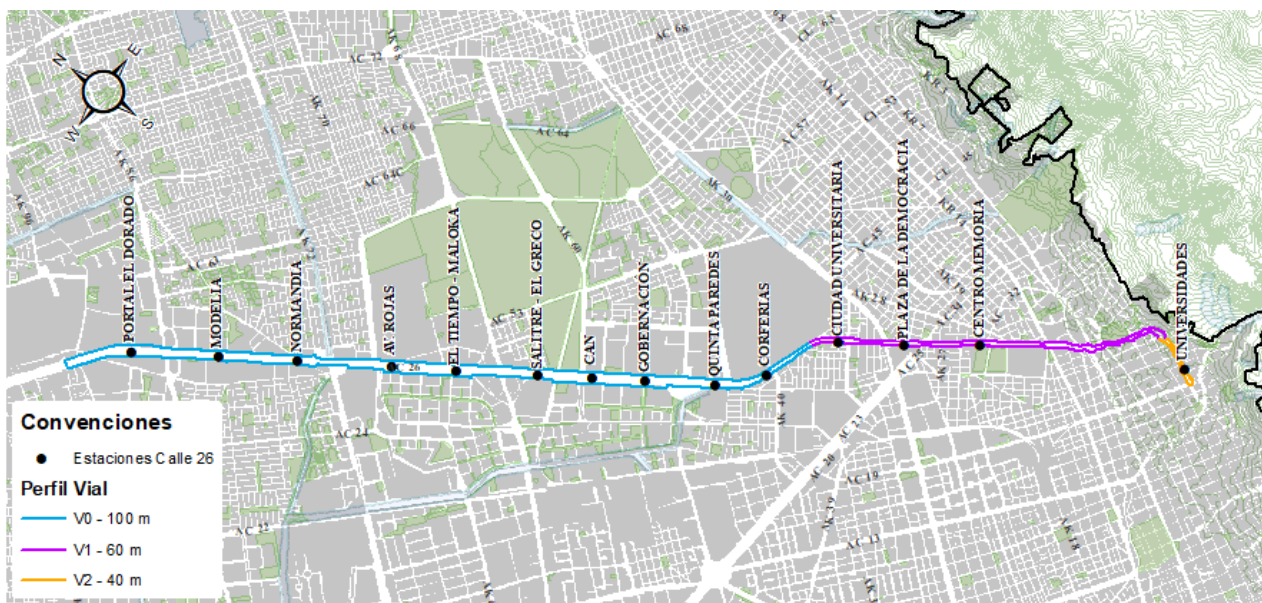


Fig. 2. Localización en la Troncal Calle 26 de los perfiles viales. Elaboración propia a partir de datos IDECA.

En el caso de estudio, la adecuación de los espacios está enmarcada en los criterios de diseño y construcción planteados en la cartilla de andenes, de ahí que la definición de las franjas funcionales se evidencie en la mayoría de los andenes intervenidos. Esta intervención significa un incremento y mejora en las condiciones de movilidad de los peatones, soportados en la premisa que los flujos peatonales se dan principalmente por los andenes. Como consecuencia, del total del espacio público intervenido en la troncal de la Calle 26, los andenes aportan aproximadamente el 66% del espacio público de circulación para los peatones mientras que la intervención sobre separadores aporta el restante 34%.

Tramo	Andén (m ²)	Separador (m ²)	Plazas (m ²)	Total (m ²)
Tramo 1 - V2 (Entre estación Las Aguas y Universidades)	5.031,7	0	0	5.031,7
Tramo 2 - V1 (Entre estación Universidades y Ciudad Universitaria)	39.789,51	16.577,58	9523,16	65.890,25
Tramo 3 - V0 (Entre estación Ciudad Universitaria y Portal El Dorado)	110.454,52	62.959,46	0	173.413,98
Total				244.335,93

Tabla 1. Valores de m² de espacio público de circulación peatonal conformados en andenes, separadores y plazoletas. Elaboración propia a partir de datos IDECA 2020.

Para los tres tramos de la troncal Calle 26 (Ver tabla 1), la intervención de los andenes, separadores y plazas significó aproximadamente 24,5 hectáreas de espacio público en el marco de la movilidad peatonal. Como resultado, la regularización de los tramos a partir de la cartilla permitió garantizar la homogeneidad de los materiales y hasta cierto punto, la priorización del peatón en las franjas de circulación de los andenes. No obstante, la existencia de frentes de fachada cerrados en los distintos tramos de la Troncal da la espalda a los principios de transversalidad del espacio público, negando la posibilidad de interacción del peatón con actividades más allá de las obligatorias.

2.2. El espacio público de acceso: cruces a nivel y puentes peatonales

En la construcción de los espacios públicos que tienen relación directa con los sistemas de transporte masivo, otro de los elementos característicos de Transmilenio son los elementos de acceso a las estaciones, en este caso los cruces a nivel y los puentes peatonales. En la troncal de la Calle 26, las formas de acceso de las estaciones están vinculadas con la localización de las mismas en la ciudad. Debido a las características propias de cada tramo, los accesos en el sector oriental de la troncal se dan prioritariamente por cruces a nivel mientras que en el sector occidental los accesos se dan exclusivamente a través de puentes peatonales.

Para el caso de estudio, en la troncal de la Calle 26 previo a la implantación de Transmilenio existían la mayoría de puentes peatonales que servían de conexión norte-sur de la vía. En este sentido, la configuración de nuevos espacios peatonales en el corredor se dio principalmente en el tramo 2 como resultado del proceso de apertura vial, aprovechando los espacios generados de los andenes para la implantación de la infraestructura de los puentes peatonales (Díaz y Marroquín, 2016). Aun así, la adecuación de los espacios existentes se regularizó con la intervención producto de Transmilenio. Uno de los espacios característicos es la plaza de acceso a la Universidad Nacional, en donde se estandarizaron los materiales y se permitió la adecuación de espacios de encuentro con la presencia de mobiliario, habilitando incluso la posibilidad de expresiones artísticas en el espacio público. Específicamente, de acuerdo a la información geográfica de IDECA y la interpretación en la ortofoto del 2014, la generación – adecuación de los espacios públicos para el soporte de la infraestructura de los puentes peatonales en la troncal fue de 50.849,62 m², que significa el 20,81% del total del espacio público intervenido.

En concreto, la implementación de la troncal Calle 26 significó para la ciudad la adecuación de espacios públicos que colindaban con el corredor. La normalización de los andenes garantizando la homogeneidad de

materiales, continuidad de recorridos y flujos peatonales, y, la generación de nuevos espacios de cruce y seguridad del peatón como los puentes peatonales se corresponde con algunas de las directrices del PMEP y el PMM, en las que el peatón recibe un papel central en la formalización del espacio público. Sin embargo, la evidente falta de interacción de los espacios públicos en algunos tramos de la troncal imposibilita al peatón relacionarse con otras estructuras urbanas y principalmente, tener la disponibilidad de cambiar actividades.

3. El espacio público y los sistemas de transporte: la correspondencia entre el discurso de la planeación urbana y el espacio del peatón

Como se indicó anteriormente, la conclusión principal del análisis de las políticas públicas que intervienen en la generación del espacio público consiste en la dificultad para concretar criterios de diseño específicos en la escala local. En ese sentido, se identifican ciertos elementos que se corresponden entre lo planteado en las políticas públicas y los espacios construidos. Pero, así como hay correspondencias, también se encuentran elementos que no lograron incorporarse en la cartilla de andenes. De hecho, en estos elementos omitidos es que se identifican las principales diferencias entre la planeación y la construcción de los espacios públicos (Ver Fig. 3). A partir de lo anterior, la sección contiene tres partes que desarrollan el tercer objetivo específico, en donde se identifican las principales diferencias entre las directrices que guían la planeación del espacio público asociado a los sistemas de transporte y su respectiva construcción. También se retoma la discusión de los capítulos anteriores para dar cuenta del objetivo general, al explorar y ampliar la discusión sobre la correspondencia entre los espacios públicos planeados y construidos.

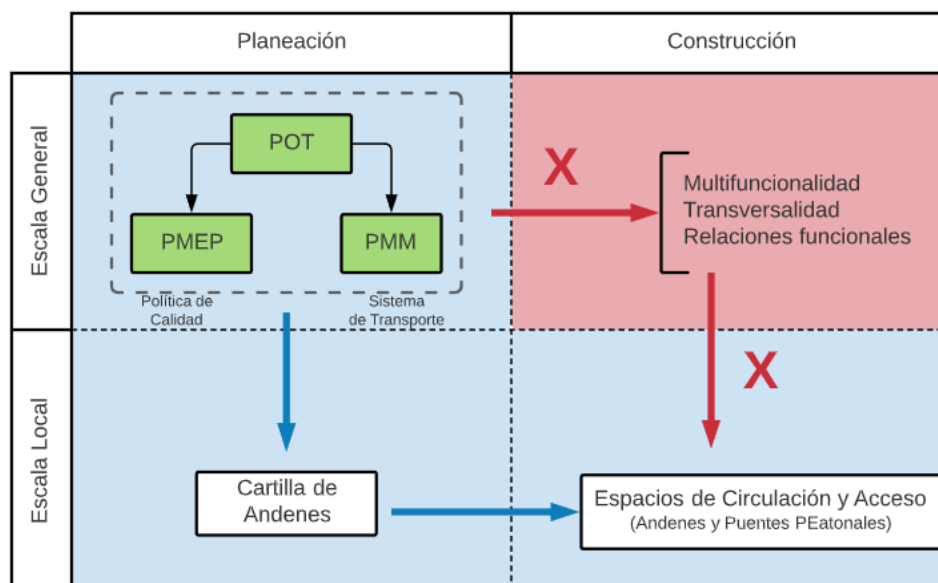


Fig. 3. Esquema de la correspondencia entre la planeación y construcción de los espacios públicos asociados a los sistemas de transporte. Elaboración propia.

3.1. Sobre la correspondencia de los espacios públicos planeados y construidos en la Troncal Calle 26

Como primer punto de correspondencia, al recapitular sobre lo mencionado en las políticas públicas que guían la construcción del espacio público en relación con los sistemas de transporte masivo, a través de la cartilla de andenes se logra la traducción de las directrices generales del POT, PMEP y PMM hacia las directrices particulares desde la planeación urbana, específicamente la política de calidad y su relación con el subsistema de transporte, y, su salto hacia los espacios construidos en la escala local, haciendo uso de una

de las políticas planteadas en el PMM, la jerarquización vial. El segundo punto sobre la correspondencia entre lo planeado y lo construido se da en la concreción de las directrices específicas de la cartilla en la construcción de los espacios de circulación, los andenes, y, los espacios de acceso, los puentes peatonales y cruces a nivel. Al realizar el análisis de la materialización de los espacios públicos a lo largo del corredor de la Troncal Calle 26, se identificó el acatamiento en la aplicación de la normatividad para el proyecto de Transmilenio, que, en el caso específico de los espacios de movilidad peatonal, se guía a través de la cartilla de andenes. En el caso de la Troncal Calle 26, a través del IDU, la cartilla se tuvo presente en dos momentos clave la adecuación para el corredor de Transmilenio: el diseño y la posterior construcción.

Sumado a lo anterior, los criterios de diseño, construcción y adecuación de los espacios públicos contenidos en la cartilla de andenes están establecidos y unificados para toda la ciudad, entendiendo que aplican para la infraestructura principal de la ciudad y para la estructura local. El problema es que en la escala del peatón no es clara la estrategia de intervención del Distrito más allá de los espacios dedicados a los sistemas de transporte, pasando por alto las diferentes escalas de integración, y, los espacios locales al interior de los barrios (Muñoz, 2018).

3.2. Tensiones en la escala general entre los espacios planeados y construidos: sobre las características físicas que invitan a hacer uso del espacio público

Como resultado de las problemáticas en la aproximación de las políticas públicas asociadas a la generación del espacio público en la escala del peatón, la primera diferencia entre el discurso de la planeación y los espacios construidos, se da en la escala general, en donde los espacios construidos se configuran mono-funcionales y desarticulados de las estructuras urbanas; a diferencia de lo planteado en las políticas públicas del PMEP, en las que se plantea la transversalidad y multifuncionalidad del espacio público. No obstante, al comparar las directrices generales de la escala general con las características de los espacios construidos usando como medio la cartilla de andenes, los lineamientos planteados en el PMEP y PMM evidentemente no se corresponden. La cartilla de andenes circunscribe la generación o adecuación de los espacios públicos a los corredores de los sistemas de transporte, con un enfoque en términos de “área” más que sobre la articulación de las relaciones funcionales (Serrano y Jolly, 2019). En el fondo, las características físicas que plantea la cartilla de andenes responden principalmente a flujos peatonales sobre franjas funcionales aisladas entre sí, sin incluir las relaciones con los paramentos o actividades existentes en los inmuebles que limitan directamente con los corredores.

Ahora bien, a pesar de la falta de inclusión de criterios específicos en la cartilla de andenes que respondan a los principios de transversalidad de la política de cubrimiento y accesibilidad, y, de multifuncionalidad de la política de gestión del PMEP, como punto de conexión se pueden plantear la interacción directa de los andenes con las actividades comerciales en el primer piso; característica física que permiten que se den algunas de las relaciones funcionales identificadas en el PMEP, particularmente, aquellas relacionadas con las estrategias de gestión económica. El problema en este caso radica principalmente en que las directrices generales del PMEP, disponen como estrategia la conformación del sistema transversal de espacio público, que se debía complementar con los programas vinculados con los subsistemas viales y de transporte, sin embargo, lo que se evidencia es que los espacios construidos se articulan más con el subsistema vial pasando por alto las relaciones con el entorno, en particular, la relación con el primero piso (Ver Fig. 4).

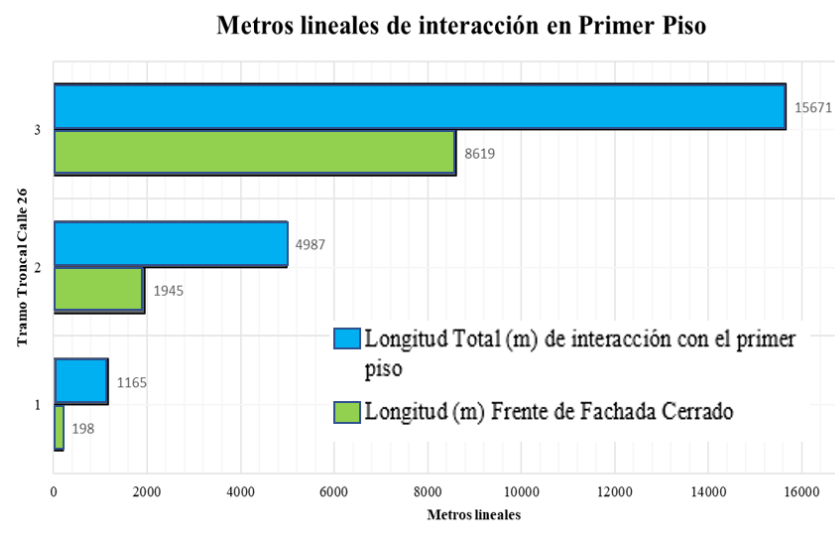


Fig. 4. Comparación de los metros lineales totales de cada tramo con los espacios de interacción en primer piso. Elaboración propia.

3.3. Ruptura entre la escala general y local en los espacios construidos: la accesibilidad como elemento de relación entre escalas

La segunda diferencia identificada entre los espacios planeados y construidos se da en la relación entre las escalas general y local en el marco de las políticas de movilidad. Por una parte, en la escala general las directrices del PMM parten del concepto de movilidad sostenible como un derecho de las personas, priorizando los recorridos del peatón alrededor de un eje estructurador, que es el transporte público (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2006, art. 7). Pero, en la escala local, la articulación de las políticas alrededor de medios de transporte motorizado canaliza los flujos peatonales en términos de variables del modelo de oferta del transporte (Serrano, 2015).

Por otra parte, el circunscribir la adecuación de los espacios públicos a la inmediatez de los corredores de los sistemas de transporte va en contra de las lógicas de caminata de los peatones, y a su vez, en contravía de los lineamientos generales del PMM, particularmente, el objetivo principal del plan, la movilidad sostenible. De acuerdo a lo planteado por Gehl (2014), la mayoría de la población estaría dispuesta a caminar distancias entre 300 y 500 metros con las condiciones físicas que garanticen la calidad del recorrido. En este sentido, para la troncal Calle 26 se identificaron los puntos de acceso de las estaciones de Transmilenio, y a partir de la información de IDECA de la red de circulación peatonal, se realizó el análisis de las zonas de influencia de 500 metros, es decir, se delimitaron las áreas desde las cuales los peatones podrían caminar hasta el acceso de cada estación. Sin embargo, es entendible que la intervención de los andenes de toda el área de influencia sería un proyecto demasiado complejo en términos económicos y financieros para la ciudad, llevando al fracaso de cualquier proyecto. Para ello se identificaron los principales corredores de acceso a las estaciones, que incrementarían las áreas de adecuación de espacio público y aumentarían los espacios dedicados a las caminatas peatonales. De esta manera, para el tramo 1, se incorporarían 13.753,9 m², para el tramo 2, 33.316,73 m², y, finalmente, para el tramo se agregarían 54.997,78 m².

Hasta este punto, lo que se sugiere es que los criterios de diseño contenidos en la cartilla de andenes son el producto de una norma que permite la priorización del vehículo automotor sobre las dinámicas de movilización de los peatones (Ortiz, 2019). Como resultado, los principios de caminata y la importancia del peatón en el esquema de movilidad urbana desaparecen en los espacios construidos, reforzando la idea de una ruptura al interior de las políticas públicas del PMM.

CONCLUSIONES

El sistema de espacio público implica relaciones con el sistema de movilidad en todas las escalas urbanas. En la escala general, los postulados del POT que se desarrollan en el PMEP y el PMM tienen puntos en común al disponer dos elementos claves del modelo territorial, el sistema transversal de espacio público, y, la movilidad sostenible. Sin embargo, las políticas públicas contenidas en los planes maestros no logran dar continuidad en la escala intermedia y local a las directrices planteadas en el POT. Esta ruptura se puede identificar en el paso de las directrices generales hacia las particulares a través de uno de los instrumentos intermedios, las Unidades de Planeamiento Zonal (UPZ). En otras palabras, la identificación de las relaciones funcionales del PMEP, junto con el modelo de la movilidad sostenible del PMM, no se concretan en los lineamientos de la escala intermedia, y, tampoco se llevan a la normatividad de la escala local. Como consecuencia, se puede concluir que existen principalmente dos escenarios en las políticas públicas asociadas a la generación de los espacios públicos: una general, las directrices generales de los planes maestros, y, una local, lo que se concreta a través de la cartilla de andenes.

Adicionalmente, de acuerdo con Dangond et. al (2013), al interior del PMM se identifican rupturas en las directrices planteadas en el POT y las directrices que se pueden concretar en los espacios construidos, particularmente, aquellas que contemplan los itinerarios peatonales. Esto último se puede apreciar más claramente en la forma que se relacionan los lineamientos generales planteados en las políticas públicas del PMEP y el PMM, y las directrices locales para la construcción del espacio público. No obstante, en los elementos que no se logran concretar en la cartilla de andenes es que se identifican las principales tensiones y rupturas al interior de la planeación, particularmente, sobre la transversalidad y accesibilidad del espacio público. En una parte, la cartilla favorece la generación o acondicionamiento de características físicas como la continuidad de trazados y de materiales, pero, deja de lado las relaciones funcionales identificadas en el PMEP, como la transversalidad, que se refleja en la interacción inmediata con el primer piso en los corredores de transporte. Adicionalmente, otra de las tensiones identificadas está asociada a la inmediatez de las adecuaciones sobre los andenes vinculados a los corredores de los sistemas de transporte masivo, situación que desconoce los itinerarios de circulación peatonal, limita las condiciones de caminabilidad, y, por ende, refuerza la idea de priorización de los medios de transporte vehicular sobre los medios peatonales o alternativos.

BIBLIOGRAFIA

Alcaldía Mayor de Bogotá. (2005). Decreto 215 de 2005. Por el cual se adopta el Plan Maestro de Espacio Público para Bogotá Distrito Capital y se dictan otras disposiciones.

Alcaldía Mayor de Bogotá. (2006). 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.

Alcaldía Mayor de Bogotá. (2015). Documento Técnico “Cartilla de Andenes”. Decreto 561 de 2015. Por medio del cual se actualiza la Cartilla de Andenes adoptada mediante el Decreto Distrital 1003 de 2000, adicionada mediante el Decreto Distrital 379 de 2002 y actualizada mediante el Decreto Distrital 602 de 2007, y se dictan otras disposiciones.

BORJA, J., y MUXÍ, Z. (2000). El espacio público, ciudad y ciudadanía. Barcelona, España: Electa.

DANGOND, C., JOLLY, J. F., MONTEOLIVA, A., y ROJAS, F. (2013). Del transporte a la movilidad urbana en Bogotá: Más que un problema de vías y automotores. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana

DIAZ, M., y MARROQUÍN, J. (2016). Las relaciones entre la movilidad y el espacio público. Transmilenio en Bogotá. Revista de Arquitectura, 18 (I). 126-139.

- GEHL, J. (2006). *La humanización del espacio urbano: La vida social entre los edificios*. Barcelona, España: Reverté.
- GEHL, J. (2014). *Ciudades para la gente*. Buenos Aires: Ediciones infinito.
- IDECA (2020). *Glosario Mapa de Referencia. Infraestructura de Datos Espaciales para el Distrito Capital*. Recuperado de <https://www.ideca.gov.co/recursos/glosario>
- MUÑOZ, N. (2018). *El espacio público como elemento integrador del sistema de movilidad: Consideraciones desde la planeación del sistema integrado de transporte público de Bogotá*. Tesis (Maestría). Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana.
- ORTIZ, H. (2019). *El espacio de la ciudad caminable: Una aproximación conceptual en el caso de Bogotá*. En R. Serrano (Ed.). *Movilidad urbana y espacio público: Reflexiones, métodos y contextos* (pp. 24-55). Bogotá: Universidad Piloto de Colombia.
- PNUD - Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. (2017). *Modelo integrado de transporte enmarcado en la revisión ordinaria del POT Bogotá. Informe 2: Diagnóstico del subsistema vial y de transporte de Bogotá*. Bogotá: Steer Davies Gleave
- SERRANO, R. (2015). *De la supremacía del automóvil a la supremacía del peatón: un enfoque alternativo en la planificación de la movilidad para la configuración de redes de espacio público orientadas al peatón*. Tesis (Maestría). Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana.
- SERRANO, R., y JOLLY, J. F. (2019). *El programa funcional: Una herramienta para la gestión y ordenación del espacio público en la promoción del caminar en la ciudad*. En R. Serrano (Ed.). *Movilidad urbana y espacio público: Reflexiones, métodos y contextos* (pp. 152-207). Bogotá, Colombia: Universidad Piloto de Colombia.
- URAZÁN, C. F. y RONDÓN, H. A. (2010). *Relación entre el espacio público y la infraestructura de un sistema de transporte masivo. Caso Transmilenio Bogotá*. *Studiositas*, 5(2), 37-48.