

DOCUMENTO TÉCNICO DE SOPORTE BARRIO VITAL TEUSAQUILLO

DPM-DTS-003-2026

SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD

AC 13 N°. 37 - 35
Bogotá D.C., Colombia
www.movilidadbogota.gov.co

CLAUDIA DÍAZ ACOSTA
Secretaria Distrital de Movilidad

NICOLÁS CORREAL HUERTAS
Subsecretario de Política de Movilidad

VALENTINA ACUÑA GARCIA
Directora de Planeación de la Movilidad

Marzo 2026

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



DOCUMENTO TÉCNICO DE SOPORTE DE LA ESTRATEGIA DE BARRIOS VITALES EN EL SECTOR DE TEUSAQUILLO	
SUBSECRETARÍA DE POLÍTICA DE LA MOVILIDAD	FECHA: 26/03/2026

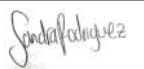
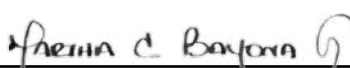
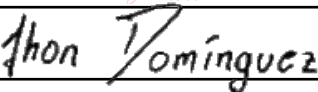
HOJA DE CONTROL DE VERSIONES

Versión	Fecha de Entrega	Descripción de la Modificación	No. de páginas
0.0	26/03/2026	N/A	174

Aprobado por:

Valentina Acuña García	Directora de Planeación de la Movilidad	
------------------------	---	---

Revisado por:

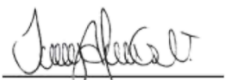
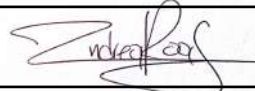
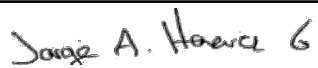
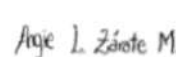
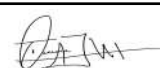
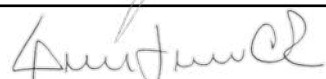
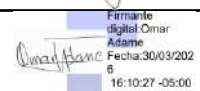
Julian Gonzalez Flechas	Jefe Oficina Asesora de Seguridad Vial	
Carlos Humberto Gonzalez	Jefe Oficina de Gestión Social	 24/03/2026
Rafael Unda Venegas	Director de Inteligencia para la Movilidad	
Juan Carlos Tovar Rincón	Subdirector de Infraestructura	
Diana Carolina Duran	Subdirectora de la Bicicleta y el Peatón	
Nubia Quintero Hernández	Subdirectora de Transporte Público	
Sandra Esperanza Rodríguez Castañeda	Subdirectora de Transporte Privado	
Martha Cecilia Bayona Gómez	Subdirectora de Planes de Manejo de Tránsito	
Diego Andrés Suárez Gómez	Subdirector de Semaforización	DIEGO ANDRES SUAREZ GOMEZ Firmado digitalmente por DIEGO ANDRES SUAREZ GOMEZ Fecha: 2026.04.01 11:44:20 -05'00'
Jhon Freddy Dominguez Fuentes	Subdirector de Gestión en Vía	

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195



Proyectado por:

Javier Orlando Guerra Duque	Contratista DPM – SDM	
Justine Michell Peña Rodriguez	Contratista DPM – SDM	
Juan Sebastian Torres Gutiérrez	Contratista DPM – SDM	
Melissa Viviana Benavides Cordabo	Contratista DPM – SDM	
Jenny Alejandra Casallas Vargas	Profesional Especializado OGS – SDM	
Andrea Juliette Roa Sanchez	Contratista OGS – SDM	
Francy Cruz Castro	Contratista SBP – SDM	
Jorge Armando Herrera Guevara	Contratista SBP – SDM	
Angie Lorena Zarate Muñoz	Contratista SBP – SDM	
Iván Alberto Caamaño Murillo	Contratista SBP – SDM	
Luis Alberto Rubio Caballero	Contratista SBP – SDM	
Juan Diego Gutierrez Barragan	Contratista SI – SDM	
Camilo Steven Benitez	Contratista SI – SDM	
Claudia Patricia Benavides Córdoba	Profesional Especializado STPU–SDM	
Luis Miguel Jimenez Caballero	Contratista STPU – SDM	
Glenda Johana Cardenas Rojas	Contratista PMT – SDM	
Omar Yesid Adame Cruz	Contratista OSV-SDM	
Gabriel Alejandro Prado	Contratista SEMA – SDM	

Secretaría Distrital de Movilidad

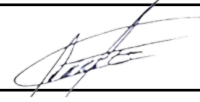
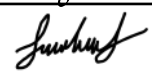
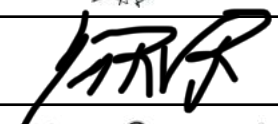
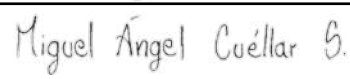
Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



Javier Orlando Fernandez Campos	Profesional Universitario DIM – SDM	
Edwin Verney Poveda Pachon	Profesional Universitario STPU – SDM	
Luxhelena Suarez Navarro	Profesional Especializado STPU – SDM	
Juan Carlos Castro Rodriguez	Profesional Especializado STPU – SDM	
Lizeth Paola Sánchez Torres	Contratista SGV - SDM	
Maria Camila Ortiz Noriega	Contratista SGV - SDM	
Diego Alejandro Beltrán Martinez	Contratista SGV - SDM	
Miguel Angel Ortiz Arrieta	Contratista DIM - SDM	
Joan Felipe Paez Sanchez	Contratista STPr- SDM	
Juan Esteban Aristizábal Salazar	Contratista DIM - SDM	
Sandra Raquel Vega Reyes	Profesional Especializado DIM	
Martha Ramírez Esparza	Profesional Especializado DIM	
Santiago Díaz Ruiz	Contratista DIM - SDM	
Miguel Ángel Cuéllar	Contratista DIM - SDM	
Miguel Pineda	Profesional Especializado DIM	
Jorge Alberto Urrego Garcia	Profesional Especializado DIM	

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



CONTENIDO

1. INTRODUCCIÓN	11
2. JUSTIFICACIÓN	12
3. DEFINICIÓN GENERAL DE LA ESTRATEGIA	13
3.1 Objetivos específicos	13
3.2. Fases de desarrollo	14
3.3. Marco normativo	16
4. MEDICIÓN DE IMPACTO	17
4.1. Eje Priorización de Modos de Transporte Sostenible	17
4.2. Eje Resignificación del Uso de la Calle	18
4.3. Eje Visión Cero	20
5. MATRIZ DE SELECCIÓN	20
5.1. Metodología: Modelo de Análisis Multicriterio (AHP)	21
5.1.1 Justificación Técnica y Alcance	21
6. DIAGNÓSTICO TÉCNICO	25
6.1. CONTEXTO GENERAL	25
6.1.1 Localización y sectores estratégicos	25
6.1.2. Estructura ambiental y de espacio público	27
6.1.3. Actividades y usos del suelo	28
6.1.4 Contexto patrimonial	30
7. CARACTERIZACIÓN DE LA DEMANDA DE TRANSPORTE	34
7.1 Zonificación del Barrio Vital	34
7.2 Caracterización de los viajes en la zona de influencia	35
7.3 Distribución de orígenes y destinos	35
7.3.1 Viajes según el modo principal de transporte	36
7.4 Análisis Validaciones SITP-Zonal	39
7.5 Impacto de las obras en la zona de influencia	41
8. DIAGNÓSTICO TÉCNICO TERRITORIAL	42
8.1 ESPACIO PÚBLICO PARA LA MOVILIDAD	42
8.1.1 Red de infraestructura peatonal	42
8.1.2 Red de cicloinfraestructura	46
8.1.3 Sistema de Bicicletas Compartidas	49
8.2 Red vial	51
9. RED DE TRANSPORTE PÚBLICO	56
9.1 Sistema Integrado de Transporte Público - SITP	56
9.2 Accesibilidad en el transporte público - Paraderos	61
9.3 Transporte Público Individual – Taxis	64
9.4 Transporte Público Regional	67
9.5 Seguridad vial en el transporte público	68

9.6 Tricimóviles / Bicitaxis	71
9.7 Rutas escolares	71
10. TRANSPORTE PRIVADO Y CARGA	71
10.1 Zonas de cargue y descargue	72
10.2 Vehículo autorizado para realizar operaciones de cargue y descargue en vía	73
10.3 Estrategias de cargue y descargue fuera de vía	74
11. INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD	75
11.1 Parqueo en vía y fuera de vía	75
11.2 Zonas de Parqueo Pago - ZPP	76
11.3 Semaforización	79
11.4 Señalización	84
12.1. ANÁLISIS DE ACCIDENTES	90
12.2. ANALISIS DE VÍCTIMAS LESIONADAS	94
12.3. ANÁLISIS ESPACIAL	99
12.4 DETERMINANTES DE ACCIDENTALIDAD	100
13. PLANES DE MANEJO DE TRÁNSITO	100
14. LÍNEA BASE DE INDICADORES	103
15. OTROS PROYECTOS ESTRATÉGICOS	107
15.1 Actuaciones estratégicas	107
15.2 Proyectos Integrales de Proximidad	108
15.3 Línea 1 del Metro de Bogotá	109
15.4 Distritos Creativos Teusaquillo	111
16. CONCLUSIONES GENERALES DEL DIAGNÓSTICO	112
17. ESTRATEGIA DE GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA	119
17.1 CONTEXTO SOCIAL	123
17.1.1. Enfoque diferencial y de género	124
17.1.2. Lectura Territorial de Realidades	125
17.1.3. Acciones propuestas desde la estrategia de participación ciudadana	127
17.1.4 Recomendaciones y alertas para fortalecer la participación informada	130
18. ESTRATEGIA DE INTERVENCIÓN DEL BARRIO VITAL TEUSAQUILLO ENTRE PARQUES	130
18.1. Etapas e implementación del proyecto.	130
18.2. Prueba Piloto de Diagnóstico	131
18.2.1 Objetivos Prueba Piloto	132
18.2.2 Descripción Prueba Piloto	132
18.2.3 Conclusiones Técnicas Prueba Piloto	136
18.2.4 Conclusiones Sociales Prueba Piloto	138
19. ESTRATEGIA CONCEPTUAL BASE DE DISEÑO E INTERVENCIÓN EN TEUSAQUILLO	143
19.1. Consideraciones de la propuesta por Eje Estratégico.	144

19.2. Esquema básico de intervención Barrio Vital Teusaquillo	155
19.3 Propuesta Rutas de SITP y viajes de paso por la Transversal 17 a bis entre calles 34 y 39	157
20. MODELACIÓN PARA BARRIO VITAL EN TEUSAQUILLO	161
20.1 Metodología de modelación	161
20.1.2 Construcción del modelo base	161
20.1.3 Calibración del modelo	163
20.1.4 Escenarios de modelación	164
20.2 Resultados de la Modelación	165
20.2.1 Indicadores de desempeño de la red	165
20.2.2 Condición de velocidad	167
20.2.3 Análisis en intersecciones	170
Imagen 109 Gráfica Demoras Promedio por intersección Escenarios con Proyecto	170
Fuente: Dirección de Inteligencia para la Movilidad - SDM, 2025	170
20.2.4 Condición de nivel de servicio	170
20.3 Conclusiones de la modelación	171
21. CONCLUSIONES GENERALES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	172
22. BIBLIOGRAFÍA.	173
23. ANEXOS	174

TABLAS IMÁGENES

Imagen 1. Ejes estratégicos Barrios Vitales	14
Imagen 2. Proceso participativos Barrio Vital San Felipe	16
Imagen 3 Urbanismo táctico y cicloinfraestructura	16
Imagen 4 División Administrativa por UPL Bogotá	26
Imagen 5 Paradero zonal barrio Teusaquillo	26
Imagen 6 Polígono área de estudio Barrios Vitales	27
Imagen 7 Parques polígono área de estudio BV Teusaquillo	28
Imagen 8 Parque Brasil y Parque Teusaquillo	28
Imagen 9 Usos de suelo por predio	29
Imagen 10 Actores y sectores estratégicos	30
Imagen 11 Bienes de interés cultural	30
Imagen 12 PEMP Proyecto Prioridad Peatonal Visión Cero	32
Imagen 13 PEMP Proyecto Prioridad Peatonal Visión Cero	33
Imagen 14 Localización espacial – UTAM y ZAT Barrio Vital Teusaquillo	34
Imagen 15 Curvas de demanda según tipo de movilidad y hora de inicio en un día hábil. BV Teusaquillo	37
Imagen 16 Distribución de los viajes en un día hábil en el BV Teusaquillo según dificultad de movilidad y modo de transporte	40
Imagen 17 Validaciones promedio día hábil para los meses de abril y diciembre de 2024	41
Imagen 18 Validaciones promedio día hábil para los paraderos 138A00 y 136A00.	42
Imagen 19 Velocidad Escenario 2, en la HMD.	43
Imagen 20 Estado de la infraestructura Peatonal Polígono BV	44

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



Imagen 21 Estado espacio público BV	45
Imagen 22 Estadísticas evaluación de andenes	47
Imagen 23 Transitabilidad en sector	48
Imagen 24 Congestión vehicular Ciclorruta en Calzada Carrera 16	49
Imagen 25 Estado ciclorruta Polígono BV	49
Imagen 26 Distribución de cicloparqueaderos existente	51
Imagen 27 Estaciones SCB – Zona Estudio	51
Imagen 28 Estación ID 71 SBC	52
Imagen 29 Orígenes SBC	53
Imagen 30 Malla vial Teusaquillo por tipo de vía.	54
Imagen 31 Leyenda del estado de malla vial.	54
Imagen 32 Estado malla vial Arterial, polígono BV	55
Imagen 33 Estado malla vial Intermedia, polígono BV	55
Imagen 34 Estado malla vial Local, polígono BV	56
Imagen 35 % Estado malla vial Local Teusaquillo	56
Imagen 36 % Estado malla vial Arterial Teusaquillo	57
Imagen 37 % Estado malla vial Intermedia Teusaquillo	57
Imagen 38 malla vial con daños estructurales.	58
Imagen 39 Paraderos Zonales SITP Polígono Barrios Vitales Teusaquillo	65
Imagen 40 Paraderos Zonal 349A00 SITP Polígono Barrios Vitales Teusaquillo	66
Imagen 41 Representación zona amarilla Mobility Hub	68
Imagen 42 Representación zona amarilla completa	68
Imagen 43 Representación zona amarilla demarcada	69
Imagen 44 Modelo de excelencia operacional Transporte público individual	70
Imagen 45 Trazado autorizado del recorrido R3 Bogotá - Soacha (Teusaquillo)	71
Imagen 46 Ubicación de siniestros viales en transporte público de pasajeros en área de estudio.	71
Imagen 47 Zonas de restricción de circulación de vehículos de carga - (BV.Teusaquillo)	74
Imagen 48 Establecimientos de comerciales - Área de análisis.	75
Imagen 49 Anexo CU 4.4.3. Decreto 555 del 2021 Área de análisis	76
Imagen 50 Atenciones solicitudes Estacionamiento en vía- Área de análisis	77
Imagen 51 Atenciones solicitudes Estacionamiento en vía - Aérea de análisis	78
Imagen 52 Segmentos viales analizados Proyecto ZPP- Área de análisis	80
Imagen 53 Segmentos viales Operativos Proyecto ZPP- Área de análisis.	80
Imagen 54 . Localización General Intersecciones Semaforizadas Existentes - Área de análisis	81
Imagen 55 Localización intersecciones en evaluación de prefactibilidad semafórica - Área de análisis.	84
Imagen 56 . intersección (P1533	85
Imagen 57 Requerimientos realizados por la ciudadanía - Área de análisis.	87
Imagen 58 Garantías señalización polígono de estudio barrio vital. - Área de análisis	87
Imagen 59 Diseños externos del polígono de estudio barrio vital - Área de análisis	88
Imagen 60 Actualización diseños de ciudad- Área de análisis.	89
Imagen 61 Zonas de parqueo pago, Tembici y sistemas de contención - Área de análisis.	90
Imagen 62 Mapa de Densidad de siniestros graves	92
Imagen 63 Siniestralidad según gravedad por año (2022 – 2025)	93
Imagen 64 Histórico de siniestralidad por clase de siniestro (2022 – 2025*)	93
Imagen 65 Siniestralidad por mes y gravedad año crítico (2023)	96
Imagen 66 Histórico víctimas lesionadas	97
Imagen 67 Histórico víctimas lesionadas por actor vial y clase de siniestro	97

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



Imagen 68 Histórico víctimas lesionadas por rango de edad, sexo y condición de actor vial	99
Imagen 69 Densidad kernel (r=100m) BV Teusaquillo - Área de análisis	102
Imagen 70 Desvíos actuales L1MB Sector Teusaquillo	106
Imagen 71 Batería de indicadores para los Barrios Vitales	107
Imagen 72 Actuación Estratégicas CAM Teusaquillo	111
Imagen 73 Proyectos Integrales de Proximidad (PIP) Teusaquillo	112
Imagen 74 Localización estación E14 de Metro Bogotá	113
Imagen 75 Distribución de áreas Estación E14 Metro Bogotá	113
Imagen 76 Distribución de áreas Estación E14 Metro Bogotá	114
Imagen 77 Esquema de implementación piloto Barrios Vitales Teusaquillo	136
Imagen 78 Implementación piloto Barrios Vitales Teusaquillo	137
Imagen 79 Implementación piloto Barrios Vitales Teusaquillo	138
Imagen 80 Implementación piloto Barrios Vitales Teusaquillo	139
Imagen 81 Render propuesta Barrios Vitales Teusaquillo	147
Imagen 82. Esquema de movilidad motorizada en Bucles propuesta Barrios Vitales Teusaquillo	151
Imagen 83. Esquema Caracterización Barrios Vitales Teusaquillo	152
Imagen 84. Esquema propuesta Eje 1 Barrios Vitales Teusaquillo	153
Imagen 85. Esquema propuesta Eje 2 Barrios Vitales Teusaquillo	154
Imagen 86. Perfil vial propuesto Kr 17 con calle 35	155
Imagen 87. Perfil vial propuesto Calle 36 con kr 18	155
Imagen 88. Perfil vial propuesto Transversal 17A Bis - Entre calle 35 y calle 36	155
Imagen 89. Perfil vial propuesto Transversal 17A Bis Con calle 37	156
Imagen 90. Perfil vial propuesto Transversal 17A Bis Con calle 39	156
Imagen 91. Perfil vial propuesto Transversal 17A Bis Con calle 35	156
Imagen 92. Esquema propuesta Eje 3 Barrios Vitales Teusaquillo	157
Imagen 93. Esquema propuesta Eje 4 Barrios Vitales Teusaquillo	158
Imagen 94. Imágen de Referencia	159
Imagen 95. Imágen de Referencia	159
Imagen 96. Imágen de Referencia Plazoleta	160
Imagen 97. Concepto estético horizontal	160
Imagen 98. Imágen de Proyección Resaltos Parabólicos	162
Imagen 99. Transversal 17 a bis entre 34 y 39 - Antes	166
Imagen 100. Transversal 17 a bis entre 34 y 37 con carril preferencial Mediano Plazo - Después	166
Imagen 101. Carril BUS Barrios Vitales Teusaquillo Mediano Plazo	167
Imagen 102. Red Modelo Micro Escenario Actual + Semáforos	168
Imagen 103. Puntos de Aforos	168
Imagen 104. Calibración Vol modelo micro Escenario Actual	170
Imagen 105. Indicadores Desempleo General de la Red Escenario Actual	171
Imagen 106. Condición de velocidad actual en el área del proyecto	172
Imagen 107. Condición de Velocidad Escenarios con Proyecto Esc 1, Esc 2, Esc 3.	175
Imagen 108. Indicadores Desempeño General de la Red Escenarios con Proyecto	173
Imagen 109 Gráfica Demoras Promedio por intersección Escenarios con Proyecto	174

TABLAS

Tabla 1 Modos de Transporte Sostenible BV Teusaquillo	20
Tabla 2 Resignificación del Uso de la Calle BV Teusaquillo	21
Tabla 3 Eje visión Cero BV Teusaquillo	23
Tabla 4 Estructura de Categorías y Criterios Ponderados	24
Tabla 5 Jerarquización de resultados por UPL.	25
Tabla 6 Jerarquización de resultados por Sector.	25
Tabla 7 Partición modal de los viajes en un día hábil en el BV Teusaquillo según sexo	38
Tabla 8 Viajes en un día hábil en el BV Teusaquillo según motivo y modo agrupado	38
Tabla 9 Viajes en un día hábil en el BV Teusaquillo según motivo y sexo	40
Tabla 10 Tiempo promedio de viaje por modo de transporte en un día hábil en el BV Teusaquillo	41
Tabla 11 Tenencia en los hogares según tipo de vehículo en el BV Teusaquillo	42
Tabla 12 Indicadores de evaluación	47
Tabla 13 Clasificación de acuerdo con Índice de Transitabilidad	49
Tabla 14 Clasificación red ciclorruta zona de estudio	50
Tabla 15 Cicloparqueaderos de uso ocasional área de estudio barrio vital Teusaquillo	52
Tabla 16 Cicloparqueaderos de uso frecuente área de estudio barrio vital Teusaquillo	52
Tabla 17 Estaciones SCB – Zona de estudio	54
Tabla 18 % Estado malla vial por tipología	60
Tabla 19 Rutas y corredores del SITP en el área correspondiente al barrio vital	60
Tabla 20 Paraderos del SITP en área de influencia del polígono Barrios Vitales Teusaquillo	65
Tabla 21 Paraderos priorizados para intervención dentro del polígono Barrios Vitales Teusaquillo	67
Tabla 22 Paraderos intervenidos por el DADEP	68
Tabla 23 Paraderos intervenidos por el IDU	71
Tabla 24 Siniestros viales por modo de transporte público y gravedad	74
Tabla 25 Siniestros viales por modo de transporte público y su clase.	74
Tabla 26 Víctimas lesionadas por modo de transporte público involucrado y su condición.	75
Tabla 27 Distribución de zonas de estacionamientos fuera de vía	80
Tabla 28 Distribución concepto de habilitación SDM proyecto ZPP	81
Tabla 29 Distribución cupos Tramos Operativos Proyecto ZPP-TTSA	82
Tabla 30 Intersecciones Semaforizadas Existentes Barrio Vital	84
Tabla 31 Cantidad de siniestros graves acaecidos en el polígono del Barrio Vital de la Localidad de Teusaquillo discriminados por gravedad y clase, entre el 01 de enero del 2019 y el 31 de diciembre de 2024	93
Tabla 32 Víctimas de siniestros graves ocurridos en el polígono del Barrio Vital de la Localidad de Teusaquillo discriminadas por estado y condición, entre el 01 de enero del 2019 y el 31 de diciembre de 2024	93
Tabla 33 Matriz clase de siniestro por gravedad (2022 – 2025*)	96
Tabla 34 Matriz de relación mes - día (2022 – 2025*)	96
Tabla 35 Matriz de relación mes día año crítico (2023)	97
Tabla 36 Matriz de relación hora día año crítico (2023)	97
Tabla 37 Histórico total de lesionados por mes	100
Tabla 38 Víctimas lesionadas por clases de siniestros, y lesionadas por condición de actor vial para el año 2023.	101
Tabla 39 Víctimas lesionadas por clases de siniestros y condición de actor vial para el año 2023.	102
Tabla 40 Matriz de relación mes - día para el año 2023.	102

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



Tabla 41 Matriz de relación día - hora para el año 2023.	103
Tabla 42 Solicitudes de PMT área de estudio proyecto barrios vitales	105
Tabla 43 Indicadores estratégicos línea base Barrio Vital Teusaquillo	110
Tabla 44 Indicadores percepción línea base Barrio Vital Teusaquillo	111
Tabla 45 Indicadores opcionales línea base Barrio Vital Teusaquillo área de intervención	112
Tabla 46 Conclusiones Diagnóstico	117
Tabla 47 Conclusiones Estrategia Social	125
Tabla 48 Registros de velocidad Radar/Waze	141
Tabla 49 Resultado encuesta de percepción Movilidad, Seguridad Vial y Seguridad Personal	144
Tabla 50 Resultado encuesta de percepción Movilidad, Seguridad Vial y Seguridad Personal	146
Tabla 51 Propuesta según ejes estratégicos y objetos Barrios Vitales	149
Tabla 52 Gráfica demoras promedio por intersección en la situación actual	174
Tabla 53 Niveles de servicio en intersecciones para Escenarios con Proyecto	175

1. INTRODUCCIÓN

El Barrio Vital Teusaquillo es el quinto sector en la ciudad en el que se implementa la estrategia Barrios Vitales. Esta estrategia tiene como objetivo realizar intervenciones en entornos construidos y consolidados que contribuyan a priorizar los modos de transporte sostenibles, resignificar el uso de la calle, gestionar la velocidad vehicular, teniendo en cuenta la participación de la ciudadanía y el acompañamiento social. A través de esta estrategia y de otras acciones en la movilidad urbana, se busca aportar a la consolidación de una Bogotá compacta y de proximidad.

La estrategia de Barrios Vitales se desarrolla mediante acciones que prioricen la movilidad peatonal en la escala local, promoviendo la caminabilidad, el transporte sostenible y la generación de una ciudad de proximidad y compacta que permita desplazamientos en bicicleta o a pie en tiempos de no más de 15 minutos, al interior de cada de las Unidades de Planeamiento Local - UPL de la ciudad.

Un Barrio Vital es entonces, una delimitación territorial en la que convergen decisiones administrativas en materia de movilidad y diseño urbano para garantizar el acceso del ciudadano a los servicios prioritarios a nivel local. Es así como se convierte en la unidad base de activación urbana, a través de estrategias semipermanentes y permanentes en el espacio público para la movilidad. A nivel local es posible dinamizar la vitalidad urbana en el espacio público de permanencia y potenciar las dinámicas endémicas de un territorio específico.

Barrios Vitales contribuye significativamente al desarrollo y cumplimiento de los objetivos y metas establecidos en los instrumentos de planeación de la ciudad a través de la priorización de modos sostenibles y el fortalecimiento de la cicloinfraestructura y la red

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



peatonal, la promoción del uso de bicicletas y los desplazamientos a pie, lo cual se refleja en un mayor porcentaje de viajes realizados en modos sostenibles en la ciudad. La resignificación del uso de la calle no solo amplía el espacio público, sino que también facilita la realización de una variedad más amplia de actividades, fomentando una mayor permanencia.

Adicionalmente, al incidir en la gestión de la velocidad vehicular al interior de los barrios, aumenta la seguridad vial en las calles, haciendo que los desplazamientos sean más seguros y reduciendo el riesgo de siniestros viales. Además, la participación ciudadana y la gestión social aseguran que las mejoras en infraestructura respondan a las necesidades reales de los habitantes, fomentando una mayor apropiación y cuidado del entorno urbano.

Con estas estrategias, Barrios Vitales no solo mejora la calidad de vida, sino que también establece un modelo de desarrollo urbano sostenible que puede ser replicado en otras partes de la ciudad. Con estas y otras acciones, Bogotá busca convertirse en una ciudad más inclusiva, segura y sostenible, donde el espacio público y la movilidad activa sean pilares fundamentales para el bienestar de sus habitantes y el desarrollo urbano sostenible.

Este documento presenta el Diagnóstico Técnico Territorial, presenta las generalidades de la estrategia de Barrios vitales, su definición, fases y objetivos específicos, así como el contexto general del Barrio Vital Teusaquillo con la localización y los datos descriptivos. En adición, la caracterización de la demanda de transporte incluyendo los datos de viajes y modos al interior del barrio vital y el análisis del impacto en la movilidad generado por las obras de gran envergadura que se están desarrollando. También incluye el diagnóstico territorial del Barrio Vital Teusaquillo abordando seis (6) temáticas generales: espacio público para la movilidad, red de transporte público, red de transporte privado, infraestructura para la movilidad, siniestralidad y planes de manejo de tránsito. Se presenta también la batería de indicadores con los datos de línea base del barrio vital y la identificación de proyectos estratégicos con influencia en la formulación del Barrio Vital Teusaquillo. Finalmente, las conclusiones resumen las necesidades y recomendaciones planteadas a partir del diagnóstico territorial y presentan los lineamientos generales de soporte a la propuesta de intervención en el Barrio Vital Teusaquillo.

2. JUSTIFICACIÓN

Los Barrios Vitales tienen el potencial de ser implementados en distintos sectores de la ciudad con vocación residencial, comercial, cultural, ambiental, educativa y de servicios, entre otros, ya que permiten atender la escala local de manera consecuente con las particularidades de cada territorio, generando una ciudad incluyente y sostenible e integrando estrategias de seguridad vial, transformación del espacio público y resignificación de la movilidad multimodal.

La transformación de la calle, concebida tradicionalmente para el flujo de vehículos automotores, puede convertirse en un espacio público caminable y de permanencia basada en principios de proximidad, donde coexistan la seguridad vial, la seguridad ciudadana y la vitalidad urbana. De igual forma, la transformación de la calle debe surgir de las dinámicas y prácticas urbanas propias de cada lugar. Es así como el reconocimiento de una vitalidad presente, de un uso del espacio público en un contexto determinado, es la primera oportunidad para generar una experiencia urbana mucho más agradable, donde los Barrios Vitales son el mecanismo para facilitar esa transformación.

Por otro lado, existen casos donde la ciudadanía ha solicitado la implementación de Barrios Vitales en algunos sectores de la ciudad. Este es el caso del Barrio Vital Teusaquillo, donde se recibieron solicitudes desde organizaciones de vecinos y comerciantes de los sectores de Teusaquillo. Lo anterior, sumado al gran potencial de armonización con el Plan de Especial de Manejo Patrimonial - PEMP existente en este sector, determinantes que respaldan la necesidad de implementación de la estrategia planteada de Barrio Vital.

3. DEFINICIÓN GENERAL DE LA ESTRATEGIA

Barrios Vitales es una estrategia para la transformación de entornos construidos, cuyo propósito es promover la recuperación y reactivación del espacio público, incentivar los viajes peatonales o en modos limpios y sostenibles, reducir los siniestros viales en entornos locales, mejorar la calidad del aire y aportar a la reactivación económica en distintos sectores de la ciudad.

3.1 Objetivos específicos

Barrios Vitales cuenta con 4 ejes estratégicos y 9 objetivos específicos.

Imagen 1. Ejes estratégicos Barrios Vitales



Fuente: SDM

Eje 1: Priorización de medios de transporte sostenibles: Promover la transformación de los entornos locales mediante cambios en los modos de viaje de las personas y priorizando la movilidad activa.

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



- **Objetivo 1:** Promover la intermodalidad con el fin de reducir los viajes en vehículos particulares al interior del barrio y aumentar los viajes en transporte público y movilidad activa.
- **Objetivo 2:** Reducir las emisiones de contaminantes atmosféricos producidas por el transporte motorizado para mejorar la calidad del aire al interior del barrio.
- **Objetivo 3:** Implementar estrategias efectivas para controlar “atajos vehiculares - rat running” al interior del barrio.

Eje 2. Resignificación del uso de la calle: Gestionar la transformación de las calles atendiendo principios de “creación de lugares” y “calles completas” con el fin de diseñar espacios públicos en beneficio de la ciudadanía, principalmente para las y los peatones y las y los ciclistas.

- **Objetivo 4:** Reconfigurar las franjas funcionales de la red vial y el espacio público para la movilidad, priorizando las franjas peatonales y cruces seguros para facilitar la movilidad a pie, conectando nodos urbanos y eliminando barreras físicas a través de diseños con criterios de accesibilidad universal.
- **Objetivo 5:** Flexibilizar el diseño del perfil vial, bajo la estrategia de calles completas, para mejorar las condiciones ambientales y paisajísticas al interior del barrio.

Eje 3. Visión Cero: Promover estrategias de tráfico calmado y de proximidad seguras para las y los peatones y las y los ciclistas al interior del barrio, mediante la gestión efectiva de la velocidad de circulación vehicular, para así salvar y proteger la vida de todos los actores viales, priorizando los más vulnerables.

- **Objetivo 6:** Implementar medidas de tráfico calmado y pacificación del tránsito con el fin de mejorar las condiciones de seguridad vial al interior del barrio.
- **Objetivo 7:** Reducir los índices de siniestralidad vial al interior del barrio.

Eje 4. Gestión social y participación ciudadana: Promover un proceso de participación ciudadana activa, teniendo en cuenta las dinámicas territoriales al interior del barrio, que permita garantizar la apropiación y vinculación permanente por parte de los y las usuarias del barrio.

- **Objetivo 8:** Garantizar la participación ciudadana mediante diferentes actividades durante las fases de planeación e implementación de los barrios vitales.
- **Objetivo 9:** Promover el involucramiento y apropiación de la comunidad mediante acciones de co-creación y participación incidente al interior del barrio.

3.2. Fases de desarrollo

Barrios Vitales se desarrolla en cuatro fases:

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



- **Fase 1 - Diagnóstico, planeación y diseño:** Durante esta fase se realizan visitas al territorio para reconocer las dinámicas locales, mapear actores relevantes y llevar a cabo talleres participativos de diseño con la comunidad. A partir de ese reconocimiento, se procesan datos para integrar una primera versión del diseño, así como la modelación del tráfico y la definición de indicadores de línea base.

En esta etapa se implementan pilotos de diseño, donde se validan aspectos técnicos y se mide el impacto del proyecto en campo, evaluando la percepción de la comunidad. Al finalizar esta fase, se elabora un Documento Técnico de Soporte que recopila el análisis urbano y normativo, el diagnóstico participativo y técnico, así como la propuesta de diseño para la señalización y acciones de urbanismo táctico.

Imagen 2. Proceso participativos Barrio Vital San Felipe



Fuente: SDM

- **Fase 2 - Urbanismo Táctico¹.** En esta fase se lleva a cabo la implementación del proyecto con base en los resultados de los pilotos y el diseño final aprobado. Esta fase contempla la socialización del diseño con la comunidad y la ejecución de la señalización horizontal y vertical, además de intervenciones en calzada como pintura y barreras que segregan los flujos vehiculares y peatonales, y elementos como bordillos no traspasables y materas para proteger a los peatones. Además, se realiza el levantamiento de datos de monitoreo de los indicadores post-implementación.

Imagen 3. Urbanismo táctico y cicloinfraestructura

¹Definición Urbanismo Táctico según cartilla del espacio público
https://observatorio.dadep.gov.co/sites/default/files/cartilla_de_urbanismo_tactico_2022_vf_102022_1.pdf



Fuente: SDM

- **Fase 3 - Obra Civil.** Esta fase busca convertir las acciones de urbanismo táctico y pacificación en intervenciones permanentes siguiendo los lineamientos de la Guía de Maduración de Proyectos del Instituto de Desarrollo Urbano, que incluye pasos de prefactibilidad, factibilidad, estudios y diseños, adjudicación y construcción de las obras necesarias para consolidar el proyecto como infraestructura y espacio público.
- **Fase 4 - Seguimiento y evaluación.** Se da de forma transversal a las tres anteriores y contempla el monitoreo y evaluación de las intervenciones realizadas mediante una batería de indicadores que permiten medir el impacto del proyecto desde su fase inicial hasta su implementación final.

3.3. Marco normativo

A continuación, se relacionan los actos administrativos que involucran lineamientos de política pública distrital sobre movilidad, caminabilidad, priorización de modos sostenibles y reducción de emisiones por parte de vehículos motorizados, y sobre los cuales se soporta la estrategia de Barrios Vitales.

1. Decreto Distrital 555 de 2021, Plan de Ordenamiento Territorial (POT)

- a. Artículo 118: Estrategias para la transformación de entornos contruídos con prácticas sostenibles de urbanismo, construcción y la adecuación de espacio público.
- b. Artículo 568: Programa para la vitalidad y el cuidado. Subprograma Barrios Vitales y redes peatonales.

2. Plan de Movilidad Sostenible y Segura Decreto Distrital 497 de 2023

- a. Programa: Ciudad Caminable. Proyecto: O2-E2-P1-2 Implementación y consolidación de Barrios Vitales.

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



3. Acuerdo 927 de 2024, Plan Distrital de Desarrollo, “Bogotá Camina Segura”, 2024-2027

- a. Contribución a metas establecidas en el **Objetivo 1**. “Bogotá avanza en seguridad” relacionadas con los metros cuadrados de espacio público efectivo por habitante.
- b. Contribución a metas establecidas en el **Objetivo 1**. “Fatalidad es en siniestros por año” relacionada con la atención de puntos con alto grado de criticidad en los sectores intervenidos.
- c. Contribución a metas establecidas en el **Objetivo 1**. “Porcentaje de mujeres que considera que la seguridad mejoró” relacionada con la encuesta de percepción de riesgo personal.
- d. Contribución a metas establecidas en el **Objetivo 2**. “Porcentaje de personas que realizan actividad física” relacionada con la activación del espacio público recuperado.
- e. Contribución a metas establecidas en el **Objetivo 4**. “Bogotá ordena su territorio y avanza en su acción climática” relacionadas con el porcentaje de viajes en modos sostenibles en un día típico de los hogares de Bogotá.
- f. Contribución a metas establecidas en el **Objetivo 5**. “Porcentaje de personas que se sienten orgullosas de vivir en Bogotá” relacionada el sentido de pertenencia y arraigo de los habitantes en los diferentes territorios.

4. MEDICIÓN DE IMPACTO

La medición del impacto en un Barrio Vital como Teusaquillo se realiza a través de 17 indicadores clasificados en tres niveles de pertinencia (Estratégico, Percepción y Opcional) y agrupados en tres ejes estratégicos.

A continuación, se detalla la medición de cada indicador según los ejes y niveles establecidos, incluyendo la metodología, temporalidad y la entidad responsable de suministrar la información:

4.1. Eje Priorización de Modos de Transporte Sostenible

Este eje se centra en medir la calidad ambiental y la distribución modal, incentivando los modos limpios y sostenibles

Tabla 1. Modos de Transporte Sostenible BV Teusaquillo

Indicador	Medición	Unidad de Medida	Periodicidad de Reporte	Entidad Responsable

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



Calidad del aire (Estratégico)	Mide el impacto de las emisiones contaminantes de fuentes móviles.	Toneladas de PM10 / año	Anual consolida información mensual) (se	Secretaría Distrital de Ambiente (SDA)
Nivel de ruido (Estratégico)	Mide el nivel de ruido promedio al interior del Barrio Vital.	dB promedio / año	Anual consolida información mensual) (se	SDA / Sensores
Partición modal (Estratégico)	Mide la distribución modal al interior del Barrio Vital.	Modo de transporte	Anual consolida información mensual) (se	Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) - Encuesta de Movilidad
Calidad del aire percibido (Percepción)	Mide la percepción de la mejora o deterioro de la calidad del aire.	% de personas que perciben mejora en la calidad del aire	Anual consolida información mensual) (se	SDM - Encuesta de percepción ciudadana
Ruido percibido (Percepción)	Mide la percepción de aumento o reducción de ruido.	% de personas que perciben reducción de ruido	Anual consolida información mensual) (se	SDM - Encuesta de percepción ciudadana
Viajes en modos activos (Percepción)	Mide cuántas personas entraron o salieron caminando o en bicicleta.	% de personas entrando o saliendo caminando o en bici	Anual consolida información mensual) (se	SDM - Encuesta de percepción ciudadana
Número de paraderos / estaciones (Opcional)	Mide la disponibilidad de acceso a transporte público. Se mide por conteo en sitio.	Número de paraderos al interior del barrio	Anual consolida información mensual) (se	SDM - Conteo en sitio

Fuente: Elaboración propia a partir del documento de producto de Hill Consulting, 2023.

4.2. Eje Resignificación del Uso de la Calle

Se enfoca en el reverdecimiento, aumento de espacio público, y seguridad vial y personal

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



derivada de las intervenciones.

Tabla 2. Resignificación del Uso de la Calle BV Teusaquillo

Indicador	Medición	Unidad de Medida	Periodicidad de Reporte	Entidad Responsable
Cobertura de árboles (Estratégico)	Mide el número de especies arbóreas implementadas.	Número de árboles y especies existentes	Anual (se consolida información mensual)	Jardín Botánico y SDM - SIGAU y conteo en sitio
M2 de espacio público para movilidad activa (Estratégico)	Mide el área de espacio público generado para peatones y ciclistas. Fusiona el indicador de "Espacio efectivo por persona".	M2 de espacio público para la movilidad existente	Anual (se consolida información mensual)	SDM - SIG y medición en sitio
Número de hurtos (Estratégico)	Mide la efectividad de las intervenciones en seguridad personal. Fusiona indicadores como "Incidencia de violencia" y "Tasa de crímenes".	Número de hurtos / año	Anual (se consolida información mensual)	Secretaría Distrital de Seguridad - Reporte anual
Satisfacción con el espacio público para la movilidad (Percepción)	Mide la percepción de satisfacción con las intervenciones del espacio público.	% de personas que perciben mejor espacio público para la movilidad	Anual (se consolida información mensual)	SDM - Encuesta de percepción ciudadana
Seguridad percibida (Percepción)	Mide la percepción de seguridad personal.	% de personas que perciben mejor seguridad personal	Anual (se consolida información mensual)	SDM - Encuesta de percepción ciudadana
Cobertura vegetal (Opcional)	Mide el área de zonas verdes y	M2 de áreas	Anual (se consolida)	SDM - Medición en sitio

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



	renaturalización (aplica solo en Fase III).	verdes existentes	información mensual)	
Número de comercios (Opcional)	Mide la generación de actividades económicas.	Número de comercios existentes	Anual (se consolida información mensual)	SDM / Secretaría Distrital de Desarrollo Económico - Conteo en sitio

Fuente: Elaboración propia a partir del documento de producto de Hill Consulting, 2023.

4.3. Eje Visión Cero

Este eje mide el impacto de las intervenciones en la reducción de la siniestralidad vial, elemento crucial en la estrategia.

Tabla 3. Eje visión Cero BV Teusaquillo

Indicador	Medición	Unidad de Medida	Periodicidad de Reporte	Entidad Responsable
Velocidad promedio (Estratégico)	Identifica cambios en la velocidad vehicular, buscando proteger la integridad del peatón y ciclistas.	Km/h	Anual (se consolida información mensual)	SDM - Reporte Waze
Número de siniestros (Estratégico)	Mide el aumento o reducción de siniestralidad vial, diferenciado por tipo.	Número de siniestros viales	Anual (se consolida información mensual)	SDM - Reporte SDM
Siniestralidad percibida (Percepción)	Mide la percepción de las personas sobre el aumento o reducción de la accidentalidad.	% de personas que perciben menor accidentalidad	Anual (se consolida información mensual)	SDM - Encuesta de percepción ciudadana

Fuente: Elaboración propia a partir del documento de producto de Hill Consulting, 2023.

5. MATRIZ DE SELECCIÓN

El proceso de selección de la Unidad de Planeamiento Local (UPL) Teusaquillo y sus sectores internos como prioridades para la Estrategia Barrios Vitales es el resultado del

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



modelo de análisis técnico multicriterio. Este análisis garantiza que la intervención de la Secretaría de Movilidad se focalice en los territorios con el mayor potencial de transformación y la mayor necesidad de reequilibrio urbano, maximizando así la eficiencia de la inversión pública, así mismo se cuenta con las solicitudes realizadas por las comunidades en los centros locales de movilidad de cada Localidad.

5.1. Metodología: Modelo de Análisis Multicriterio (AHP)

La metodología de selección se fundamenta en los principios del Proceso de Jerarquía Analítica (AHP) (Analytic Hierarchy Process). Este es un método matemático utilizado en la toma de decisiones complejas que involucra múltiples factores cualitativos y cuantitativos.

5.1.1 Justificación Técnica y Alcance

El modelo aplica criterios objetivos y datos georreferenciados para las 33 UPLs de Bogotá; el peso de cada categoría y criterio fue asignado con base en la importancia estratégica de cada componente para el cumplimiento de los objetivos de Barrios Vitales (Visión Cero, Movilidad Sostenible y Espacio Público).

La justificación para la asignación de los pesos relativos utilizados en el modelo tanto a nivel de Categoría como de Criterio se encuentra documentada y sustentada técnicamente en el anexo 1 "Modelo matriz multicriterio de selección BV.docx", el cual forma parte integral de este Documento Técnico de Soporte (DTS).

El resultado final es un Peso Total, que mide la aptitud o el potencial de cada UPL/Sector para una intervención exitosa de la Estrategia Barrios Vitales.

5.2. Estructura de Categorías y Criterios Ponderados

La matriz se organiza en cuatro categorías clave, cada una con un peso porcentual total y una desagregación en criterios internos. Las ponderaciones reflejan la prioridad de la Estrategia en el reequilibrio del espacio.

Tabla 4. Estructura de Categorías y Criterios Ponderados

Categoría	Ponderación (%)	Criterio	Peso Relativo (%)	Fundamento Técnico del Criterio
Espacio Público	30%	M2 Calzada / M2 Andenes	50%	Mide el desbalance modal existente. Un valor alto indica una sobreasignación de espacio al vehículo motorizado, señalando el mayor potencial de reasignación de espacio para peatones.

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



		N° de Comercios	30%	Mide la vitalidad urbana y la generación de actividad económica que puede ser potencializada por la intervención de espacio público, buscando un entorno activo 24/7.
		N° de Equipamientos	20%	Mide la atracción de viajes y la concentración de demanda de movilidad activa (e.g., universidades, hospitales), justificando la mejora en accesibilidad peatonal y ciclista.
Movilidad	30%	N° de Paraderos	30%	Mide la conectividad y accesibilidad al Transporte Público Colectivo (TPC), fundamental para la intermodalidad.
		Cicloinfraestructura (Metros)	25%	Mide la conectividad existente para la bicicleta y la necesidad de completar las redes de proximidad.
		Siniestralidad General (5 años)	25%	Es la métrica directa del riesgo vial. Prioriza zonas con alta siniestralidad, alineándose con el objetivo de Visión Cero y la pacificación del tráfico.
		Intercepta Proyectos de Transporte	20%	Mide la sinergia estratégica con proyectos estructurales (Metro, Regiotram), asegurando que Barrios Vitales complemente y mejore los accesos a la red de alta capacidad.
Ambiente	20%	M2 de Parques	50%	Mide la disponibilidad de espacio verde de calidad y su potencial de ampliación.
		N° de Individuos Arbóreos	25%	Mide la cobertura arbórea y la oportunidad de reverdecimiento urbano y mitigación del efecto de isla de calor.
		N° de Coberturas Naturales EEP (500m)	25%	Mide la articulación con la Estructura Ecológica Principal (EEP), crucial para la gestión ambiental de escala local.

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



Proyectos de Ciudad	20%	Proyectos SDM	50%	Criterio de Eficiencia: Prioriza la articulación institucional con otras iniciativas de la Secretaría de Movilidad (Zonas de Parqueo Pago, Ciclotalleres) para maximizar el impacto acumulativo y optimizar el uso de recursos.
		Proyectos de Proximidad	25%	Mide la sinergia interinstitucional con ofertas distritales como Manzanas del Cuidado y Distritos Creativos.
		Solicitudes de Comunidad	25%	Aporta legitimidad social al proceso, priorizando intervenciones que responden a una demanda social real y comprobada.

Fuente: Elaboración propia en base al modelo matriz multicriterio de selección BV.

5.3. Análisis de Resultados: Barrio vital Teusaquillo

Los resultados de la Matriz Multicriterio, basados en los datos anexos de la matriz multicriterio, justifican la selección técnica de Teusaquillo en sus dos escalas de análisis.

5.3.1 UPL Teusaquillo

La UPL Teusaquillo alcanzó la cuarta posición en la clasificación general de las 33 Unidades de Planeamiento Local de Bogotá (UPL).

Tabla 5. Jerarquización de resultados por UPL.

Posición	UPL	Peso Total (AHP)	Ponderado de Espacio Público	% del Peso Total que es Espacio Público
1	Puente Aranda	4.752,9	4.401,6	92.60%
2	Tabora	4.246,4	3.981,4	93.70%
3	Restrepo	4.225,9	3.945,8	93.40%
4	Teusaquillo	4.172,9	3.896,7	93.40%

Fuente: Elaboración propia de resultados obtenidos de la matriz multicriterio de selección BV.

La posición de Teusaquillo (4°) es una clara consecuencia de su alto puntaje en la categoría Espacio Público (3.896,7), la cual representa aproximadamente el 93.4% de su Peso Total.

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



Teusaquillo es un sector central con una malla vial histórica que prioriza la calzada (con amplias vías) sobre los andenes, lo que se traduce en una relación M2 Calzada / M2 Andenes muy desfavorable para el peatón. Este indicador, que tiene la mayor ponderación relativa (50%) dentro de la categoría Espacio Público, es el principal motor de su alta puntuación. La UPL tiene una alta concentración de Equipamientos (universidades, centros médicos) y Comercios. Esto genera una alta población flotante que demanda urgentemente una movilidad activa segura. La matriz identifica a Teusaquillo como un territorio con un déficit crítico en la calidad y distribución del espacio público, pero con un enorme potencial de impacto, en la transformación de un espacio para la movilidad activa.

5.3.2 Sector Teusaquillo

Una vez priorizada la UPL, el análisis se extiende a los 33 sectores internos de Teusaquillo para identificar el área de intervención óptima. El sector denominado Teusaquillo (el barrio) se posicionó en la sexta posición interna.

Tabla 6. Jerarquización de resultados por Sector.

Posición	Sector	Peso Porcentual Interno
1	La Soledad	0.3532
2	Campo Eucarístico	0.345
3	El Recreo	0.3396
4	Pablo VI Norte	0.2312
5	Ciudad Salitre Sur-Oriental	0.2285
6	Teusaquillo (Barrio)	0.2185

Fuente: Elaboración propia de resultados obtenidos de la matriz multicriterio de selección BV.

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



La posición del barrio Teusaquillo es estratégica, pero sectores como La Soledad y Campo Eucarístico obtuvieron una ponderación superior debido a la maximización de otros criterios, como una mayor concentración de Siniestralidad (mayor urgencia de Visión Cero) o por una mayor articulación con Proyectos de Ciudad (sinergias con Manzanas del Cuidado o proyectos de la SDM) en su microterritorio. Es crucial señalar que, si bien el sector Teusaquillo está en 6° lugar, el alto puntaje de la UPL indica que existe un alto potencial en todo el territorio. Las diferencias de peso entre los primeros lugares son marginales, confirmando que cualquiera de los top 6 sectores es idóneo para la intervención.

El sector Teusaquillo, aun siendo sexto, es altamente atractivo por su característica de barrio de centralidad y vitalidad cultural, lo que garantiza que la intervención tenga un impacto inmediato en la calidad de vida de residentes y usuarios, al reducir el desequilibrio vial y mejorar el espacio de permanencia.

6. DIAGNÓSTICO TÉCNICO

6.1. CONTEXTO GENERAL

A continuación se presenta el diagnóstico técnico en materia de movilidad el cual se presenta desagregado según los diferentes componentes del espacio público para la movilidad, en este sentido se encontrará el análisis territorial en diferentes escalas pasando por el análisis urbano en términos cualitativo y cuantitativos de la Unidad de Planeamiento Local², Sector catastral³ Área de Estudio y área de intervención⁴.

6.1.1 Localización y sectores estratégicos

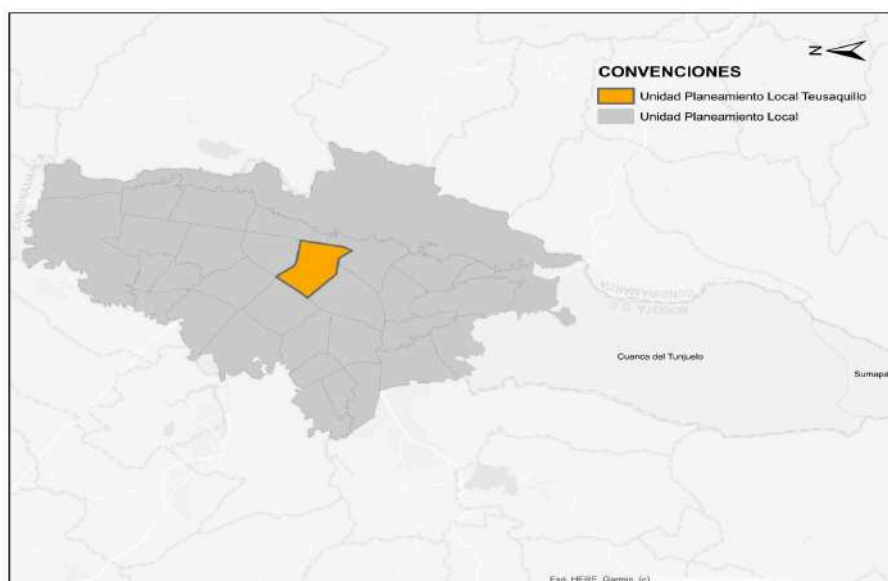
La UPL Teusaquillo (UPL 32), ubicada en la zona centro-oriental de Bogotá, se destaca por su ubicación estratégica en términos de conectividad y movilidad, dentro de su área convergen importantes vías como la Avenida Caracas, la Avenida NQS, la Calle 26 y la Calle 45, lo que la convierte en un nodo clave para el desplazamiento dentro de la ciudad.

Imagen 4. División Administrativa por UPL Bogotá

² Descripción UPL. <https://www.sdp.gov.co/gestion-territorial/planeamiento-local/preguntas-frecuentes>

³ Descripción Sector Catastral. <https://www.ideca.gov.co/recursos/mapas/sector-catastral>

⁴ Descripción Área de intervención. www.movilidadbogota.gov.co/web/plan_de_movilidad_sostenible_y_segura



Fuente: Elaboración propia

Imagen 5. Paradero zonal barrio Teusaquillo



Fuente: Equipo Barrios Vitales, 2025

La diversidad de usos del suelo, sumado a la presencia de bienes de interés cultural, instituciones educativas, centros hospitalarios y una variada oferta educativa, convierte este lugar en un importante punto de encuentro para el desarrollo de múltiples actividades que lo consolidan como un espacio potencial para la implementación de la estrategia Barrios Vitales.

El área de estudio para este Barrio Vital comprende un área de 11,3 hectáreas conocida por su variedad y contexto patrimonial en donde se encuentran los barrios La Magdalena y Teusaquillo, barrios que reflejan las características de la UPL. Está delimitado por la Avenida Caracas y la Carrera 19, y se extiende entre la calle 34 y la calle 39. De acuerdo con el reporte a cargo del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) de 2018, la población total asciende a 6.140 habitantes.

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

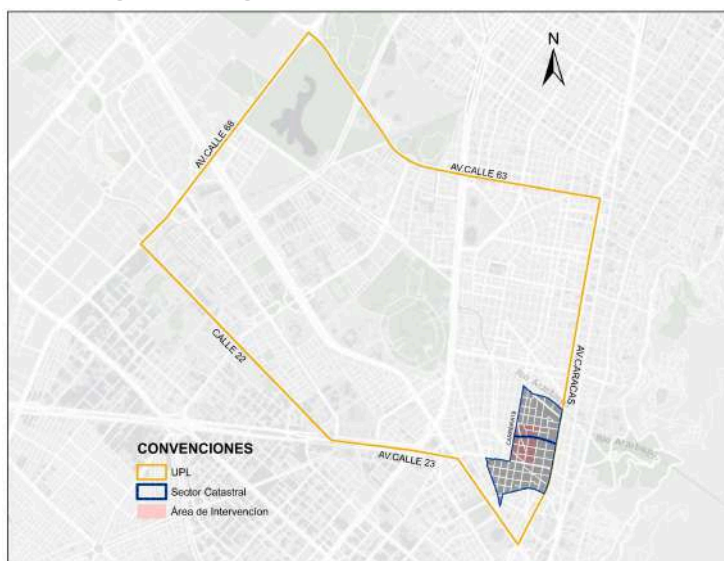
Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



Imagen 6. Polígono área de estudio Barrios Vitales

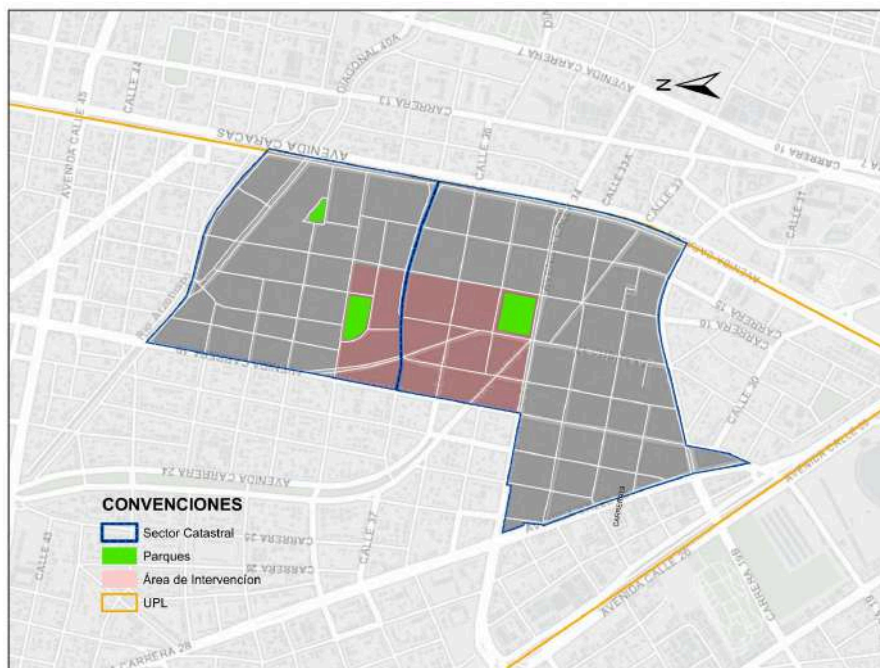


Fuente: Elaboración propia

6.1.2. Estructura ambiental y de espacio público

El área de estudio cuenta con un total de 4 parques, clasificados en 2 parques zonales y 2 parques vecinales, que en conjunto abarcan una superficie de 11.804 metros cuadrados. Este espacio destinado a áreas verdes equivale a aproximadamente 1.92 metros cuadrados por habitante.

Imagen 7. Parques polígono área de estudio BV Teusaquillo



Fuente: Elaboración propia

Imagen 8. Parque Brasil y Parque Teusaquillo



Fuente: Equipo Barrios Vitales, 2025

6.1.3. Actividades y usos del suelo

Este polígono del área de estudio de la UPL cuenta con una proporción equilibrada de usos del suelo, siendo el uso residencial predominante. Además, el sector se caracteriza por ser un importante centro educativo, con una notable participación. Estas instituciones educativas, principalmente universidades y colegios, se han consolidado en barrios como La

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

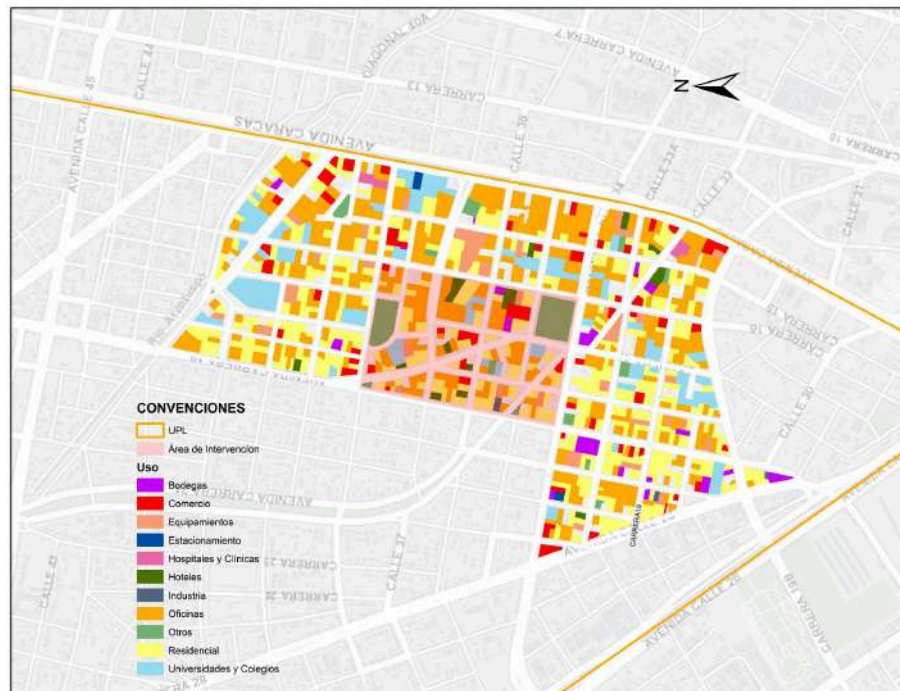
www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



Magdalena y Teusaquillo, transformando espacios residenciales originales para dar cabida a áreas funcionales como plazoletas y zonas de circulación.

Imagen 9. Usos de suelo por predio



Fuente: Elaboración propia, basado en datos abiertos IDECA.

Las actividades culturales de la zona se desarrollan en colaboración con el Consejo Local de Arte, Cultura y Patrimonio y la Alcaldía Local, promoviendo una oferta diversa que incluye festividades artísticas, talleres de formación y eventos que celebran la riqueza cultural. Estas iniciativas han vinculado activamente a diferentes grupos poblacionales, como la comunidad LGTBI y grupos étnicos, generando espacios de inclusión y encuentro. La constante interacción cultural ha logrado dinamizar la vida comunitaria de Teusaquillo, fortaleciendo su identidad como un lugar de intercambio, expresión artística y apropiación social del patrimonio.

Imagen 10. Actores y sectores estratégicos

Secretaría Distrital de Movilidad

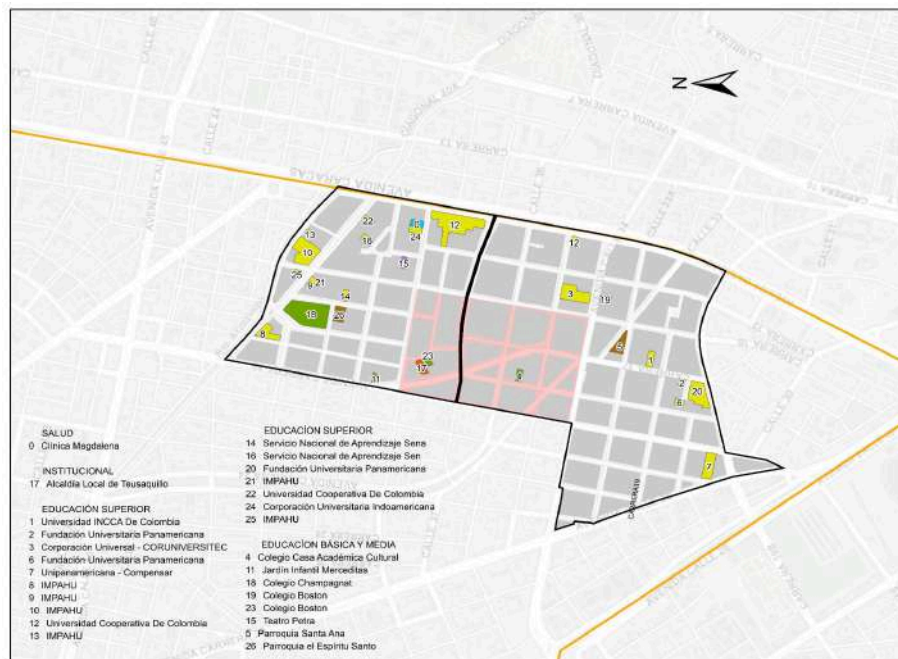
Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195





Fuente: Elaboración propia

6.1.4 Contexto patrimonial

El área que comprende los barrios Santa Teresita, La Magdalena y Teusaquillo representa uno de los conjuntos patrimoniales más significativos de Bogotá, cuya evolución histórica refleja un período crucial en el desarrollo urbano de la ciudad principalmente entre finales del siglo XIX y mediados del siglo XX. anexo 7

Imagen 11. Bienes de interés cultural



Fuente: Equipo Barrios Vitales, 2025

La génesis de estos barrios está íntimamente ligada a la expansión norte de Bogotá, originándose a partir de antiguas quintas y haciendas periurbanas. El proceso de urbanización comenzó a finales del siglo XIX, cuando estos predios rurales fueron

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



paulatinamente transformados para dar paso a un nuevo concepto de vivienda urbana. La élite bogotana de la época encontró en esta zona el espacio ideal para establecer sus casas de campo y quintas de recreo, dando origen a un conjunto urbano de características singulares.

La planificación y desarrollo de estos barrios estuvo fuertemente influenciada por dos elementos fundamentales: el plan Bogotá Futuro y el modelo de Ciudad Jardín. Estas influencias se materializaron en un trazado urbano que privilegió las amplias avenidas, los espacios verdes y la integración armónica entre la arquitectura y el paisaje, principios que hoy constituyen parte esencial del valor patrimonial del sector.

Actualmente, el área se encuentra protegida por un marco normativo robusto que incluye:

- Ley 1185 de 2008 (modificatoria de la Ley General de Cultura)
- Decreto 190 de 2004 (POT de Bogotá)
- Decreto 070 de 2015 del Distrito Capital
- Resolución 943 2023 PEMP TEUSAQUILLO

El valor patrimonial de estos barrios trasciende lo arquitectónico para abarcar importantes dimensiones sociales y culturales. Las prácticas culturales y comunitarias que conforman la red en el área de estudio del PEMP de Teusaquillo representan manifestaciones significativas que han transformado y enriquecido el territorio. Estas prácticas han creado conexiones importantes entre los habitantes y han contribuido a la construcción de identidad local.

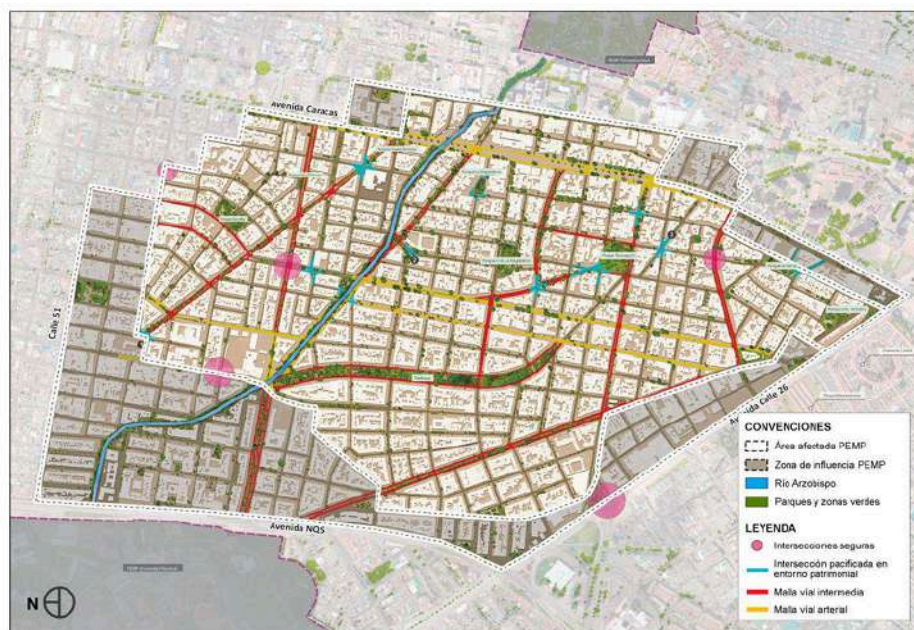
En este sentido el PEMP identifica para el área de estudio 3 prácticas culturales en red importantes: Red de Graffiti mural, Red teatral y Pacas digestoras⁵. Este sector se ha convertido en un epicentro de las artes escénicas, albergando numerosos espacios teatrales que han sobrevivido y evolucionado a lo largo del tiempo. Esta práctica ha trascendido los escenarios convencionales para ocupar también espacios públicos, donde se realizan presentaciones que abordan temáticas locales y universales. El teatro no solo ha sido un medio de entretenimiento, sino también una herramienta de transformación social, educación y construcción de memoria colectiva. Los grupos teatrales han logrado crear una red de colaboración que involucra a artistas, gestores culturales y espectadores, fortaleciendo el tejido social del territorio.

Estas tres prácticas han logrado tejer una red de colaboración y apoyo mutuo entre diversos actores del territorio, incluyendo vecinos, organizaciones sociales, instituciones educativas y entidades públicas. Su importancia radica no solo en sus resultados tangibles, como la transformación visual del espacio público, la oferta cultural o la producción de alimentos, sino también en su capacidad para generar procesos de apropiación territorial, construcción de identidad y defensa del patrimonio cultural.

⁵ <https://idpc.gov.co/pemp/plan-especial-de-manejo-y-proteccion-de-teusaquillo/>

En este contexto, las intervenciones propuestas dentro del programa Barrio Vital Teusaquillo resultan fundamentales para potenciar estas dinámicas culturales y sociales, fortaleciendo la activación del espacio público, la resignificación de la calle como lugar de encuentro y la conservación activa del patrimonio urbano y arquitectónico que caracteriza este sector emblemático de la ciudad.

Imagen 12. PEMP Proyecto Prioridad Peatonal Visión Cero



Fuente: DTS PEMP Teusaquillo

Teniendo en cuenta la propuesta de Movilidad proyectada por el PEMP Teusaquillo en el DTS de Formulación se promueve la articulación interinstitucional y se tienen en cuenta la visión proyectada por el IDPC en este torno a este territorio. En línea con lo anterior se destacan los siguientes puntos a tener en cuenta para integrar en las acciones que implementará el Barrio Vital Teusaquillo en su área de intervención comprendida entre la calle 34 y la calle 39 entre las carreras 16 y 19.

1. En el Intersección de la calle 35 con carrera 17 y transversal 17A bis. En este punto se genera una intersección amplia generada por dos aspectos principalmente la configuración geométrica de la manzana ubicada en la esquina nororiental y el inicio de la transversal 17 A bis (vía con trazado diagonal que nace en el extremo noroccidental del Parque Teusaquillo), la mitigación del impacto causado se propone como un diseño de elementos revegetalización que canalicen los flujos teniendo presente los diferentes accesos a predios que se emplazan allí, para de esta manera evitar que el espacio público sea utilizado de forma incorrecta.⁶

⁶ Texto extraído del DOCUMENTO TÉCNICO DE FORMULACIÓN / PEMP TEUSAQUILLO INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURA pag 135. propuesta de movilidad <https://drive.google.com/file/d/16SY8l0boTtB4ovYuvlqr1seIWHZju0lP/view>

2. Intersección de la calle 37 con carrera 18 transversal 17A y transversal 18A bis. Al igual que en el caso anterior, la transversal 17A atraviesa la intersección generando espacios en los cuales se realizan maniobras riesgosas, toda vez que la geometría permite la realización de todas las posibles maniobras de giro, lo anterior genera una intersección donde no se priorizan los movimientos peatonales, el diseño de señalización aprobado contempla una serie de canalizaciones por medio de marcas viales en pintura y agregado, adicionalmente se da mayor extensión al separador existente en el costado sur de la intersección, teniendo en cuenta los materiales existentes, se prevé adoptar la propuesta de continuidad del separador aprobada por SDM modificando los materiales de tal manera que se integren de mejor manera con el entorno. Adicionalmente se puede estudiar la extensión del separador arborizado que viene por la calle 37 hasta la carrera 17 y ajustar todo el perfil de la transversal desde el parque Teusaquillo hasta la carrera 19.⁷
3. En Intersección de la carrera 18 con calle 40. Se ubica la zona cercana al acceso al colegio Champagnat, en la cual actualmente se encuentran implementados elementos de canalización tipo bordillos traspasables, hitos y tachas, los cuales generan una ruptura en la continuidad del paisaje urbano. En esta intersección se prevé el diseño e implementación de la canalización existente, con elementos acordes al carácter patrimonial del sector, adicionalmente se prevé la pacificación de dichos tramos viales que brindan acceso al colegio.⁸

Imagen 13. PEMP Proyecto Prioridad Peatonal Visión Cero



Fuente: DTS PEMP Teusaquillo

⁷ Texto extraído de DOCUMENTO TÉCNICO DE FORMULACIÓN / PEMP TEUSAQUILLO INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL pág. 141
<https://drive.google.com/file/d/16SY8l0boTtB4ovYuvlqr1seIWHZju0lP/view>

⁸ Texto extraído de DOCUMENTO TÉCNICO DE FORMULACIÓN / PEMP TEUSAQUILLO INSTITUTO DISTRITAL DE PATRIMONIO CULTURAL pág. 141
<https://drive.google.com/file/d/16SY8l0boTtB4ovYuvlqr1seIWHZju0lP/view>

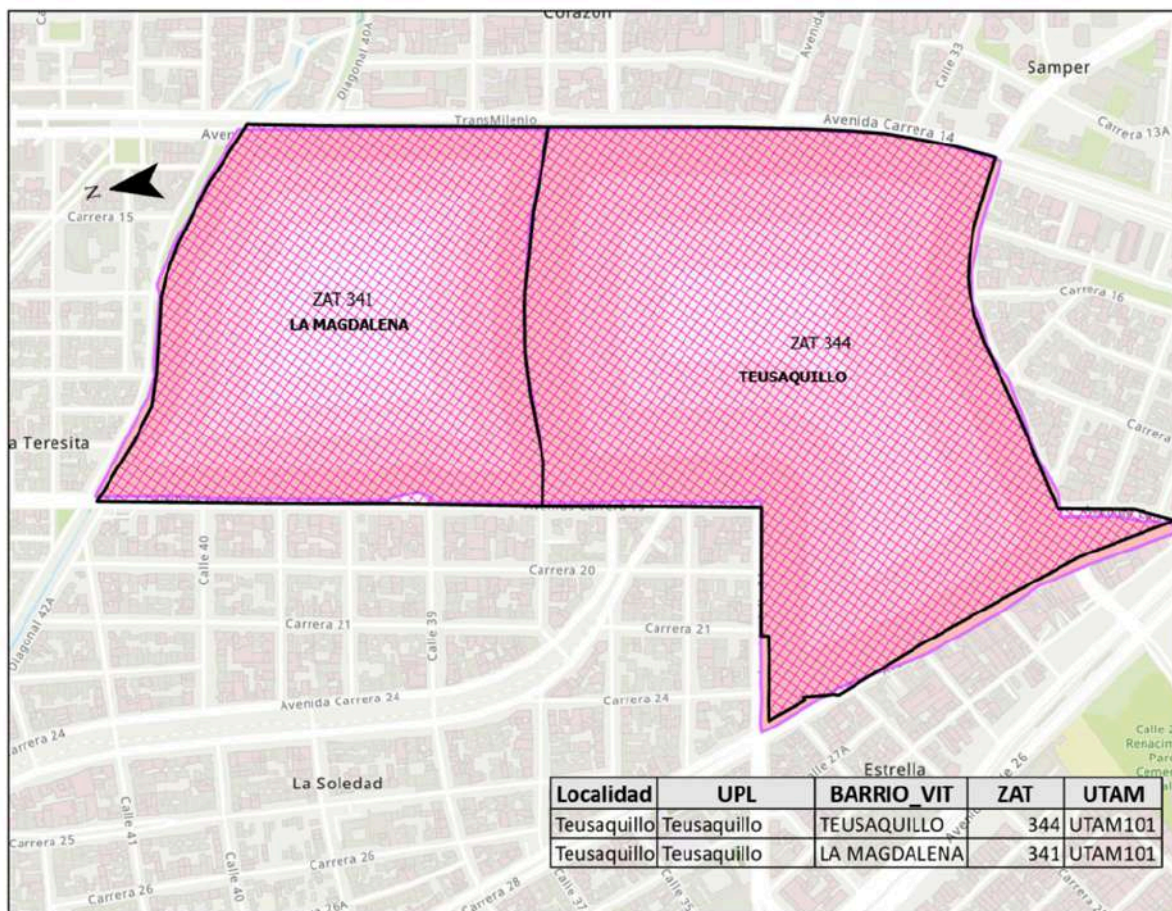
7. CARACTERIZACIÓN DE LA DEMANDA DE TRANSPORTE

Tomando como base los resultados de la Encuesta de Movilidad 2023 (Contrato SDM 2022-1972), se expone una caracterización de las dinámicas de viaje de los usuarios que tienen como origen o destino el sector. Esta dimensión contempla elementos temporales, espaciales y sociodemográficos de los viajes. La segunda dimensión considera el análisis de la movilidad en transporte público en el sector, tomando en consideración la implementación de cierres de estaciones y paraderos en función de las obras de construcción de la Línea 1 del Metro de Bogotá (L1MB). Finalmente, se presenta el análisis de las condiciones de movilidad motorizada en el sector, considerando el planteamiento de desvíos relacionados con las obras de la PLMB. Adicionalmente, anexo a este documento, se podrá encontrar información relacionada con la caracterización por nivel educativo y curvas de la demanda según el motivo de viaje.

7.1 Zonificación del Barrio Vital

En términos de transporte, el Barrio Vital Teusaquillo se encuentra localizado dentro de las Zonas de Análisis de Transporte (ZAT) 341 y 344, que hacen parte de la Unidad Territorial de Análisis de Movilidad (UTAM) 101. Es importante precisar que la UTAM es la unidad geográfica más pequeña en la que se pueden procesar los datos de la Encuesta de Movilidad 2023 manteniendo el rigor técnico, ya que es la escala que garantiza la validez y representatividad estadística necesaria para describir los patrones de viaje y las dinámicas de transporte en este sector de la ciudad.

Imagen 14. Localización espacial – UTAM y ZAT Barrio Vital Teusaquillo



Fuente: Elaboración propia

7.2 Caracterización de los viajes en la zona de influencia

Para la caracterización de la dinámica de movilidad del Barrio Vital de Teusaquillo, se analizan los patrones de generación y atracción de viajes a escala de la UTAM 101. De acuerdo con la Encuesta de Movilidad 2023, en un día típico se realizan más de 166 mil viajes que tienen como origen, destino o tránsito interno esta unidad territorial.

7.3 Distribución de orígenes y destinos

De acuerdo con la Encuesta de Movilidad 2023, el Barrio Vital Teusaquillo es una zona con un perfil marcadamente atractor de viajes, donde el volumen de llegadas (103.226 viajes) supera casi cuatro veces al de salidas (27.141 viajes).

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



7.3.1 Viajes según el modo principal de transporte

En este apartado se presenta una breve descripción del uso de los modos de transporte en el Barrio Vital según sexo, grupo etario y motivo del viaje. La movilidad sostenible (transporte público, peatonal y bicicleta) suma un 62% del total de desplazamientos. Destaca que el modo "A Pie" supera significativamente al uso de la motocicleta, subrayando la importancia de la caminabilidad en esta zona.

Tabla 7. Partición modal de viajes en un día hábil en el BV Teusaquillo

Modo	Origen	Destino	Interno	Total
Transporte público	9.735	56.040	9.463	75.239
Auto	9.252	11.766	9.250	30.267
A pie > 15 min	2.239	11.254	9.850	23.342
Moto	660	9.238	660	10.558
Taxi ocupado	1.951	5.242	2.388	9.582
Especial ocupado	2.048	4.056	2.038	8.142
Bicicleta	634	3.683	894	5.212
Transporte escolar	621	1.419	1.808	3.848
Informal		446		446
Otro		82		82
Total	27.141	103.226	36.351	166.717

Fuente: *Encuesta de Movilidad 2023*. Cálculos: SDM - DIM. Nota: La Encuesta de Movilidad es una herramienta probabilística con un margen de error, por lo que las estimaciones no deben tomarse como cifras exactas.

Sexo y grupo etario

La distribución de los viajes dentro del Barrio Vital muestra que, en un día hábil, los hombres realizan 73 mil viajes (44%), mientras que las mujeres realizan 94 mil viajes (56%). A pesar de que el uso de modos como el auto es casi paritario (cerca de 15.000 viajes cada uno), existen marcadas brechas de género: las mujeres lideran el uso del transporte público con 49 mil viajes (frente a 26 mil de los hombres) y la caminata con más de 14 mil desplazamientos. En contraste, los hombres predominan en el uso de la moto (8 mil viajes frente a mil) y la bicicleta (4 mil frente a 554).

Tabla 8. Partición modal de viajes por sexo en el Barrio Vital Teusaquillo

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195



Modo/Sexo	Hombre	Mujer	Total
Transporte público	26.487	48.751	75.239
Auto	15.226	15.041	30.267
A pie > 15 min	9.418	13.924	23.342
Moto	8.743	1.814	10.558
Taxi ocupado	3.269	6.312	9.582
Especial ocupado	2.613	5.529	8.142
Bicicleta	4.658	554	5.212
Transporte escolar	2.004	1.844	3.848
Informal	247	199	446
Otro	78	4	82
Total	72.744	93.973	166.717

Fuente: Encuesta de Movilidad 2023. Cálculos: SDM - DIM. Nota: La Encuesta de Movilidad es una herramienta probabilística con un margen de error, por lo que las estimaciones no deben tomarse como cifras exactas.

Adicionalmente, al analizar los grupos etarios, se observa que el segmento de adultos (30-59 años) es el más activo, seguido por los jóvenes (18-29 años). Con excepción de los niños (5-11 años), quienes realizan la mayor parte de sus desplazamientos en caminata y transporte escolar, el transporte público se consolida como el modo predominante en todos los demás grupos, alcanzando su punto máximo en los adultos con 37 mil viajes. Por su parte, la movilidad en auto y taxi muestra una presencia relevante en adultos y personas mayores de 60 años, sumando entre ambos grupos más de 35 mil viajes en estos modos.

Tabla 9. Partición modal de % de los viajes en un día hábil en el BV Teusaquillo según grupo etario

Modo	5 - 11 (Niño)	12 - 17 (Adolescente)	18 - 29 (Jóven)	30 - 59 (Adulto)	Mayores de 60 años	Total
Transporte Público	494	3.011	25.278	37.331	9.124	75.239
Auto	72	1.358	1.687	22.129	5.021	30.267
A pie > 15 minutos	1.537	441	4.742	12.212	4.410	23.342
Moto	5		5.593	4.918	42	10.558
Taxi ocupado		83	1.053	4.478	3.968	9.582
Especial ocupado	418	779	843	2.970	3.132	8.142
Bicicleta	99		1.697	3.089	327	5.212
Transporte Escolar	1.436	2.412				3.848

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



Modo	5 - 11 (Niño)	12 - 17 (Adolescente)	18 - 29 (Jóven)	30 - 59 (Adulto)	Mayores de 60 años	Total
Informal			199	247		446
Otro				76	6	82
Total	4.061	8.084	41.092	87.449	26.030	166.717

Fuente: *Encuesta de Movilidad 2023*. Cálculos: SDM - DIM. Nota: La Encuesta de Movilidad es una herramienta probabilística con un margen de error, por lo que las estimaciones no deben tomarse como cifras exactas.

7.3.2 Viajes según el motivo

El motivo de viaje predominante dentro del Barrio Vital es ir a trabajar, lo que representa el 35% del total de viajes. Le siguen en importancia los viajes de regreso al hogar con 18% y los viajes con fines educativos, con un 14%. Es relevante destacar que los viajes asociados al cuidado (que integran acompañar a alguien sin remuneración, asuntos médicos personales, realizar compras y llevar/dejar algo) representan en conjunto el 16%. Finalmente, los trámites personales también ocupan un lugar destacado con un 11%, evidenciando la zona como un nodo de servicios y empleo. La distribución detallada de los viajes según motivo se presenta a continuación:

Tabla 10. Viajes en un día hábil en el BV Teusaquillo según motivo

Motivo	Viajes
A trabajar	58.809
A regresar al hogar	30.815
A Estudiar	23.709
A realizar algún trámite personal	17.890
A asuntos médicos personales	13.551
A acompañar a alguien sin remuneración	5.469
A realizar compras	4.493
A llevar y/o dejar algo	3.723
A visitar a alguien	3.554
A realizar actividades recreativas y culturales	2.193
A realizar actividades físicas y/o deportivas	1.609
A asistir actividad de tipo religioso y/o culto	599
A buscar trabajo	303
Total	166.717

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



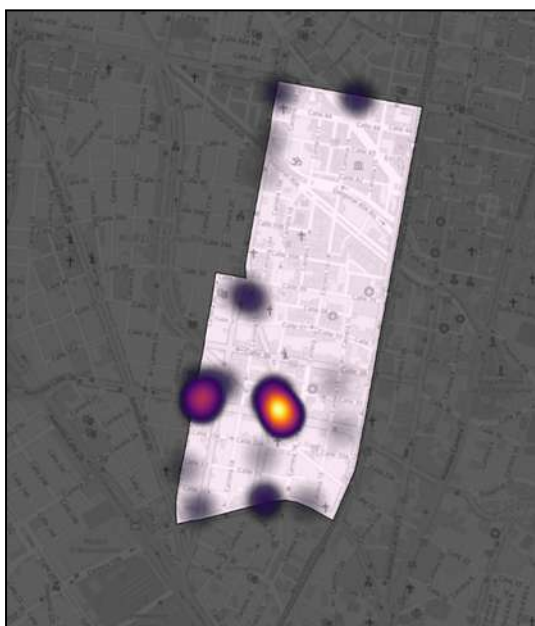
Fuente: Encuesta de Movilidad 2023. Cálculos: SDM - DIM. La Encuesta de Movilidad es una herramienta probabilística con un margen de error, por lo que las estimaciones no deben tomarse como cifras exactas.

7.4 Análisis Validaciones SITP-Zonal

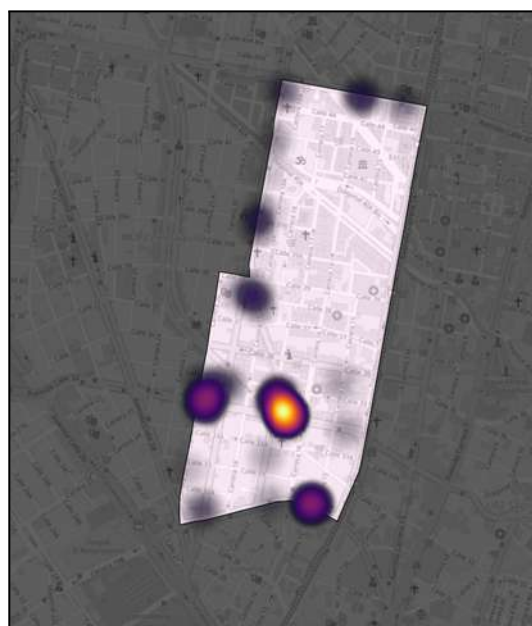
En cuanto a las dinámicas de validaciones en los distintos paraderos del componente zonal del SITP en el polígono de análisis, se estimaron las variaciones entre el mes de abril de 2024 y el mes de diciembre del mismo año. Dado que el polígono de análisis tiene como límite al oriente la Avenida Caracas, se esperaba encontrar variaciones en el promedio de validaciones para un día hábil considerando los distintos cierres de corredores y estaciones ocasionados por los procesos de construcción de la L1MB. Así, en la Imagen 17, se presenta esta variación a nivel espacial para los distintos paraderos identificados en el polígono de análisis. Si bien se mantienen los puntos donde más validaciones se registran (sobre el corredor de la Av. Calle 34), se identifican dinámicas de ‘transferencia de demanda’ entre paraderos.

Imagen 17. Validaciones promedio día hábil para los meses de abril y diciembre de 2024.

Abril 2024



Diciembre 2024



Fuente. SDM-DIM, con base en los datos de validaciones reportados por TMSA, 2024.

De manera específica, sobre el corredor de la Av. Calle 32, se observa cómo la demanda (representada en términos de validaciones promedio día hábil) del paradero a la altura de la Carrera 17 (138A00) migra -parcialmente- al paradero habilitado a la altura de la Carrera 15 (136A00). Esto se evidencia con mayor detalle en la Imagen 18, donde se aprecia que a finales de mayo la demanda del paradero sobre la Carrera 17 se redujo considerablemente, y, a su vez, aumentó la del paradero sobre la Carrera 15. Esto puede estar relacionado con

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

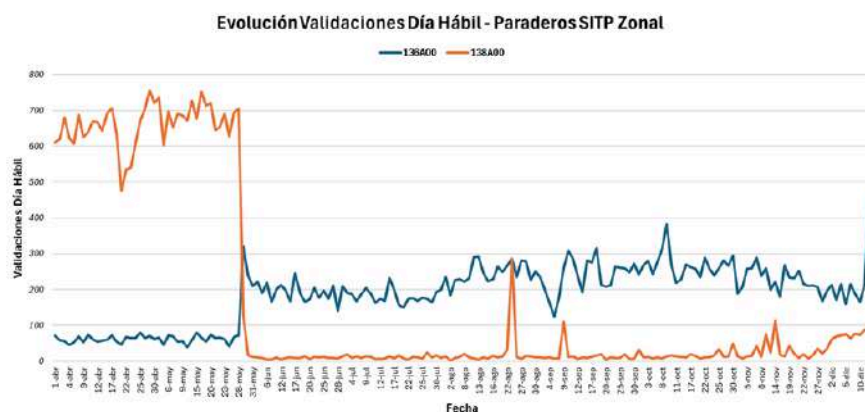
www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



el cierre programado de la Estación Calle 26 que dejó de operar a partir del 4 de mayo de 2024. Lo que generó una transformación de las dinámicas de alimentación a las estaciones troncales del sistema, y un potencial incremento de sobre recorridos para acceder a estaciones como Calle 34 y/o Museo Nacional. Por esta razón, toman relevancia las posibles medidas implementadas para facilitar y mejorar la experiencia de los peatones en su etapa de acceso al SITP Zonal y Troncal como modo principal para la realización de sus viajes.

Imagen 18. Validaciones promedio día hábil para los paraderos 138A00 y 136A00.



Fuente. SDM-DIM, con base en los datos de validaciones reportados por TMSA, 2024.

Adicionalmente, se realizaron mediciones de velocidad en campo con SGV para caracterizar el área de intervención (calle 34 a la calle 39 y de la carrera 16 a la carrera 19).

En una toma de aforo vehicular en la Carrera 17 con Calle 34, realizada por 2 horas en periodos de 15 minutos, se registraron las siguientes velocidades promedio (Línea Base):

- Bus: 30 km/h
- Carro: 31 km/h
- Moto: 38 km/h
- Camión: 28 km/h

Posteriormente, se implementó un piloto generando una pacificación temporal en el área de intervención ver página 134 cap 18.2. Esta acción demostró un resultado positivo, logrando una reducción de velocidades considerable:

- Bus: 26 km/h
- Carro: 27 km/h
- Moto: 35 km/h
- Camión: 28 km/h

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



Esta comparación de mediciones en campo demuestra la efectividad de la pacificación temporal ver punto (18.2). Se observó una reducción significativa en todos los tipos de vehículos: los buses disminuyeron su velocidad en 4 km/h (de 30 a 26 km/h), los carros en 4 km/h (de 31 a 27 km/h), los camiones no tuvieron variación de forma notable, las motocicletas redujeron su velocidad promedio en 3 km/h (de 38 a 35 km/h). Estos resultados validan que las intervenciones de pacificación implementadas en el piloto contribuyen directamente a la gestión de la velocidad, mejorando las condiciones de seguridad vial en el área de intervención.

7.5 Impacto de las obras en la zona de influencia

Utilizando el Modelo de Transporte de Cuatro Etapas de Bogotá (MTCEB), se pueden estimar los impactos que tienen los cambios en la red por las obras en la demanda. Esto se ve reflejado en la distribución de dichos viajes en la red, la selección y uso de los modos de transporte disponibles y los costos percibidos por los usuarios en sus desplazamientos sobre la red de transporte. Dentro del barrio vital de Teusaquillo, se evidencia que la obra que afecta directamente este polígono es la obra de la Línea 1 del Metro de Bogotá (L1MB), ya que se presentan disminuciones de velocidad siendo estas menores a 40 km/h para la Hora de Máxima Demanda (HMD) de la mañana (6:15 a.m. a 7:15 a.m) como se muestra a continuación:

Imagen 19. Velocidad Escenario 2, en la HMD.



Fuente: Elaboración propia.

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



8. DIAGNÓSTICO TÉCNICO TERRITORIAL

8.1 ESPACIO PÚBLICO PARA LA MOVILIDAD

El espacio público para la movilidad en Bogotá se aborda a través del Plan de Movilidad Sostenible y Segura (PMSS), que prioriza a peatones, ciclistas y transporte público para crear una ciudad más inclusiva y descarbonizada. Esto se materializa en proyectos que mejoran y amplían la infraestructura peatonal, crean plazas, amplían andenes y redes de cicloinfraestructura, y promueven la cultura ciudadana para proteger la vida en el espacio público.

8.1.1 Red de infraestructura peatonal

En el área de intervención, la infraestructura para los peatones se caracteriza por andenes de dimensiones variables con anchos que van desde los 1.50 mt hasta los 7.70 mt en zonas de plazoletas y bahías, lo que da como resultado un ancho promedio de andén de 3.57mt según el diagnóstico del espacio público publicado por el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) con corte a diciembre de 2024. Adicional a este diagnóstico, de los 1.245.308,6 mt² de andenes existentes en la localidad, 729.738,3 mt² están en buen estado (58,2 % del total); 371.321,1 mt² se encuentran en estado regular (29,6 %); el 144.149,2 mt² restante se reporta en mal estado (11,5 %) como se muestra en la siguiente figura.

Imagen 20. Estado de la infraestructura Peatonal Polígono BV



Fuente: SIGIDU - Estado Espacio Público

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



Imagen 21. Estado espacio público BV



Fuente: Equipo Técnico Barrios Vitales, septiembre 2025.

Desde el año 2022, se han venido adelantando las actividades de evaluación y diagnóstico de andenes en la ciudad, conforme a la tutela T-192-2014, donde desde la SDM, se elaboró la metodología. La obtención de la información se realizó mediante el apoyo de cada uno de los Fondos de Desarrollo Local (FDL).

Para la elaboración del diagnóstico se realizó la evaluación de los siguientes aspectos:

Tabla 11. Indicadores de evaluación

Indicador		Variable
1	Ancho de Franja de Circulación Peatonal (FCP). Ancho de andén sin Franja de paisajismo ni cicloinfraestructura	> ó= 2.00 m
		1.50 y 1.99 m
		< 1.50 m
2	Percepción física del andén	Bueno
		Regular
		Malo
3	Accesibilidad en esquina 1	Si
		No
	Accesibilidad en esquina 2	Si
		No
4	Obstáculos fijos	Si
		No
5	Cambios de nivel	Rampa suave/Sin cambio de nivel
		Rampa pronunciada

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195

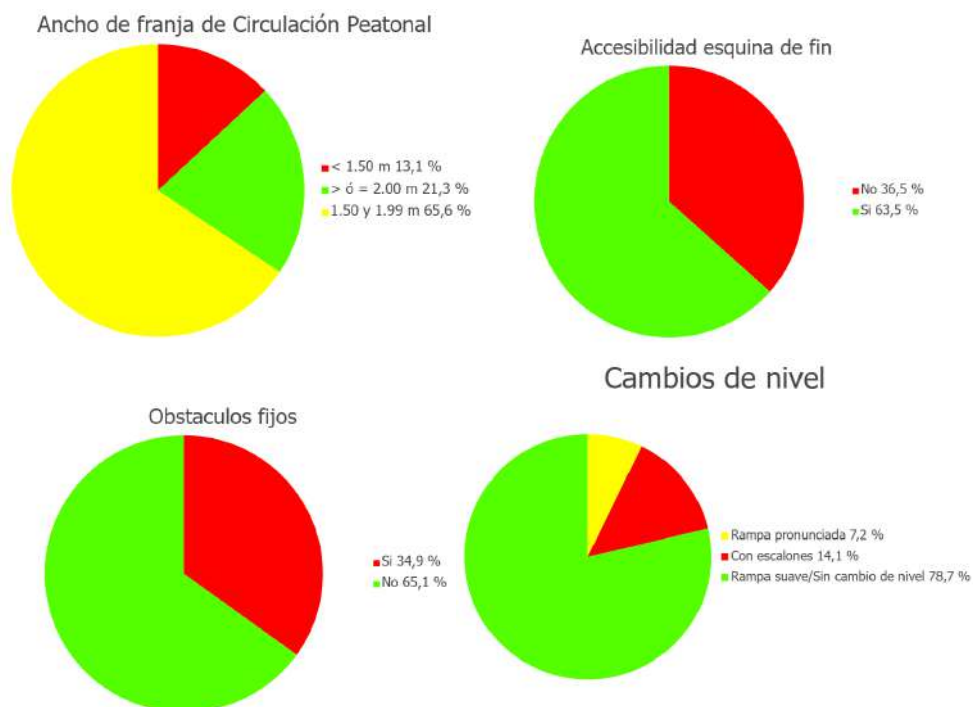


		Con escalones
6	Señalización podotáctil	Bueno
		Regular
		Malo/No hay
7	Infraestructura de acceso vehicular a predios	Permite caminar
		No permite caminar
8	Iluminación (Poste con luminaria)	2 ó más
		1 luminaria
		No tiene

Fuente: Elaboración propia

La evaluación realizada por los FDL a la fecha correspondiente en el sector de estudio es la siguiente:

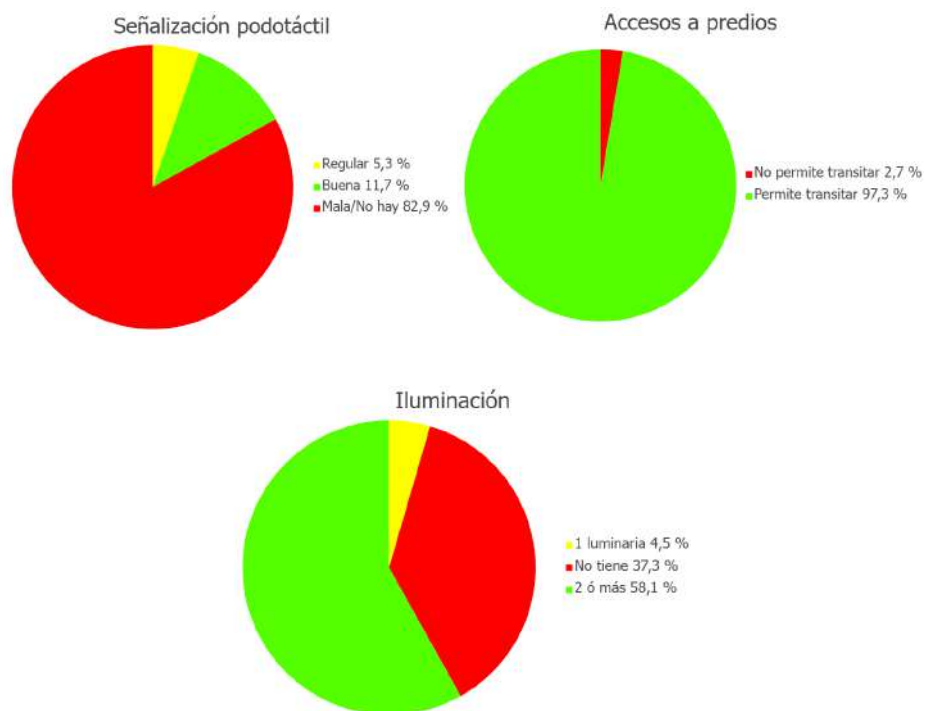
Imagen 22. Estadísticas evaluación de andenes



Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195





Fuente: Elaboración propia SI

Adicionalmente, para los andenes cuya tipología de terreno es plano, se realizó el diagnóstico basado en la metodología del Marketing, donde se obtiene un índice de transitabilidad entre el 0% y 100%, y cuya descripción se encuentra en el siguiente [enlace](#)

De acuerdo con estos datos, se clasificaron los andenes por índice de transitabilidad de acuerdo con la siguiente *tabla*.

Tabla 12. Clasificación de acuerdo con Índice de Transitabilidad

100%	Totalmente transitable
90%-99%	Transitable
60%-89%	Parcialmente transitable
0%-59%	No transitable

Fuente: Elaboración propia

En el caso del sector de estudio, el 38.9% de los andenes presentan la condición de **No transitable** y menos del 5% de los andenes son transitables o totalmente transitables.

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

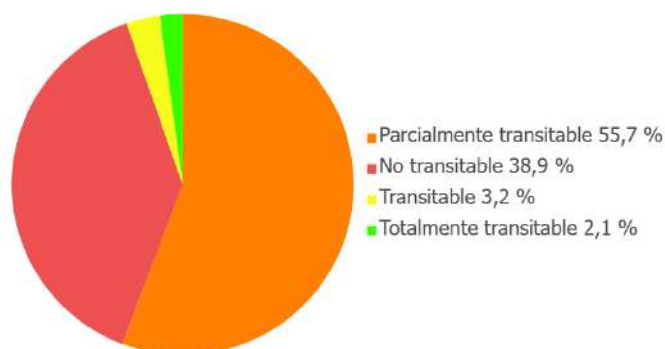
Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



Imagen 23 Transitabilidad en sector
Transitabilidad



Fuente: Elaboración propia

Los datos del sector de estudio, así como los planos tipo shp y KML se presentan en el siguiente [enlace](#)

8.1.2 Red de cicloinfraestructura

Según el IDU a corte de diciembre de 2024, la red de cicloinfraestructura que presenta el área de estudio tiene como extensión 5.3 km en buen estado y se encuentra clasificada de la siguiente manera:

Tabla 13. Clasificación red ciclorruta zona de estudio

Clasificación	Longitud (km)
Espacio público compartido	0.15
Ciclorruta en andén	0.05
Ciclorruta en calzada	3.80
Pasos seguro sobre calzada	1.30
Total	5.30

Fuente: SBP con insumos IDU

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195

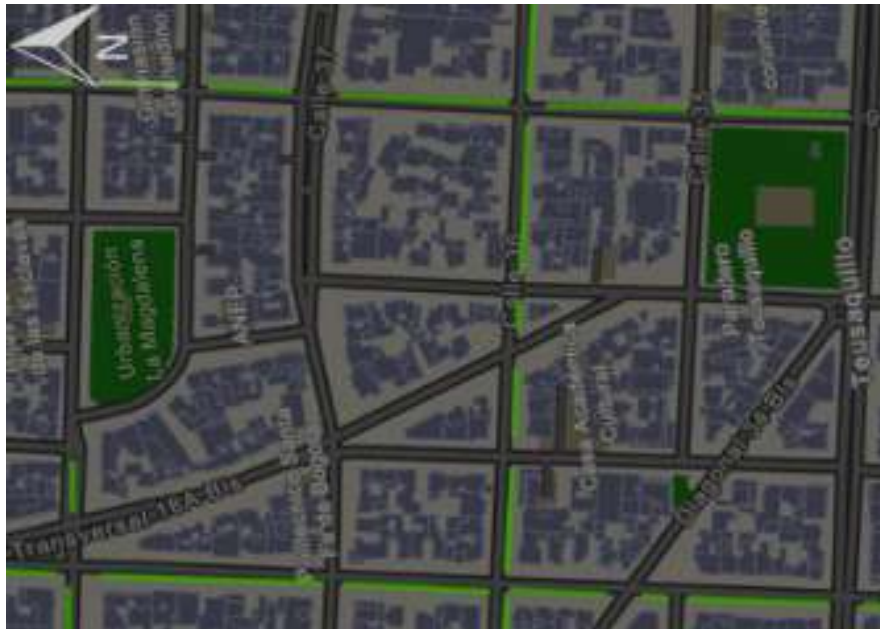


Imagen 24 Congestión vehicular Ciclorruta en Calzada Carrera 16



Fuente: Equipo Barrios Vitales, 2025

Imagen 25. Estado ciclorruta Polígono BV



Fuente: SIGIDU

Las proyecciones de implementación de cicloinfraestructura en la zona de estudio se encuentran indicadas según el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) adoptado mediante Decreto Distrital 555 de 2021 en los siguientes corredores:

- Diagonal 34,35 BIS y Avenida calle 34 entre carrera 16 hasta carrera 19

El Barrio Vital Teusaquillo cuenta con una oferta actual de 12 establecimientos con cicloparqueaderos para un total de 203 cupos, a continuación se presenta la desagregación de dichos cupos bajo diferentes estrategias y trabajos realizados desde la SDM.

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



Cicloparqueaderos de uso ocasional

En cuanto a cicloparqueaderos de uso ocasional se tiene inventariado ocho cicloparqueaderos para un total de 89 cupos dentro del barrio vital teusaquillo, se presenta la información y ubicación correspondiente a dichos Cicloparqueaderos.

Tabla 14. Cicloparqueaderos de uso ocasional área de estudio barrio vital Teusaquillo

Nombre	Dirección	Localidad	Cupos
Inventario	DG 40 A x KR 19	Teusaquillo	21
Inventario	CL 35 x KR 16	Teusaquillo	8
Inventario	CL 34 x KR 16	Teusaquillo	16
Inventario	TVS 18 BIS x CL 38	Teusaquillo	8
Inventario	TVS 18 BIS x CL 38	Teusaquillo	8
Inventario	CL 39 x KR 17	Teusaquillo	8
Inventario	KR 39 A BIS x KR 15	Teusaquillo	10
Inventario	CL 39 x KR 16	Teusaquillo	10

Fuente: SBP

Cicloparqueaderos de uso frecuentes

En cuanto a cicloparqueaderos de uso frecuente, se tiene en el inventario cuatro establecimientos que cuenta con cicloparqueaderos dentro del barrio vital correspondientes a 114 cupos, se presenta la información y ubicación correspondiente a dichos Cicloparqueaderos.

Tabla 15. Cicloparqueaderos de uso frecuente área de estudio barrio vital Teusaquillo

Nombre	Dirección	Localidad	Cupos
Orquesta Filarmónica de Bogotá	CL 39 Bis 14 32	Teusaquillo	34
Aparcar A.G.	CL 43 A 18 A 40	Teusaquillo	30
Alcaldía Local de Teusaquillo	TV 18 BIS 38 41	Teusaquillo	32
Zona Cinco Escuela de cine	CL 45 14 43	Teusaquillo	18

Fuente: SBP

Imagen 26 Distribución de cicloparqueaderos existente

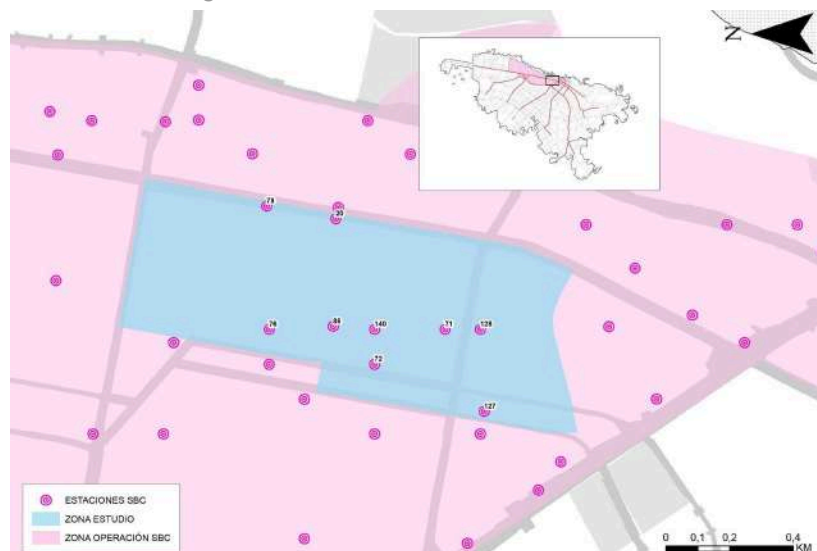


Fuente: SBP

8.1.3 Sistema de Bicicletas Compartidas

La zona de estudio cuenta con 9 de 297 estaciones autorizadas del Sistema de Bicicletas Compartidas (SBC). Teusaquillo es una de las primeras localidades en la implementación del SBC, ya que la zona genera un mayor potencial de demanda para la consolidación inicial del sistema a partir de características urbanas que permitan desarrollar mejor la actividad de alquiler de vehículos de micromovilidad. El SBC es una alternativa sostenible frente al uso del transporte motorizado, que dispone a la ciudadanía de 3.300 bicicletas autorizadas de las cuales 1.500 son bicicletas mecánicas, 1.500 bicicletas de pedaleo asistido, 150 bicicletas con cajón y 150 manocletas.

Imagen 27. Estaciones SCB – Zona Estudio



Fuente: SDM, 2025

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



A continuación, se relacionan con corte a octubre de 2025 las estaciones del SBC inmersas dentro del área de influencia de la zona de estudio:

Tabla 16. Estaciones SCB – Zona de estudio

Código estación	Nombre estación	Elemento
20	Av. Caracas con CI 39	Andén
71	CI 35 con Cra 15	Calzada
72	Tv 17 A Bis con CII 36	Calzada
76	KR 18 con CL 40	Calzada
78	Dg 40A Bis con Av. Caracas	Andén
88	CI 39 con Cra 17	Parque
127	CI 33a con Cra 19	Calzada
128	DG 33A Bis con KR 16	Calzada
140	Cra 17 con CI 36	Calzada

Fuente: SDM 2024

Imagen 28. Estación ID 71 SBC



Fuente: SDM, 2025

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

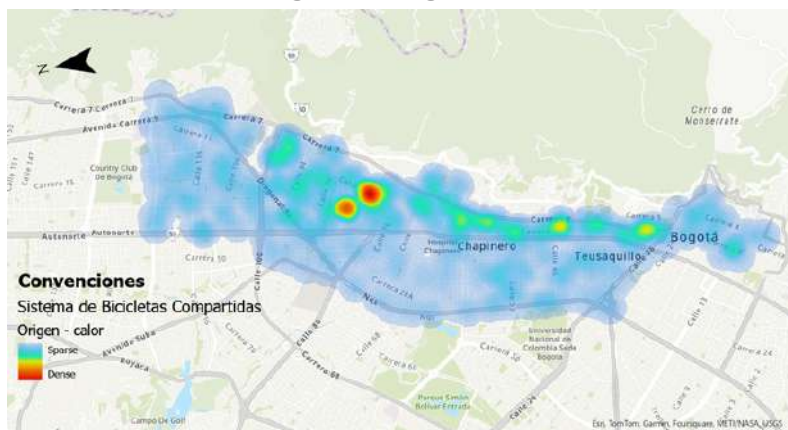
Información: Línea 195



En cuanto a la implementación de las estaciones del SBC para la zona de estudio, se informa que se cumplió con el 100% de lo proyectado y a la fecha no se tiene una solicitud de densificación o reubicación por parte del operador del SBC.

A continuación, se presenta un mapa de calor de orígenes en donde se puede evidenciar que la localidad de Teusaquillo es una zona con baja demanda de viajes en el SBC. Es de resaltar que la estación ID 76 “KR 18 con CL 40” es la de mayor número de extracciones de bicicletas dentro de la zona de estudio, realizando en promedio 385 viajes al mes.

Imagen 29. Orígenes SBC



Fuente: SDM, DIM

8.2 Red vial

La red vial del polígono definido para el proyecto Barrios Vitales Teusaquillo comprendido entre las calles 34 y 39 y las carreras 16 y 19, está conformada por 8.62 kilómetros-carril distribuidos entre malla vial local, intermedia y arterial; según la proporción de kilómetros-carril correspondientes a cada tipología de vía, su composición se distribuye así: 25 % malla vial local, 56,25 % malla vial intermedia, 18,75 % malla vial arterial.

Imagen 30 Malla vial Teusaquillo por tipo de vía.



Fuente: SDM con insumos de IDU

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195

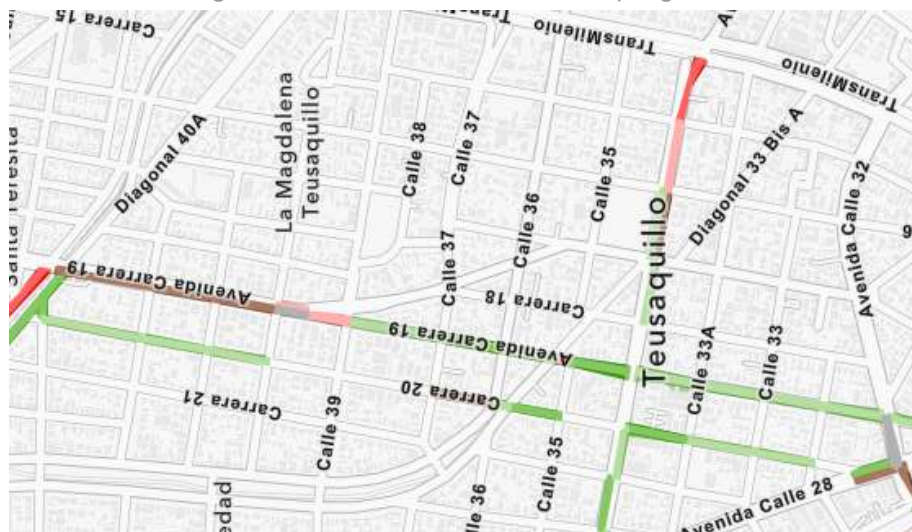


Imagen 31. Leyenda del estado de malla vial.



Fuente: SIGIDU

Imagen 32. Estado malla vial Arterial, polígono BV



Fuente: SIGIDU

¹⁰ <https://sinavarro.wordpress.com/wp-content/uploads/2008/08/manual-pci1.pdf>

Imagen 33. Estado malla vial Intermedia, polígono BV



Fuente: SIGIDU

Imagen 34. Estado malla vial Local, polígono BV



Fuente: SIGIDU

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



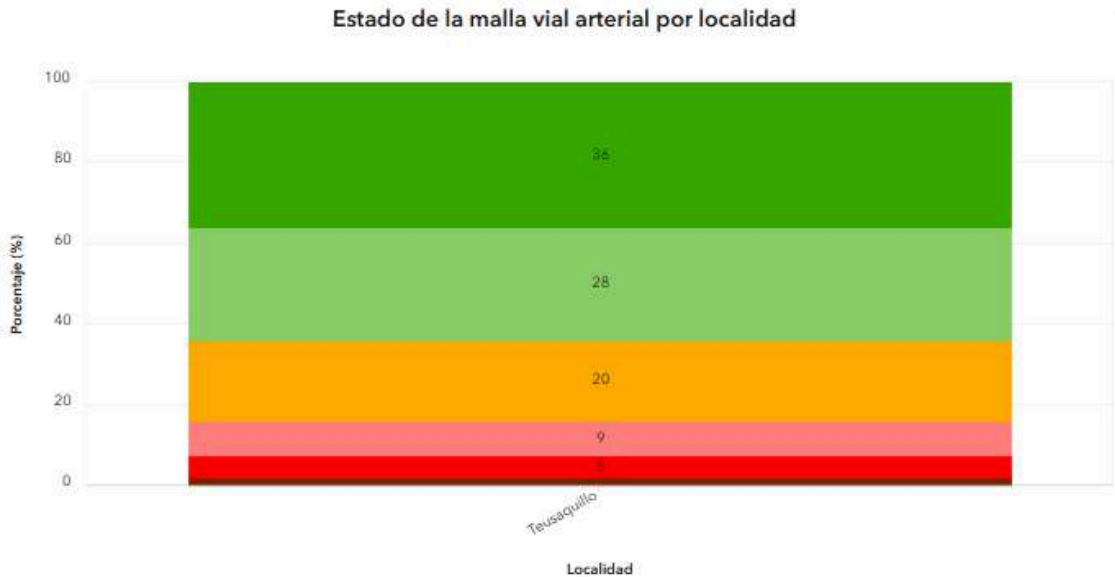
De acuerdo con lo anterior y con base en el diagnóstico del espacio público publicado por el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) con corte a diciembre de 2024, se identifican los siguientes resultados para la localidad de Teusaquillo según su tipología:

Imagen 35. % Estado malla vial local Teusaquillo



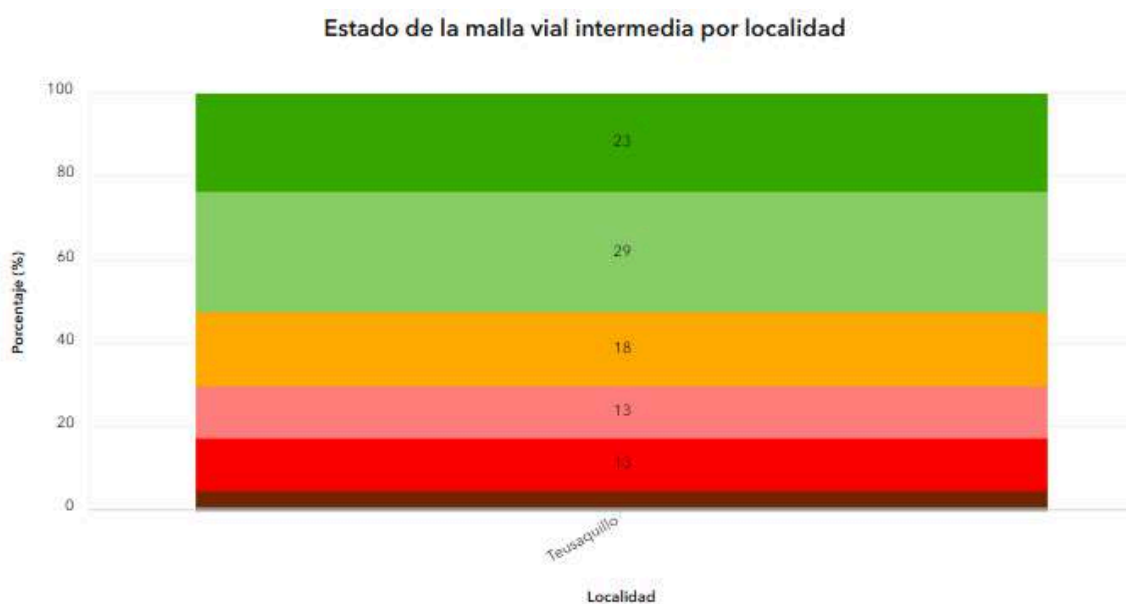
Fuente: SIGIDU

Imagen 36. % Estado malla vial arterial Teusaquillo



Fuente: SIGIDU

Imagen 37. % Estado malla vial intermedia Teusaquillo



En cuanto al estado de la malla vial, según su tipología, se clasifica como bueno a los estados PIC bueno y satisfactorio, aceptable al PCI aceptable y regular a los PCI pobre, muy pobre, grave y fallado, según las convenciones del IDU, tal y como se muestra en la siguiente tabla:

Tabla 17. % Estado malla vial por tipología

	% Bueno	% Aceptable	% Regular
Arterial	64	20	16
Local	50	15	35
Intermedia	52	18	30

Fuente: SIGIDU

Imagen 38. malla vial con daños estructurales.



Fuente: Equipo Barrios Vitales, septiembre 2025

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



Cabe aclarar que el cálculo de las cifras de extensión y estado efectuado por el IDU se realizó acorde con la clasificación vial establecida por el Decreto 190 de 2004, así: malla vial troncal, arterial, intermedia y local, mientras se surten por parte de la Secretaría Distrital de Planeación – SDP las precisiones para la aplicación de la reglamentación del Decreto Distrital 555 de 2021.

9. RED DE TRANSPORTE PÚBLICO

9.1 Sistema Integrado de Transporte Público - SITP

En el polígono delimitado para el barrio vital, se encuentran los siguientes corredores con tránsito de transporte público SITP, por los cuales pasan 41 rutas del sistema, las cuales se muestran a continuación:

Tabla 18. Rutas y corredores del SITP en el área de análisis correspondiente al Barrio Vital

Corredor	Sentido(s) vial(es)	Número de carriles	Rutas del SITP
Avenida Calle 32	Oriente-occidente	2	LA 809 - SANTA RITA S.O. - MARLY
			787 - METROVIVIENDA/POTRERITOS - TEUSAQUILLO
			GA507 - CHAPINERO - METROVIVIENDA
			BL919 - TERMINAL NORTE - GAVIOTAS
			731 - BOSA SAN JOSÉ - PALERMO
			LA 805 - GAVIOTAS - SIETE DE AGOSTO
			593 - METROVIVIENDA - CHICO
			796A - MOCHUELO BAJO - TEUSAQUILLO
			CA151 - TIBABUYES - CENTRO
			544A - BOSA SAN DIEGO - GERMANIA
			688 - LA MAGDALENA - GERMANIA
			GA537 - VILLA DEL RIO - PALERMO
			FA405 - CAMELIA - CENTRO INTERNACIONAL
			HA642 - RINCON DE VENECIA - PORCIÚNCULA

Corredor	Sentido(s) vial(es)	Número de carriles	Rutas del SITP
			142 - ENGATIVÁ - CENTRO
			669 - GRAN GRANADA - GALÁN
			56A - ISLA DEL SOL - PORCIÚNCULA
			SE10 - ENGATIVÁ CENTRO - GERMANIA
			CA134 - TIBABUYES - PQ. CENTRAL BAVARIA
			192 - UNICENTRO - CATALINA
			DA215 - BACHUE - GERMANIA
			HA600 - JERUSALEN - CHAPINERO
			HA720 - CIUDADELA USME - 7 DE AGOSTO
			C15 - BOSA SAN DIEGO - CHAPINERO
			DL205 - BACHUE - BOSQUE SAN CARLOS
			LA818 - AGUAS CLARAS - GALERÍAS
			128 - VILLA GLADYS - CENTRO
			HA628 - GALERÍAS - POTOSÍ
			GA506 - CATALINA II - GALERÍAS
	Occidente - oriente	1	C15 - BOSA SAN DIEGO - CHAPINERO
			621 - BACHUE - SANTO DOMINGO
			LA818 - AGUAS CLARAS - GALERÍAS
			LA805 - GAVIOTAS - SIETE DE AGOSTO
			796A - MOCHUELO BAJO - TEUSAQUILLO
Carrera 20	Sur - norte	2	HA720 - CIUDADELA USME - 7 DE AGOSTO
			DL205 - BACHUE - BOSQUE SAN CARLOS
			LA805 - GAVIOTAS - SIETE DE AGOSTO
			128 - VILLA GLADYS - CENTRO
			HA628 - GALERÍAS - POTOSÍ

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



Corredor	Sentido(s) vial(es)	Número de carriles	Rutas del SITP
			GA506 - CATALINA II - GALERÍAS
Calle 19	Norte - sur	2	HA720 - CIUDADELA USME - 7 DE AGOSTO
			C15 - BOSA SAN DIEGO - CHAPINERO
			LA805 - GAVIOTAS - SIETE DE AGOSTO
			DL205 - BACHUE - BOSQUE SAN CARLOS
			LA818 - AGUAS CLARAS - GALERÍAS
			128 - VILLA GLADYS - CENTRO
			HA628 - GALERÍAS - POTOSÍ
			DA215 - BACHUE - GERMANIA
			GA506 - CATALINA II - GALERÍAS
			LA809 - SANTA RITA S.O. - MARLY
			GA507 - CHAPINERO - METROVIVIENDA
			621 - BACHUE - SANTO DOMINGO
			LA818 - AGUAS CLARAS - GALERÍAS
			BL919 - TERMINAL NORTE - GAVIOTAS
			731 - BOSA SAN JOSÉ - PALERMO
			CA134 - TIBABUYES - PQ. CENTRAL BAVARIA
			CA151 - TIBABUYES - CENTRO
			192 - UNICENTRO - CATALINA
			GA537 - VILLA DEL RIO - PALERMO
			142 - ENGATIVÁ - CENTRO
			107a - JAQUELINE - CHAPINERO
			SE10 - ENGATIVÁ CENTRO - GERMANIA
			669 - GRAN GRANADA - GALÁN
			HA600 - JERUSALEN - CHAPINERO

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



Corredor	Sentido(s) vial(es)	Número de carriles	Rutas del SITP
	Sur-norte	2	LA818 - AGUAS CLARAS - GALERÍAS
			C15 - BOSA SAN DIEGO - CHAPINERO
Carrera 17			HA720 - CIUDADELA USME - 7 DE AGOSTO
			C15 - BOSA SAN DIEGO - CHAPINERO
			LA805 - GAVIOTAS - SIETE DE AGOSTO
			DL205 - BACHUE - BOSQUE SAN CARLOS
			LA818 - AGUAS CLARAS - GALERÍAS
			128 - VILLA GLADYS - CENTRO
			HA628 - GALERÍAS - POTOSÍ
			DA215 - BACHUE - GERMANIA
			GA506 - CATALINA II - GALERÍAS
			LA809 - SANTA RITA S.O. - MARLY
			GA507 - CHAPINERO - METROVIVIENDA
			621 - BACHUE - SANTO DOMINGO
			LA818 - AGUAS CLARAS - GALERÍAS
			BL919 - TERMINAL NORTE - GAVIOTAS
			731 - BOSA SAN JOSÉ - PALERMO
			CA134 - TIBABUYES - PQ. CENTRAL BAVARIA
			CA151 - TIBABUYES - CENTRO
			192 - UNICENTRO - CATALINA
			GA537 - VILLA DEL RIO - PALERMO
			142 - ENGATIVÁ - CENTRO
			107a - JAQUELINE - CHAPINERO
			SE10 - ENGATIVÁ CENTRO - GERMANIA
			669 - GRAN GRANADA - GALÁN

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



Corredor	Sentido(s) vial(es)	Número de carriles	Rutas del SITP
			HA600 - JERUSALEN - CHAPINERO
			GA507 - CHAPINERO - METROVIVIENDA
			769A - MOCHUELO BAJO - TEUSAQUILLO
			CA134 - TIBABUYES - PQ. CENTRAL BAVARIA
Calle 45	occidente - oriente		731 - BOSA SAN JOSÉ - PALERMO
			166 - METROVIVIENDA - PORCIÚNCULA
			CH131 - BILBAO -DIANA TURBAY
			GA537 - VILLA DEL RIO - PALERMO
			KA332 - EL RECODO - LA PORCIÚNCULA
			97 - RINCON DE VENECIA - GALERÍAS
			KA319 - FONTIBON BRISAS - CENTRO ANDINO
	ORIENTE - OCCIDENTE		C15 - BOSA SAN DIEGO - CHAPINERO
			CH131 - BILBAO -DIANA TURBAY
			166 - METROVIVIENDA - PORCIÚNCULA
			193B - BACHUE - MARLY
			KA319 - FONTIBON BRISAS - CENTRO ANDINO
			KA332 - EL RECODO - LA PORCIÚNCULA
			97 - RINCON DE VENECIA - GALERÍAS
			AA003 - EST. UNIVERSIDAD NACIONAL - EST. MARLY
			731 - BOSA SAN JOSÉ - PALERMO

Fuente: STPu, SDM con información de Transmilenio S.A.

Este proyecto se localiza en la localidad de Teusaquillo al interior del centro ampliado de la ciudad, por lo que las rutas que transitan por estos corredores conectan con las localidades de Bosa, Kennedy, Rafael Uribe Uribe, Usme, Usaquén, Engativá, Fontibón, Suba,

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



Chapinero, La Candelaria, Mártires y Ciudad Bolívar. Adicionalmente en el escenario de obras en el que se encuentra la ciudad, estos corredores son de vital importancia para la movilidad de la zona, siendo corredores complementarios de la Avenida Caracas, la carrera 24, la avenida NQS, la avenida carrera 7, entre otros.

9.2 Accesibilidad en el transporte público - Paraderos

Una vez revisado el polígono correspondiente al proyecto Barrios vitales Teusaquillo, se realizó el análisis de paraderos existentes en el área de influencia, en donde se identificaron 26 paraderos zonales del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), como se muestra en la siguiente tabla:

Tabla 19. Paraderos del SITP en área de influencia del polígono Barrios Vitales Teusaquillo

Cenefa	Nombre	Vía	Dirección
121A00	Teusaquillo	AK 19	AK 19 - AC 32
138A00	Br. Teusaquillo	AC 32	AC 32 - AV. Caracas
136A00	Br. Teusaquillo	AC 32	AC 32 - KR 17
184A00	Federación Colombiana de Fútbol	KR 16	KR 16 - AC 32
120A00	Br. Teusaquillo Cl 32A	KR 20	KR 20 - CL 32A - 48
519A00	Br. Teusaquillo	KR 16	KR 16 - CL 33A
092A00	Br. Teusaquillo	AC 34	AC 34 - AV. Caracas
350A00	Br. Teusaquillo	AC 34	AC 34 - KR 16
349A00	CAI Teusaquillo	AC 34	AC 34 - KR 16
183A00	Br. Teusaquillo	AV. Teusaquillo	AC 34 - AK 19
347B00	Br. Teusaquillo	KR 17	KR 17 - CL 34
182A00	Br. Teusaquillo	AC 34	AC 34 - KR 20
347A00	Br. Teusaquillo	KR 17	KR 17 - AC 34
621A00	Parkway	AK 19	AK 19 - AC 34
119A00	Br. La Soledad	KR 20	KR 20 - AC 34 - 56
520A00	Profamilia	KR 15	KR 15 - CL 34
147B00	Br. La Magdalena	KR 17	TV 18A Bis - CL 37
141A00	Br. La Soledad	AK 19	AK 19 - DG 35 Bis
147A00	Br. La Magdalena	KR 17	KR 17 - CL 37
351B00	Alcaldía Local de Teusaquillo	AK 19	KR 19 - CL 39A
351A00	Urb. La Magdalena (Alcaldía Local de Teusaquillo)	AK 19	AK 19 - CL 39B
143A00	Canal Arzobispo	AK 19	AK 19 - DG 40A
143B00	Canal Arzobispo	AK 19	KR 17 - CL 40
083A00	Estación Calle 45	AC 45	AC 45 - AV. Caracas

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



Fuente: Análisis propio SDM-STPu

Así mismo, se indica que dentro de esta zona, se han realizado intervenciones de los siguientes paraderos del SITP por parte del DADEP, por lo que se debe tener en cuenta que estos tienen unas pólizas vigentes:

Tabla 21. Paraderos intervenidos por el DADEP

Cenefa	Nombre	Vía	Dirección	Implementado
349A00	CAI Teusaquillo	AC 34	AC 34 - KR 16	DADEP - 2 Semestre 2023
147A00	Br. La Magdalena	KR 17	KR 17 - CL 37	DADEP - 3 Trimestre 2024

Fuente: Análisis propio SDM-STPu

Imagen 40. Paraderos Zonal 349A00 SITP Polígono Barrios Vitales Teusaquillo



Fuente: Equipo Barrios Vitales, 2025

De igual manera, es importante que se tenga en cuenta que mediante los convenios IDU-TM CTO -1540-17 e IDU-TM CTO -1611-19, se implementaron ocho (8) paraderos, los cuales se muestran a continuación:

Tabla 22. Paraderos intervenidos por el IDU

Cenefa	Nombre	Vía	Dirección	Implementado
121A00	Teusaquillo	AK 19	AK 19 - AC 32	Convenio IDU-TM CTO -1611-19
138A00	Br. Teusaquillo	AC 32	AC 32 - AV. Caracas	Convenio IDU-TM CTO -1611-19
136A00	Br. Teusaquillo	AC 32	AC 32 - KR 17	Convenio IDU-TM CTO -1611-19
141A00	Br. La Soledad	AK 19	AK 19 - DG 35 Bis	Convenio IDU-TM CTO -1540-17

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



147A00	Br. La Magdalena	KR 17	KR 17 - CL 37	Convenio IDU-TM CTO -1540-17
351A00	Urb. La Magdalena (Alcaldía Local de Teusaquillo)	AK 19	AK 19 - CL 39B	Convenio IDU-TM CTO -1611-19
083A00	Estación Calle 45	AC 45	AC 45 - AV. Caracas	Convenio IDU-TM CTO -1611-19
145B00	Br. Palermo	AK 19	KR 17 - CL 44	Convenio IDU-TM CTO -1611-19

Fuente: Análisis propio SDM-STPu

Si el proyecto tiene dentro de sus alcances la intervención de andenes donde se encuentren ubicados paraderos del SITP o se proyecte el traslado o reubicación de los mismos se debe consultar previamente al DADEP, a la Dirección Técnica de Infraestructura de Transmilenio S.A y a la SDM, a fin de coordinar acciones para que los paraderos a intervenir cumplan con lo establecido en la Resolución 313780 de 2023 *“Por medio de la cual se adoptan lineamientos para adecuar o construir paraderos con condiciones de accesibilidad”*.

De igual manera, se debe tener en cuenta lo establecido en la Resolución 313780 de 2023 en relación a los inconvenientes presentados en temas de seguridad vial, conflictos biciusuario y buses del SITP (maniobras de aproximación y salida hacia y desde el paradero), ya que varios segmentos de ciclorruta se encuentran en calzada.

9.3 Transporte Público Individual – Taxis

Una vez revisadas las bases de datos de zonas amarillas con las que cuenta la Subdirección de Transporte Público se informa que dentro del área de influencia del proyecto, no existen zonas amarillas para la prestación del servicio público individual de pasajeros ni se tiene proyección de las mismas.

Teniendo en cuenta que las zonas amarillas son espacios destinados por la Administración Distrital para albergar temporalmente los taxis, con el fin de evitar los recorridos por la malla vial sin pasajeros, optimizando el uso del transporte Público Individual y de la infraestructura vial, la Subdirección de Transporte Público, ha venido trabajando en la conceptualización del esquema de administración y modelo de negocio de estas zonas.

Vale la pena aclarar que, actualmente la dependencia se encuentra rediseñando la operación de taxis en toda la ciudad hacia un **modelo de excelencia operacional**. Dicho modelo buscará modernizar la flota vehicular por tecnologías de cero y bajas emisiones, formar a las y los conductores de taxi, incorporar herramientas tecnológicas para el seguimiento de los viajes, entre otros. Bajo ese panorama, migrará el concepto de las zonas amarillas hacia el de *“zonas de excelencia operacional”* en las cuales, se implementará el modelo de prestación del servicio anteriormente mencionado.

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



A continuación, se conceptualizan las zonas amarillas en un esquema de tres modelos, con base en las recomendaciones hechas por la consultoría de Banco Mundial (2022):

- *Mobility Hub (Intercambiador urbano)*: variante de zona amarilla con aprovechamiento, que tiene como especialización el intercambio entre modos de transporte. Por eso, en estos puntos se puede llevar a cabo conexión entre diferentes opciones de transporte, ya sea, caminar, bicicleta, micromovilidad, transporte eléctrico, transporte público y transporte masivo. La STPu llama este modelo como **ZEO de articulación e integración modal**, el cual sigue las recomendaciones anteriores, y se define como: esquema que permite la conexión con otros modos de transporte y ofrece servicios a usuarios y conductores, podrá implementarse en lugares de alto flujo de usuarios como terminales, el aeropuerto, estaciones de TransMilenio, y puede considerarse la articulación con otros proyectos de la SDM.

Imagen 41. Representación zona amarilla Mobility Hub



Fuente: Consultoría Banco Mundial, 2022.

- *Zona amarilla completa (con servicios conexos)*: se enfoca en la prestación de servicios para el aprovechamiento económico, en donde no hay conectividad directa con terminales de transporte o transporte masivo. Una zona amarilla completa se establecería en sectores con demanda muy alta de taxis, pero donde no hay acceso cercano a algún sistema de transporte masivo, como Transmilenio o buses zonales. De esta manera, este espacio público tendría como principal servicio el sistema de transporte el taxi. La STPu llama este modelo como la **ZEO de desarrollo y servicios**, el cual sigue las recomendaciones anteriores, y se define como: ideal para sectores en los que se evidencia desarrollo comercial o alta concurrencia de pasajeros.

Imagen 42. Representación zona amarilla completa



Fuente: Consultoría Banco Mundial, 2022.

- **Zona amarilla demarcada:** no hay suficiente espacio para que se implementen la serie de servicios que financian la zona amarilla. Esta variante consta de un lugar dedicado únicamente a la zona amarilla (bahía o carril de bajo tráfico), con demarcación horizontal y vertical y cubierta para la espera de pasajeros. La STPu recategoriza este esquema, definiéndolo como la **ZEO flexibles y/o temporales**, en donde se adapta fácilmente al espacio disponible, y siguiendo con el rediseño de la operación de taxis de Bogotá, se debe incluir un sistema tecnológico y pueden implementarse de forma provisional en lugares de eventos esporádicos.

Imagen 43. Representación zona amarilla demarcada



Fuente: Consultoría Banco Mundial, 2022.

Por lo anterior, se busca que la operación del transporte público individual se articule con los diferentes proyectos e iniciativas que se planifican desde cada una de las dependencias que conforman la Dirección de Planeación de la Movilidad de la SDM y demás entidades del sector, en este sentido, es importante lograr que, las zonas amarillas bajo el modelo de operación de las Zonas de Excelencia Operacional deban ser incluidas y proyectadas en

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



estudios posteriores para determinar la viabilidad de su articulación con todo el proyecto y las demás modalidades de transporte.

La localización específica de estas zonas de excelencia operacional, deberá ser determinada por medio de los estudios pertinentes en conjunto con las demás dependencias involucradas en el desarrollo de los mismos (modelación, seguridad vial, parqueo en vía, entre otras).

Los modelos de operación de las zonas amarillas denominados como ZEO podrán enmarcarse dentro de la estrategia de explotación económica del espacio público, de acuerdo con los protocolos que se desarrollen para este fin; a su vez, dentro de las mismas, el servicio de transporte individual deberá cumplir los siguientes requisitos para su funcionamiento con base al modelo de excelencia operacional de la modalidad:

Imagen 44. Modelo de excelencia operacional Transporte público individual



Fuente: STPu – SDM

Dicho modelo buscará modernizar la flota vehicular por tecnologías de cero y bajas emisiones, formar a las y los conductores de taxi, incorporar herramientas tecnológicas para el seguimiento de los viajes, garantizar el cumplimiento de los requisitos normativos para la operación de los vehículos, entre otros.

9.4 Transporte Público Regional

Mediante la Resolución 125 de 2015 expedida por la Secretaría Distrital de Movilidad, se estableció el recorrido R3 Teusaquillo de la ruta Soacha - Bogotá, así:

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



A continuación, se presenta el trazado del recorrido R3:

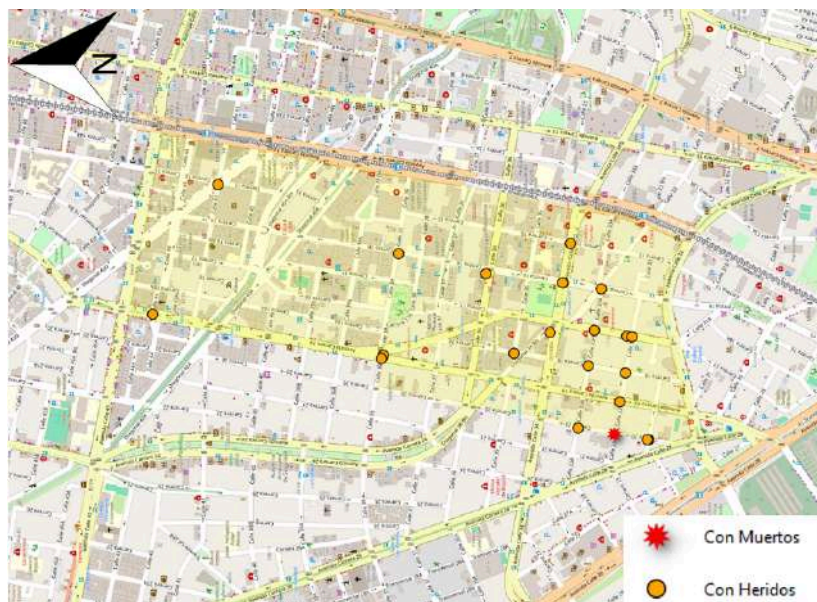
9.5 Seguridad vial en el transporte público

Secretaría Distrital de Movilidad

Información: Línea 195



Imagen 46. Ubicación de siniestros viales en transporte público de pasajeros en área de estudio.



Fuente: Elaboración SDM

En la siguiente tabla se muestra la distribución de los siniestros viales por modo de transporte público y su respectiva gravedad.

Tabla 23 Siniestros viales por modo de transporte público y gravedad.

Modo de Transporte y Gravedad del Siniestro	Año 2023	Año 2024
Intermunicipal	1	0
Con Heridos	1	0
Taxi	7	3
Con Heridos	7	3
Transporte Especial	1	1
Con Heridos	1	1
SITP Zonal	4	5
Con Heridos	4	4
Con Muertos	0	1
Total general	13	9

Fuente: Elaboración SDM

En la siguiente tabla, se presenta el modo de transporte público y la clase del siniestro.

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



Tabla 24. Siniestros viales por modo de transporte público y su clase.

Modo de Transporte y Clase de Siniestros	Año 2023	Año 2024
Intermunicipal	1	0
Choque	1	0
Taxi	7	3
Choque	7	3
Transporte Especial	1	1
Atropello	1	0
Choque	0	1
SITP Zonal	4	5
Caída de ocupante	1	2
Choque	3	2
Volcamiento	0	1
Total general	13	9

Fuente: Elaboración SDM

Por otra parte, la siguiente tabla muestra la información sobre las víctimas lesionadas de estos siniestros viales.

Tabla 25. Víctimas lesionadas por modo de transporte público involucrado y su condición.

Transporte público involucrado y condición de la víctima	Víctimas lesionadas	Víctimas fallecidas
Intermunicipal	3	0
Conductor	2	0
Motociclista	1	0
Taxi	23	0
Ciclista	2	0
Conductor	10	0
Motociclista	9	0
Pasajero	2	0
Transporte Especial	4	0
Conductor	1	0
Motociclista	2	0
Peatón	1	0

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



SITP Zonal	10	1
Motociclista	7	1
Pasajero	3	0
Total general	40	1

Fuente: Elaboración SDM

En cuanto a las hipótesis asociadas a los vehículos de transporte público de pasajeros, solo se destaca *Frenar bruscamente*.

El sector es transitado por vehículos intermunicipales, de servicio especial, taxis y rutas del SITP, que por su interacción entre estos y los actores viales más vulnerables como son los peatones, ciclistas y motociclistas, se genera afectación considerable, requiriendo de acciones de control sobre el tránsito en el sector.

Se considera relevante implementar dispositivos de señalización para el cumplimiento de los límites de velocidad, establecer pasos seguros para el cruce de los usuarios de los paraderos del Sitp, así como de los ciclistas y crear condiciones físicas que mitiguen la siniestralidad.

Los paraderos de transporte público del SITP o intermunicipales que requieran modificación o reubicación por efectos del proyecto, deben considerar las condiciones de seguridad vial de tal manera que no tengan afectación a los peatones, usuarios de los paraderos y biciusuarios de ciclorrutas que estén cerca a los paraderos, por lo cual, se debe tener en cuenta lo establecido en la Resolución 313780 de 2023.

9.6 Tricimóviles / Bicitaxis

El desarrollo del proyecto en cuestión no interfiere con el proyecto de formalización del transporte público de pasajeros en vehículos tipo triciclo o tricimovil de pedaleo asistido.

9.7 Rutas escolares

El desarrollo del proyecto no interfiere con las estrategias de Ciempiés y Al colegio en Bici en el área de influencia.

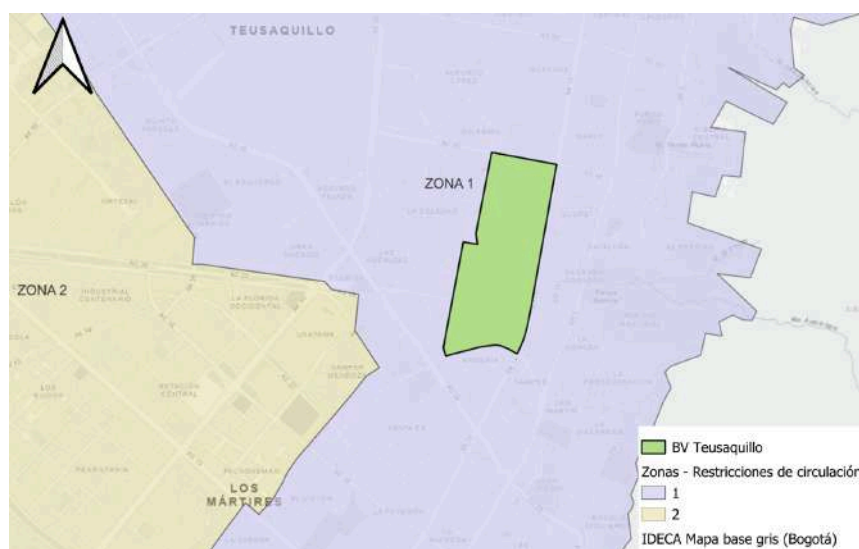
10. TRANSPORTE PRIVADO Y CARGA

Según las disposiciones del Decreto 652 de 2025, "Por medio del cual se expide el Decreto Único del Sector Movilidad" y el anexo del Sistema de Movilidad - Espacio Público para la Movilidad Red Vial, componente del POT de Bogotá 2021¹¹, se concluye que el área de influencia del proyecto se encuentra ubicado en la Zona 1, donde se restringe la circulación

¹¹https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/adminverblobawa?tabla=T_NORMA_ARCHIVO&p_NORMFIL_ID=17674&f_NORMFIL_FILE=X&inputfileext=NORMFIL_FILENAME

de vehículos de transporte de carga con "peso bruto vehicular máximo" superior a ocho mil quinientos kilogramos (8.500kg.), de lunes a viernes entre las 06:00 y las 08:00 horas y entre las 17:00 y las 20:00 horas. Adicionalmente, los vehículos de carga con modelos superiores a 20 años tendrán restricción dentro de la jurisdicción del Distrito Capital de lunes a viernes sin incluir festivos, entre las 06:00 y las 08:00 horas y entre las 17:00 y las 20:00 horas, los días sábados entre las 05:00 y las 21:00 horas, horario rotativo de acuerdo con el último dígito de la placa par o impar del vehículo, como se muestra en la siguiente ilustración:

Imagen 47. Zonas de restricción de circulación de vehículos de carga - (BV.Teusaquillo)



Fuente: Elaboración SDM

10.1 Zonas de cargue y descargue

En la zona de estudio, se presenta un comercio de escala media, contando con 1.086 establecimientos comerciales según la Cámara de Comercio de Bogotá, lo cuales se encuentran concentrado principalmente sobre el corredor vial de la calle 33A y calle 45, como se muestra en la siguiente ilustración:

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

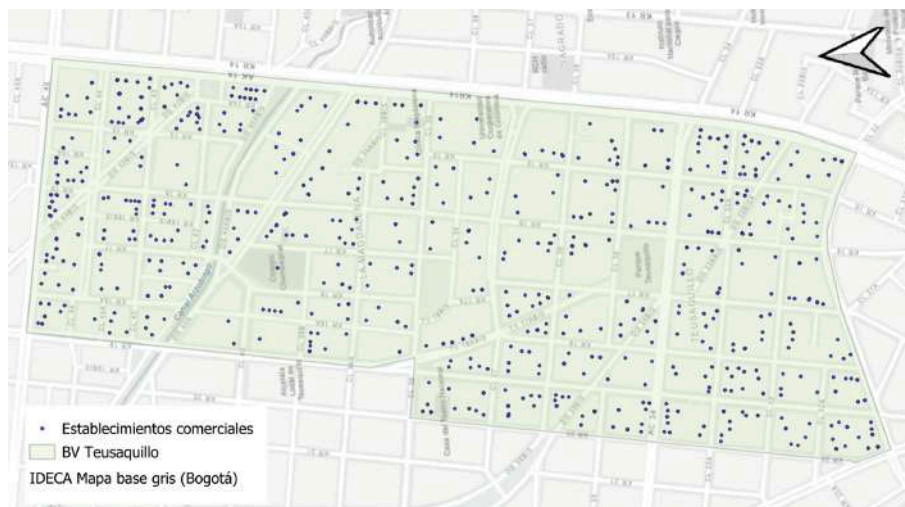
Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



Imagen 48. Establecimientos de comerciales - Área de análisis.



Fuente: Cámara de comercio de Bogotá, 2023.

Por otro lado, una vez revisado el inventario de zonas de cargue y descargue implementadas y proyectadas de la ciudad, se informa que no se tiene implementadas ni proyectadas zonas autorizadas para la realización de operaciones de cargue y descargue de productos y servicios dentro la zona de estudio, asociado a las dinámicas actuales de logística urbana del sector.

10.2 Vehículo autorizado para realizar operaciones de cargue y descargue en vía

De acuerdo a las disposiciones del Decreto 652 de 2025, "Por medio del cual se expide el Decreto Único del Sector Movilidad"; En cuanto a las operaciones de cargue y descargue de productos y servicios en la zona de estudio, teniendo en cuenta que la malla vial presente en el área de influencia se encuentra conformada por vías arteriales, intermedias y locales, nos permitimos informar que para vías arteriales el horario permitido para la realización de operaciones de cargue y descargue es de 22:00 a las 06:00 horas, en el caso que no se pueda realizar en vías locales e intermedias cercanas, y para las vías intermedias y locales se permite vehículos de carga de hasta designación 2 (máximo 2 ejes) de las 8:00 horas a las 17:00 y entre las 20:00 horas y las 6:00 horas, atendiendo las previsiones del Código Nacional de Tránsito y la señalización en vía, como se muestra a continuación:

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

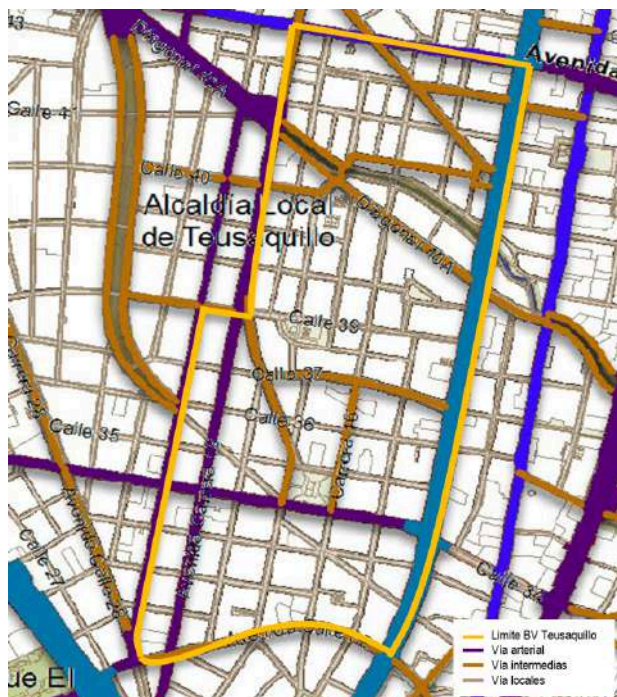
Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



Imagen 49. Anexo CU 4.4.3. Decreto 555 del 2021 Área de análisis



Fuente: POT Decreto 555 del 2021- Anexo CU 4.4.3.

10.3 Estrategias de cargue y descargue fuera de vía

La SDM viene promoviendo la implementación de buenas prácticas de logística urbana, tales como: cargue y descargue en horarios no convencionales, Ciclo Logística, buenas prácticas de cargue y descargue, entre otras. El objetivo es aumentar la eficiencia de la infraestructura disponible y mejorar la operación de circulación y cargue y descargue de mercancías en la ciudad; de esta manera se han desarrollado iniciativas de zonas de cargue y descargue en vía, que facilitan, organizan y mejoran la actividad de cargue y descargue y optimizan las condiciones de movilidad de los sectores intervenidos; así mismo, con estrategias como el cargue y descargue desde parqueaderos fuera de vía, donde se busca alianzas entre las empresas que tienen estos espacios y los actores que reciben y proveen la mercancía en la ciudad. Adicionalmente, a través de la Red de Logística Urbana se intercambian otras buenas prácticas como distribución conjunta, programación de citas, y consolidación de carga entre empresas para lograr una mejor logística para la ciudad.

Es conveniente que las empresas transportadoras y receptoras de mercancías, utilicen medios alternativos que permitan descongestionar las vías y así evitar el estacionamiento durante largos períodos de tiempo. Por esta razón, se plantea la necesidad de que empresas de distribución y sus comercios cuenten con herramientas de distribución de última milla que permitan los desplazamientos más largos para que los operadores de los vehículos realicen las actividades de cargue y descargue desde parqueaderos fuera de vía o desde las zonas de cargue y descargue habilitadas en el sector cumpliendo con los horarios definidos, y de esta manera, no realicen las operaciones en los lugares donde no está permitido.

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

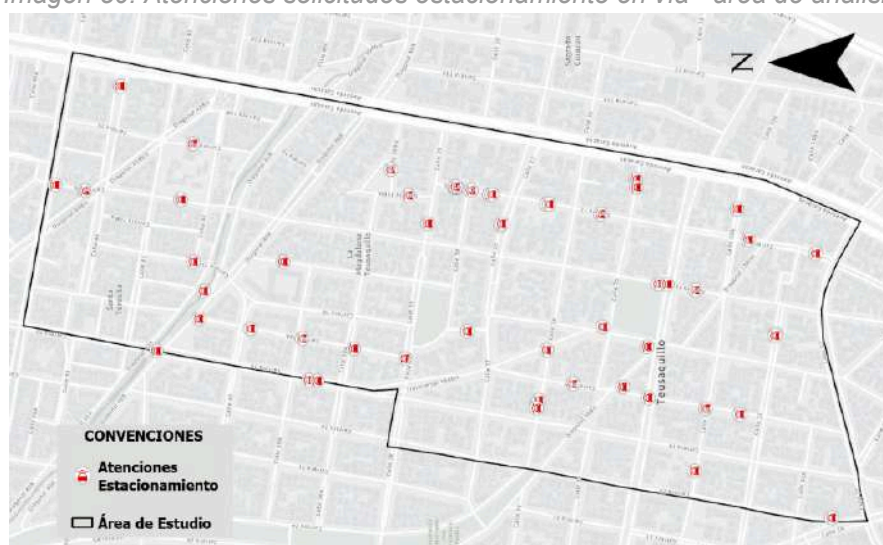
11. INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD

11.1 Parqueo en vía y fuera de vía

La problemática de estacionamiento en vía en Teusaquillo refleja una situación general de la ciudad de Bogotá y se ha convertido en un asunto de preocupación para residentes, visitantes y autoridades. Algunas de las principales consecuencias de esta situación son la congestión vehicular y afectación de la movilidad peatonal ya que las personas usuarias optan por estacionarse en lugares no permitidos, invadiendo andenes, bloqueando accesos e incluso afectando la visibilidad en intersecciones. Además, el aumento de parqueaderos informales en la vía, gestionados por particulares o cuidadores de carros sin regulación, ha incrementado la problemática. Estos espacios carecen de garantías de seguridad para los vehículos y, en muchos casos son promovidos sin ninguna autorización.

En este sentido, la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), en función al estacionamiento irregular en vía ha atendido diversas solicitudes de la comunidad en el sector en la Localidad de Teusaquillo, en donde se ha brindado un total de 58 atenciones mediante la generación de conceptos técnicos en el área de estudio basados en la revisión de las características técnicas y normativas acorde a lo definido en el concepto técnico SI-CT-001_2020 de la SDM. Dichos requerimientos reafirman el constante estacionamiento presente en los segmentos viales del sector, generando así problemáticas de movilidad y condiciones desfavorables de seguridad vial para los actores en vía.

Imagen 50. Atenciones solicitudes estacionamiento en vía - área de análisis



Fuente: Elaboración propia en base a base de datos SDM-SI

Con relación al estacionamiento fuera de vía, en el área de estudio se logró evidenciar la existencia de once (11) zonas de estacionamiento fuera de vía con una oferta total de 252 cupos. En este sentido, con el fin de brindar una información más clara de la oferta de parqueadero por tipo de vehículo, a continuación, se presenta tabla resumen.

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



Tabla 26. Distribución de zonas de estacionamientos fuera de vía

Tipo	Cupos Motos	Cupos Autos	Cupos Bicicletas	Cupos Camión	Cupos Movilidad Reducida	Total
Parqueaderos públicos	14	237	1	0	0	252

Fuente: Propia SDM ArcGis ArcMap

Se puede evidenciar que el 94 % de los cupos reportados de los estacionamientos fuera de vía (parqueadero público) están asignados para automóviles, seguidos de un 6 % destinados a motocicletas. Este patrón indica que los automóviles y motocicletas son los tipos de vehículos con mayor frecuencia de estacionamiento en la zona, lo que también refleja su predominio en el tráfico del sector.

Imagen 51 Localización parqueaderos fuera de vía - área de análisis



Fuente: Elaboración propia en base a Catastro Distrital ArcGIS SDM.

Como resultado de la necesidad de atender la demanda de estacionamiento en la zona, se hizo indispensable buscar alternativas para regularizar el estacionamiento en vía. Esto se logró mediante la implementación de estrategias acordes a las condiciones técnicas y normativas, para el aprovechamiento y buen uso del espacio público denominado “Malla vial”, garantizando las buenas prácticas en su utilización.

Razón por la cual, para atender esta problemática en el Distrito Capital, se concibieron las Zonas de Parqueo Pago (ZPP), con el fin de mejorar las condiciones del estacionamiento no regulado en el sector. La implementación de las ZPP busca garantizar el uso rotacional y la funcionalidad del espacio público para todos los usuarios del Distrito Capital.

11.2 Zonas de Parqueo Pago - ZPP

Con el fin de facilitar la implementación del sistema de estacionamiento en vía, el 12 de octubre de 2021 se expidió el Decreto Distrital 379 de 2021, cuyo objeto es “Establecer el estacionamiento en vía como una operación pública realizada a través de una entidad

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



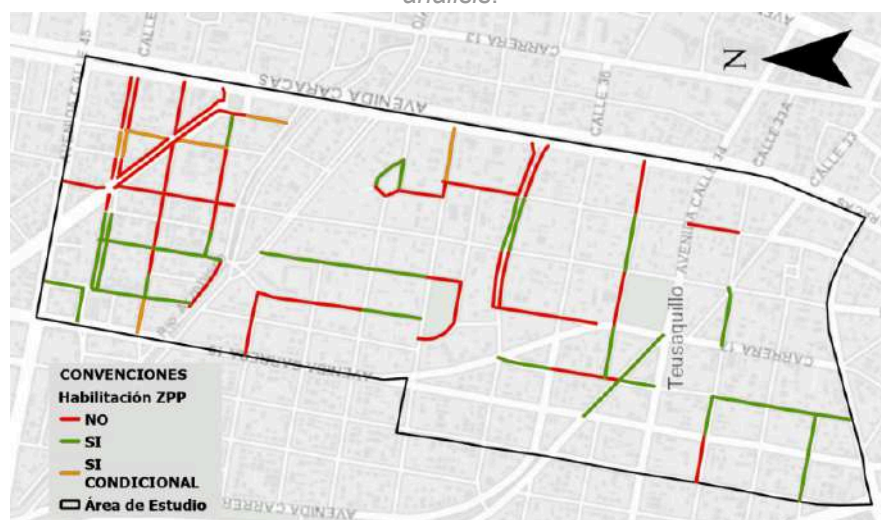
pública distrital del sector descentralizado, así como definir el mecanismo para su administración, detallar los aspectos a tener en cuenta en la determinación y cobro de la tarifa al usuario y sus medios de pago, en el marco del Sistema Inteligente de Estacionamientos (SIE)”.

Es preciso señalar que actualmente la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) se encuentra realizando el contrato interadministrativo No. 2021-2470¹², celebrado con La Terminal de Transporte S.A. (TTSA), dentro del cual se estipula que, entre las obligaciones específicas de La Terminal S.A., se encuentran: “a) Implementar, operar, administrar, explotar y controlar la Operación Pública del Servicio de Estacionamiento en Vía en los segmentos viales habilitados para tal fin. (...) j) Realizar las inspecciones, análisis y revisiones que sean necesarias para la implementación de la Operación Pública del Servicio de Estacionamiento en Vía.”; en este sentido, **La Terminal de Transporte S.A.**, es la entidad encargada de verificar, potenciar y establecer la actividad de estacionamiento en vía en las vías vehiculares del Distrito Capital.

En este sentido, una vez analizado el polígono de acción de Barrios Vitales Teusaquillo, se determina que dicha zona se encuentra dentro del Área de Implementación (AI) 7 y 8 del proyecto ZPP. Para este polígono de acción, se han evaluado un total de 100 segmentos viales potenciales.

Los resultados del análisis de la viabilidad de habilitación para el estacionamiento en vía, conforme a lo establecido en el convenio interadministrativo No. 2021-2470, se presentan a continuación:

Imagen 52. Segmentos viales analizados concepto de estacionamiento SDM - Proyecto ZPP- Área de análisis.



Fuente: Elaboración propia en base a información Equipo Estacionamiento en Vía-SI

Tabla 27. Distribución concepto de habilitación SDM proyecto ZPP

¹² Objeto contrato interadministrativo No 2021-2470: “Autorizar por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad a la Terminal de Transporte S.A. para ejecutar la implementación, administración, operación, explotación y control de la Operación Pública del Servicio de Estacionamiento en Vía en las áreas de implementación y segmentos viales autorizados...”

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



11.3 Semaforización

La semaforización es un elemento clave para garantizar una movilidad segura y eficiente dentro del área de influencia del proyecto. Su análisis permite comprender cómo están operando actualmente las intersecciones, identificar la necesidad de ajustes en su funcionamiento y definir, con base en criterios técnicos, cuáles puntos requieren estudios de prefactibilidad para una posible regulación semafórica. En esta sección se incluyen tanto las intersecciones que ya cuentan con semáforos como aquellas que han sido objeto de revisiones técnicas recientes.

En este marco, para cada intersección semaforizada es necesario aplicar las metodologías que permiten reducir conflictos entre los diferentes actores viales (vehículo–vehículo, vehículo–peatón, vehículo–ciclista y peatón–ciclista). Esto implica asignar los tiempos de verde de manera proporcional a la demanda, priorizando al peatón considerando los parámetros de cruce, los movimientos permitidos y las condiciones geométricas particulares de cada punto. A continuación, se presenta el listado de las intersecciones existentes y aquellas que actualmente se encuentran en proceso de evaluación de prefactibilidad semafórica dentro del área de influencia del proyecto.

Intersecciones semaforizadas existentes

En el polígono del Barrio Vital Teusaquillo (ver figura 54) se ubican treinta y dos (32) intersecciones semaforizadas existentes (ver tabla 30).

Imagen 54. Localización general intersecciones semaforizadas existentes - área de análisis.



Fuente: SDM-SEMA

Tabla 29. Intersecciones semaforizadas existentes Barrio Vital

#	ID	EXTERNO	DIRECCIÓN	TIPO	LOCALIDAD
1	374	2082	AK 14 X AC 32	VEHICULAR, PEATONAL	SANTA FE

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



#	ID	EXTERNO	DIRECCIÓN	TIPO	LOCALIDAD
2	356	2081	AK 14 X AC 34	VEHICULAR, PEATONAL	SANTA FE
3	345	2746	AK 14 X CL 36	VEHICULAR, PEATONAL, CICLISTA	SANTA FE
4	343	2085	AK 14 X CL 37	EXCLUSIVA PEATONAL	SANTA FE
5	334	2080	AK 14 X DG 40A	VEHICULAR, PEATONAL, CICLISTA	SANTA FE
6	324	2752	AK 14 X CL 41 BIS	VEHICULAR, PEATONAL	TEUSAQUILLO
7	321	2079	AK 14 X AC 45	VEHICULAR, PEATONAL	TEUSAQUILLO
8	1837	2079	KR 15 X CL 45	VEHICULAR, PEATONAL	TEUSAQUILLO
9	404	2762	KR 16 X AC 32	VEHICULAR, CICLISTA	TEUSAQUILLO
10	396	2163	KR 16 X AC 34	VEHICULAR, PEATONAL	TEUSAQUILLO
11	389	2756	KR 16 X CL 36	VEHICULAR, PEATONAL, CICLISTA	TEUSAQUILLO
12	386	2755	KR 16 X CL 37	VEHICULAR, PEATONAL	TEUSAQUILLO
13	372	2298	KR 16 X DG 40A	VEHICULAR, PEATONAL, CICLISTA	TEUSAQUILLO
14	362	2734	KR 16 X DG 44 BIS	VEHICULAR, PEATONAL, CICLISTA	TEUSAQUILLO
15	432	2762	KR 17 X AC 32	VEHICULAR, PEATONAL	TEUSAQUILLO
16	417	2163	KR 17 X AC 34	VEHICULAR, PEATONAL	TEUSAQUILLO
17	415	2756	TV 17A BIS X CL 36	VEHICULAR, PEATONAL, CICLISTA	TEUSAQUILLO
18	378	2164	AC 45 X DG 45D	VEHICULAR, PEATONAL, CICLISTA	TEUSAQUILLO
19	470	2141	AK 19 X AC 32	VEHICULAR, PEATONAL, CICLISTA	TEUSAQUILLO
20	451	2140	AK 19 X AC 34	VEHICULAR, PEATONAL	TEUSAQUILLO
21	464	2310	AK 19 X DG 35 BIS	VEHICULAR, PEATONAL	TEUSAQUILLO
22	445	2310	AK 19 X CL 36	VEHICULAR, PEATONAL, CICLISTA	TEUSAQUILLO

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



#	ID	EXTERNO	DIRECCIÓN	TIPO	LOCALIDAD
23	441	2757	AK 19 X CL 37	VEHICULAR, PEATONAL, CICLISTA	TEUSAQUILLO
24	436	2139	AK 19 X CL 39	VEHICULAR, PEATONAL	TEUSAQUILLO
25	423	2138	AK 19 X CL 40	VEHICULAR, PEATONAL	TEUSAQUILLO
26	418	2138	AK 19 X DG 42A	VEHICULAR, PEATONAL, CICLISTA	TEUSAQUILLO
27	407	2137	KR 19 X AC 45	VEHICULAR, PEATONAL	TEUSAQUILLO
28	481	2143	KR 19B X AC 28	VEHICULAR, PEATONAL, CICLISTA	TEUSAQUILLO
29	471	2307	KR 20 X AC 34	VEHICULAR, PEATONAL	TEUSAQUILLO
30	462	2310	KR 20 X DG 35 BIS Y CL 36	VEHICULAR, PEATONAL, CICLISTA	TEUSAQUILLO
31	457	2757	KR 20 X CL 37	VEHICULAR, PEATONAL	TEUSAQUILLO
32	452	2139	KR 20 X CL 39	VEHICULAR, PEATONAL	TEUSAQUILLO

Fuente: SDM-SEMA

Intersecciones en evaluación de prefactibilidad semafórica o con factibilidad para semaforizar

La Subdirección de Semaforización, en concordancia con las estrategias de transformación urbana orientadas a consolidar entornos más seguros, accesibles y acordes con la escala barrial, adelanta actualmente la evaluación técnica de varias intersecciones que podrían requerir algún tipo de regulación semafórica. Este trabajo se desarrolla dentro de la gestión integral de la movilidad local y busca armonizar la operación vial con las dinámicas propias de cada sector, con especial atención en la protección de los actores viales más vulnerables.

En este marco, y en respuesta a las inquietudes transmitidas por la comunidad, se han revisado distintos puntos viales dentro del polígono referenciado. A la fecha, sin embargo, no se cuenta con proyectos en fase de diseño que permitan prever su inclusión en las próximas vigencias presupuestales.

Pese a lo anterior, existen ocho (8) intersecciones que han sido objeto de estudios de prefactibilidad o revisiones técnicas. En la mayoría de los casos, los resultados no han justificado la instalación de semáforos bajo los criterios vigentes. Estas intersecciones son:

- KR 16 x CL 39 (P1134)

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



- KR 15 x DG 43 BIS (P1364)
- DG 40A x KR 17 (P507)
- KR 19 x CL 33 (P740)
- KR 20 x CL 33 (P741)
- KR 17 x CL 33A (P1533)
- KR 17 x CL 35 (P1987)
- KR 19 x CL 39B (P893)

Estas valoraciones hacen parte del seguimiento territorial que se adelanta de manera permanente para orientar intervenciones acordes con las características locales y las estrategias de movilidad sostenible que acompañan los procesos de transformación urbana en curso.

Imagen 55. Localización intersecciones en evaluación de prefactibilidad semafórica - Área de análisis.



Fuente: SDM-SEMA

Si bien las intersecciones mencionadas no cumplen con los criterios técnicos establecidos para su semaforización, constituyen puntos relevantes dentro de la evaluación integral del sector. Su identificación permite avanzar en la revisión de alternativas de intervención mediante señalización y dispositivos de pacificación del tránsito a corto plazo, ajustados a las condiciones operativas y dinámicas del entorno inmediato, según las estrategias del proyecto.

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



En relación con las intersecciones existentes, es importante evaluar, cuando los análisis lo sustenten, la incorporación de elementos peatonales, vehiculares y ciclistas que permitan fortalecer la seguridad vial y mejorar las condiciones de movilidad en el sector. Alternativas como ajustes en la señalización, mejoras en los pasos peatonales, implementación de dispositivos de pacificación del tránsito o adecuaciones para la circulación ciclista deben analizarse dentro de una revisión integral del entorno. Esto facilita identificar intervenciones pertinentes y acordes con las dinámicas operativas y las necesidades reales del territorio.

En este contexto, la intersección de la Avenida Carrera 19 con Calle 39 (Externo 2139) podría considerarse como un punto estructurante dentro del proyecto, en tanto se configura como nodo central de la proyección peatonal del Barrio Vital Teusaquillo. En consecuencia, podría evaluarse la posibilidad de incorporación de complementos peatonales orientados a garantizar la continuidad del cruce en todos los accesos y ejes de la intersección, de manera que se conforme un esquema continuo de conectividad peatonal y articulado con el entorno urbano intervenido.

De manera complementaria, y en concordancia con los objetivos del proyecto, orientado a priorizar la seguridad vial en el sector, soportado en los hallazgos del diagnóstico, los escenarios de modelación y la normatividad vigente aplicable.

Esto facilitará identificar intervenciones pertinentes y acordes con las dinámicas operativas y las necesidades reales del territorio.

Imagen 56. intersección (P1533)



Fuente: Equipo Barrios Vitales

11.4 Señalización

Desde la Subdirección de Señalización se tiene como objetivo proponer una serie de acciones orientadas a mejorar la señalización vial en la localidad de Teusaquillo, específicamente en los barrios **Santa Teresita**, **La Magdalena** y **Teusaquillo**, con el fin de fomentar la seguridad vial y facilitar la movilidad de todos los usuarios de la vía.

Condiciones actuales y problemáticas identificadas

Una vez revisada la trazabilidad de la zona se identificaron condiciones y problemáticas que requieren atención inmediata, las cuales se detallan a continuación:

- **Deterioro de la señalización:** la señalización horizontal y vertical presenta un estado de deterioro en varios puntos debido a las condiciones atmosféricas y al paso del tiempo. Este deterioro afecta la visibilidad y efectividad de las señales, lo que genera confusión tanto para conductores como para peatones y ciclistas, aumentando el riesgo de siniestralidad.
- **Aumento del tráfico vehicular:** la obra de la Línea Uno del Metro de Bogotá (L1MB) ha generado un incremento significativo en el flujo vehicular, especialmente en las vías internas de la zona, como son la **Carrera 16** y la **Avenida Carrera 19**, así como la **Calle 45**, la **Calle 34** y la **Avenida Calle 32**, cercanas a las estaciones de la futura línea. Este aumento de tráfico sobre la infraestructura vial existente ha generado la necesidad de actualizar los diseños de señalización en la zona.

Acciones propuestas para mejorar la Seguridad Vial y la Movilidad

En este contexto, se proponen una serie de acciones para reducir la siniestralidad mejorando la seguridad vial y optimizando la experiencia de movilidad para todos los usuarios:

- **Implementación de señalización:** se llevará a cabo la actualización de la señalización horizontal y vertical en la zona delimitada, con énfasis en los puntos críticos de mayor congestión y riesgo. Además, se incorporarán elementos de canalización y protección peatonal, así como intervenciones en las áreas destinadas a la recuperación de espacio público para peatones. Estas acciones buscan crear un sistema coherente de señalización y mejorar la seguridad vial.
- **Fomento de la movilidad activa y sostenible:** la actualización de las señales tiene como objetivo promover la movilidad activa, especialmente el uso de la bicicleta y los desplazamientos para los peatones. Se prevé la intervención en puntos de alta siniestralidad y la actualización de la red de **cicloinfraestructura** en los puntos que aplique para fomentar un modelo de movilidad basado en bajas y cero emisiones. Este tipo de infraestructura no solo contribuirá a la sostenibilidad, sino que ofrecerá opciones más seguras para los habitantes y usuarios de la zona.

- **Recuperación de espacios públicos y mejoramiento de la infraestructura:** se ejecutarán medidas para la mejora de las condiciones urbanísticas como la implementación de las **zonas de parqueo pago (ZPP)** y la instalación de sistemas de contención para el tránsito de vehículos y peatones. Estas medidas contribuirán a ordenar el espacio público, reducir la congestión y facilitar la circulación de los diferentes actores viales.

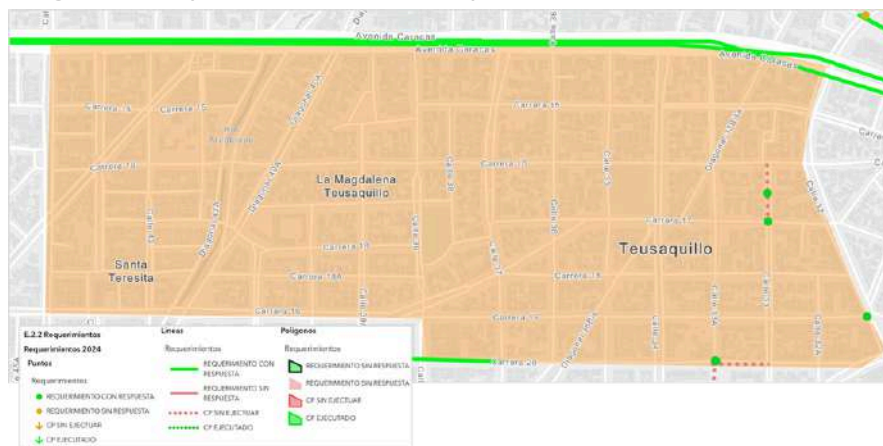
Proyectos y acciones en curso

En la localidad de Teusaquillo, y en particular en los barrios de **Santa Teresita, La Magdalena y Teusaquillo**, se han identificado diversas áreas con requerimientos de mejora en la señalización vial a partir de las solicitudes de los ciudadanos. A continuación, se detallan los avances y las acciones en curso:

Se identificaron un total de **9 puntos** donde los ciudadanos solicitaron mejoras en la señalización:

- **7 puntos con requerimientos atendidos:** estos puntos ya han sido abordados y las mejoras han sido implementadas.
- **2 compromisos prioritarios sin implementar:** aunque identificados como prioritarios, estos aún no han sido ejecutados.

Imagen 57. Requerimientos realizados por la ciudadanía - área de análisis.



Fuente: Elaboración SS.

Se revisó el estado de garantía de la señalización en los tramos requeridos, en donde se identificó que no existen tramos con garantías vigentes en el área de requerida.

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195



Imagen 58. Garantías señalización polígono de estudio barrio vital. - área de análisis.

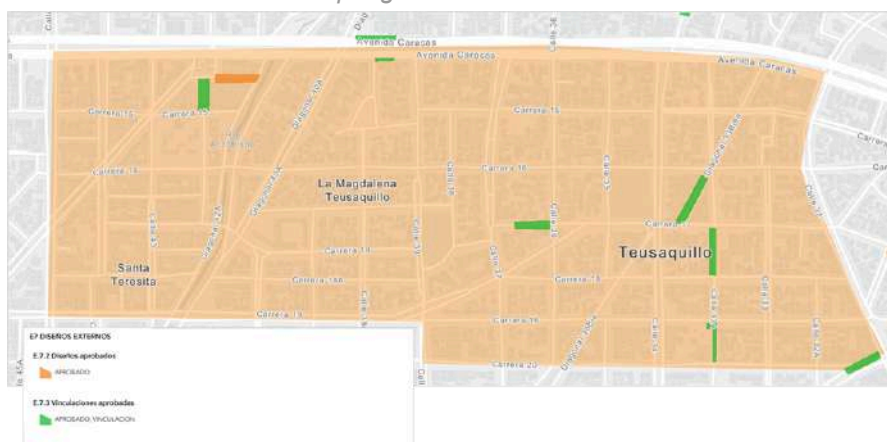


Fuente: Elaboración SS.

No se cuenta con dispositivos **SAST**, **cámaras CGT** y **salvavidas** que se encuentren operativas.

En cuanto a los proyectos urbanísticos privados en la zona se han realizado revisiones de diseño de señalización en los últimos meses, en los que se tiene un punto aprobado para su implementación y siete (7) puntos aprobados e implementados.

Imagen 59. Diseños externos del polígono de estudio barrio vital - área de análisis.



Fuente: Elaboración SS.

Se han identificado algunos puntos de señalización que necesitan ser actualizados para alinearse con la normativa vigente:

- **1 punto actualizado e implementado:** un punto ha sido actualizado y ya se encuentra implementado (urbanismo táctico).

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



Este mapa muestra la zona de Teusaquillo y Santa Teresita en Bogotá. Se observan varias avenidas y calles numeradas, como Avenida Caracas, Avenida Caldas, Avenida Carraño, Carrera 10, Carrera 15, Carrera 20, Carrera 25, Carrera 30, Carrera 35, Carrera 40, Carrera 45, Carrera 50, Carrera 55, Carrera 60, Carrera 65, Carrera 70, Carrera 75, Carrera 80, Carrera 85, Carrera 90, Carrera 95, Carrera 100, Carrera 105, Carrera 110, Carrera 115, Carrera 120, Carrera 125, Carrera 130, Carrera 135, Carrera 140, Carrera 145, Carrera 150, Carrera 155, Carrera 160, Carrera 165, Carrera 170, Carrera 175, Carrera 180, Carrera 185, Carrera 190, Carrera 195, Carrera 200, Carrera 205, Carrera 210, Carrera 215, Carrera 220, Carrera 225, Carrera 230, Carrera 235, Carrera 240, Carrera 245, Carrera 250, Carrera 255, Carrera 260, Carrera 265, Carrera 270, Carrera 275, Carrera 280, Carrera 285, Carrera 290, Carrera 295, Carrera 300, Carrera 305, Carrera 310, Carrera 315, Carrera 320, Carrera 325, Carrera 330, Carrera 335, Carrera 340, Carrera 345, Carrera 350, Carrera 355, Carrera 360, Carrera 365, Carrera 370, Carrera 375, Carrera 380, Carrera 385, Carrera 390, Carrera 395, Carrera 400, Carrera 405, Carrera 410, Carrera 415, Carrera 420, Carrera 425, Carrera 430, Carrera 435, Carrera 440, Carrera 445, Carrera 450, Carrera 455, Carrera 460, Carrera 465, Carrera 470, Carrera 475, Carrera 480, Carrera 485, Carrera 490, Carrera 495, Carrera 500, Carrera 505, Carrera 510, Carrera 515, Carrera 520, Carrera 525, Carrera 530, Carrera 535, Carrera 540, Carrera 545, Carrera 550, Carrera 555, Carrera 560, Carrera 565, Carrera 570, Carrera 575, Carrera 580, Carrera 585, Carrera 590, Carrera 595, Carrera 600, Carrera 605, Carrera 610, Carrera 615, Carrera 620, Carrera 625, Carrera 630, Carrera 635, Carrera 640, Carrera 645, Carrera 650, Carrera 655, Carrera 660, Carrera 665, Carrera 670, Carrera 675, Carrera 680, Carrera 685, Carrera 690, Carrera 695, Carrera 700, Carrera 705, Carrera 710, Carrera 715, Carrera 720, Carrera 725, Carrera 730, Carrera 735, Carrera 740, Carrera 745, Carrera 750, Carrera 755, Carrera 760, Carrera 765, Carrera 770, Carrera 775, Carrera 780, Carrera 785, Carrera 790, Carrera 795, Carrera 800, Carrera 805, Carrera 810, Carrera 815, Carrera 820, Carrera 825, Carrera 830, Carrera 835, Carrera 840, Carrera 845, Carrera 850, Carrera 855, Carrera 860, Carrera 865, Carrera 870, Carrera 875, Carrera 880, Carrera 885, Carrera 890, Carrera 895, Carrera 900, Carrera 905, Carrera 910, Carrera 915, Carrera 920, Carrera 925, Carrera 930, Carrera 935, Carrera 940, Carrera 945, Carrera 950, Carrera 955, Carrera 960, Carrera 965, Carrera 970, Carrera 975, Carrera 980, Carrera 985, Carrera 990, Carrera 995, Carrera 1000.

Para regular fomentar el uso de la bicicleta, se han implementado diversas medidas en el sector:

- Imagen 61. Zonas de Parqueo Pago, Tembici y sistemas de contención - área de análisis.



Cada una de estas acciones está alineada con las prioridades del Plan de Ordenamiento Territorial (POT) y el Plan Distrital de Desarrollo (PDD) de Bogotá, que promueven una movilidad sostenible y segura.

Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195



12. SINIESTRALIDAD

Se analizaron los registros de siniestros viales que ocurrieron durante los años 2019 a 2024 en el área de análisis para el Barrios Vitale de Teusaquillo, para lo cual, el 30 de enero de 2025, se realizó una consulta al Sistema de Información Geográfico de Accidentes de Tránsito (SIGAT), el cual centraliza la información recolectada en los Informes Policiales de Accidentes de Tránsito (IPAT). A través de esta consulta, se identificaron los registros correspondientes a los siniestros viales graves ocurridos en el área de estudio, dentro del periodo mencionado. Anexo 6

Es importante mencionar que, a partir del 29 de septiembre de 2022, en cumplimiento del artículo 16 de la Ley 2251 de 2022, el Ministerio de Transporte expidió la Circular Externa 20224000000057, en la cual se establece que ya no es necesario el diligenciamiento del Informe Policial de Accidentes de Tránsito - IPAT en los siniestros viales que involucran choques simples. De acuerdo a lo anterior, al no tener un IPAT, es posible que siniestros ocurridos con “sólo daños” no se hayan incluido en el SIGAT y por lo tanto los datos a partir de la expedición de la Circular Externa no son comparables con la información previa. Por lo anterior, en la información suministrada no se incluyen los siniestros con sólo daños.

Con base en lo expuesto, la siguiente tabla presenta el número de siniestros graves ocurridos entre el 01 de enero de 2019 y el 31 de diciembre de 2024 en los Barrios Vitales de la Localidad de Teusaquillo.

Tabla 30. Cantidad de siniestros graves acaecidos en el polígono del Barrio Vital de la Localidad de Teusaquillo discriminados por gravedad y clase, entre el 01 de enero del 2019 y el 31 de diciembre de 2024

Gravedad	Clase	N° Siniestros						
		2019	2020	2021	2022	2023	2024	Total
Con Fallecidos	Atropello	0	0	0	1	0	0	1
	Caída De Ocupante	1	0	0	0	0	0	1
Con Lesionados	Atropello	9	5	0	3	9	4	30
	Caída De Ocupante	6	3	2	3	3	2	19
	Choque	19	8	15	23	33	26	124
	Otro	1	0	0	0	0	0	1
	Volcamiento	2	1	1	1	0	1	6
Total		38	17	18	31	45	33	182

Fuente: SIGAT – Elaboración: SDM-DIM Fecha de consulta: 30/01/2024 – Fecha de corte 31/12/2024

*Datos de fallecidos a 30 días, para el último mes, por ser datos preliminares, se incluyen los fallecidos registrados a la fecha de la consulta. Anexo 6

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195

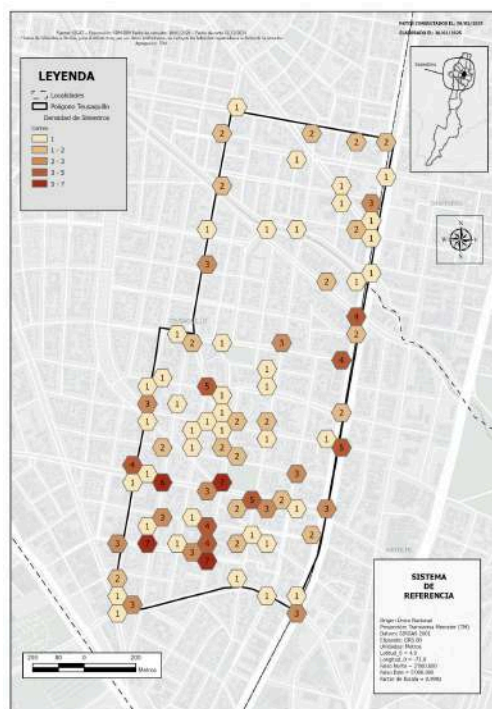


Tabla 31. Víctimas de siniestros graves ocurridos en el polígono del Barrio Vital de la Localidad de Teusaquillo discriminadas por estado y condición, entre el 01 de enero del 2019 y el 31 de diciembre de 2024

Estado	Condición	N° Víctimas						
		2019	2020	2021	2022	2023	2024	Total
Fallecido	Pasajero	1	0	0	0	0	0	1
	Peatón	0	0	0	1	0	0	1
Lesionado	Ciclista	1	1	1	4	5	3	15
	Conductor	2	1	5	12	21	9	50
	Motociclista	24	10	15	25	46	39	159
	Pasajero	17	6	5	10	7	6	51
	Peatón	11	6	1	3	9	5	35
Total		56	24	27	55	88	62	312

Fuente: SIGAT – Elaboración: SDM-DIM Fecha de consulta: 30/01/2024 – Fecha de corte 31/12/2024 *Datos de fallecidos a 30 días, para el último mes, por ser datos preliminares, se incluyen los fallecidos registrados a la fecha de la consulta. Anexo 6

Imagen 62: Mapa de Densidad de siniestros graves acaecidos en el polígono del Barrio Vital de la Localidad de Teusaquillo discriminados por gravedad y clase, entre el 01 de enero del 2019 y el 31 de diciembre de 2024 por Agregación de puntos. - Área de análisis.



Fuente: SIGAT – Elaboración: SDM-DIM Fecha de consulta: 30/01/2024 – Fecha de corte 31/12/2024 *Datos de fallecidos a 30 días, para el último mes, por ser datos preliminares, se incluyen los fallecidos registrados a la fecha de la consulta. Anexo 6

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195

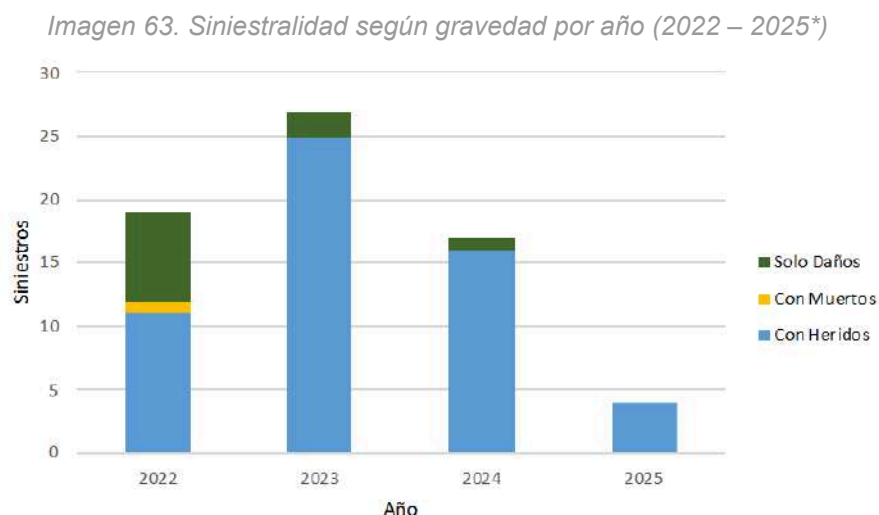


En el siguiente [enlace](#) puede consultar los registros de siniestros viales georreferenciados y discriminados según las fechas solicitadas

12.1. ANÁLISIS DE ACCIDENTES

Para el análisis se consultaron las cifras de siniestros sobre la malla vial interna del polígono para el Barrio Vital Teusaquillo, con información del periodo entre enero de 2022 hasta junio de 2025. Es de aclarar que, el año 2020 y 2021 se consideran como años atípicos debido al confinamiento provocado por la pandemia por COVID-19, por lo cual no se tomaron para el presente análisis, dado que se evidenciaba variación en la información.

Para el periodo de análisis se identificaron 67 siniestros, de los cuales 56 corresponden a eventos con heridos, 1 con fallecidos y 10 con solo daños. En cuanto al comportamiento de las cifras por año, en la siguiente figura se observa entre el 2022 y 2023 un comportamiento creciente, y luego se registra un descenso en las cifras de siniestralidad para el 2024 y 2025 (considerando que solo se llevan 6 meses para el 2025). Es de resaltar que las mayores cifras registradas corresponden a siniestros con heridos.



Fuente: Barrios Vitales con base en información reportada en la Geodatabase de accidentalidad de la SDM. Fecha de consulta: 22/07/2025.

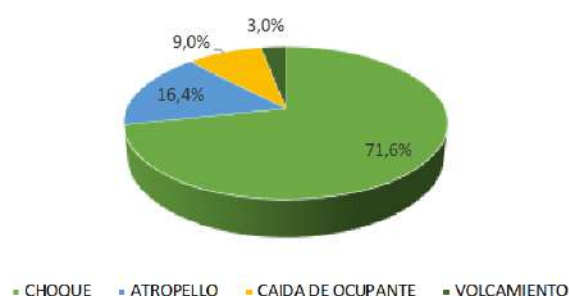
El comportamiento de los siniestros por clase reporta las mayores cifras para siniestros por choques con el 71,6 %, le siguen los atropellos con el 16,4 %, la caída de ocupantes 9,0 %, y volcamiento representa el 3,0 % restante, así como se aprecia en la siguiente figura.

Imagen 64. Histórico de siniestralidad por clase de siniestro (2022 – 2025)*

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195





Fuente: Barrios Vitales con base en información reportada en la Geodatabase de accidentalidad de la SDM. Fecha de consulta: 22/07/2025.

Al evaluar la gravedad por clase de siniestro, se observa la mayor concentración de los siniestros con solo heridos (38) por choques, así como los siniestros con solo daños que se encuentran asociados en su totalidad a choques (10). Es de resaltar que, si bien las cifras con fallecidos no son altas en comparación con las otras dos gravedades, esta se relaciona con los atropellos, presentando 1 siniestro con muertos en el periodo evaluado.

Tabla 32. Matriz clase de siniestro por gravedad (2022 – 2025*)

CLASE SINIESTRO	GRAVEDAD			TOTAL	
	Con heridos	Con muertos	Solo daños		
CHOQUE	38	0	10	48	72%
ATROPELLO	10	1	0	11	16%
CAIDA DE OCUPANTE	6	0	0	6	9%
VOLCAMIENTO	2	0	0	2	3%
OTRO	0	0	0	0	0%
TOTAL	56	1	10	67	100 %

Fuente: Barrios Vitales con base en información reportada en la Geodatabase de accidentalidad de la SDM. Fecha de consulta: 22/07/2025.

Del periodo en evaluación se identificaron los meses de febrero y mayo, y los días lunes, miércoles y viernes como las temporalidades de mayor siniestralidad, tal como se evidencia en la siguiente tabla.

Tabla 33. Matriz de relación mes - día (2022 – 2025*)

MES	DÍA							TOTAL
	LUNES	MARTES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO	
ENERO	2	1	1	1	1	0	0	6
FEBRERO	0	1	2	0	3	3	0	9
MARZO	2	1	0	0	1	0	2	6

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195



ABRIL	1	0	3	1	1	0	0	6
MAYO	3	1	3	1	3	1	0	12
JUNIO	1	1	1	0	1	2	1	7
JULIO	1	0	0	0	0	0	1	2
AGOSTO	0	1	1	1	0	1	0	4
SEPTIEMBRE	0	0	1	0	0	0	0	1
OCTUBRE	0	0	2	1	0	1	0	4
NOVIEMBRE	0	1	3	1	0	0	0	5
DICIEMBRE	1	2	0	0	1	1	0	5
TOTAL	11	9	17	6	11	9	4	67

Fuente: Barrios Vitales con base en información reportada en la Geodatabase de accidentalidad de la SDM. Fecha de consulta: 22/07/2025.

Según el registro histórico de los siniestros se tienen las cifras más altas para el año 2023, con 25 siniestros con heridos, 0 con fallecidos y 2 con solo daños, por lo que en las siguientes tablas se hace un análisis temporal para este año, considerado como el crítico.

De la relación entre mes y día, se obtiene que los miércoles se registraron 9 siniestros, siendo la cifra más alta de la semana, y el mes más cargado fue mayo con 5 siniestros. Por otro lado, las menores cifras de siniestralidad son los lunes y domingos con 2 siniestros cada uno, y el mes de diciembre con 0 registros.

Tabla 35. Matriz de relación mes día año crítico (2023)

MES	AÑO	2023						TOTAL
	LUNES	MARTES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO	
ENERO	0	0	1	0	0	0	0	1
FEBRERO	0	1	1	0	1	1	0	4
MARZO	1	0	0	0	0	0	1	2
ABRIL	0	0	2	1	1	0	0	4
MAYO	1	0	2	0	1	1	0	5
JUNIO	0	1	0	0	0	0	0	1
JULIO	0	0	0	0	0	0	1	1
AGOSTO	0	1	1	1	0	0	0	3
SEPTIEMBRE	0	0	1	0	0	0	0	1
OCTUBRE	0	0	0	1	0	1	0	2
NOVIEMBRE	0	1	1	1	0	0	0	3
DICIEMBRE	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	2	4	9	4	3	3	2	27

Fuente: Barrios Vitales con base en información reportada en la Geodatabase de accidentalidad de la SDM. Fecha de consulta: 22/07/2025.

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



Así mismo, con el rango horario se tiene que a medio día (12:00 – 14:59) y en la noche (18:00 – 20:59) se presentan los mayores registros, con 5 y 7 siniestros respectivamente.

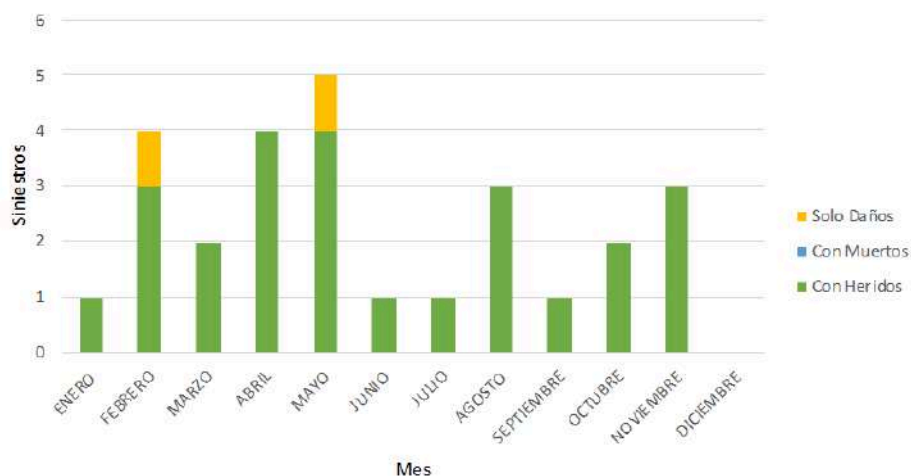
Tabla 36. Matriz de relación hora día año crítico (2023)

HORA	AÑO	2023						TOTAL
	LUNES	MARTES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO	
00:00 - 02:59	0	0	0	0	0	2	0	2
03:00 - 05:59	0	0	1	0	0	0	2	3
06:00 - 08:59	1	0	1	0	0	0	0	2
09:00 - 11:59	0	0	3	0	0	0	0	3
12:00 - 14:59	0	1	3	0	1	0	0	5
15:00 - 17:59	0	1	0	1	0	0	0	2
18:00 - 20:59	1	2	0	3	1	0	0	7
21:00 - 23:59	0	0	1	0	1	1	0	3
TOTAL	2	4	9	4	3	3	2	27

Fuente: Barrios Vitales con base en información reportada en la Geodatabase de accidentalidad de la SDM. Fecha de consulta: 22/07/2025.

A continuación, se observa que las mayores cifras para mayo corresponden a siniestros donde se involucran heridos, con 4 siniestros, igualmente, se observa que los siniestros solo daños se presentaron en el mes de febrero y mayo, con 1 caso reportado para cada mes.

Imagen 65. Siniestralidad por mes y gravedad año crítico (2023)



Fuente: Barrios Vitales con base en información reportada en la Geodatabase de accidentalidad de la SDM. Fecha de consulta: 22/07/2025.

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



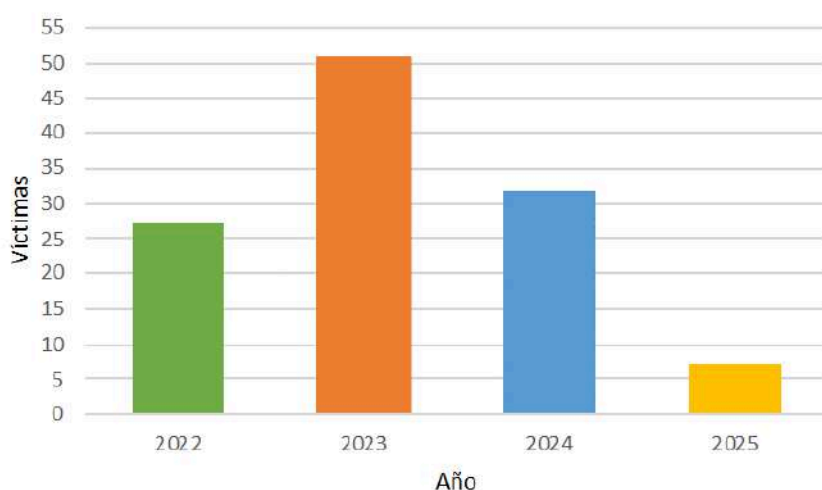
12.2. ANALISIS DE VÍCTIMAS LESIONADAS

Para el análisis se consultaron las cifras de lesionados sobre la malla vial interna del polígono para el futuro Barrio Vital Teusaquillo, con información del periodo entre enero de 2022 hasta junio de 2025. Es de aclarar que, el año 2020 y 2021 se consideran como años atípicos debido al confinamiento provocado por la pandemia por COVID-19, por lo cual no se tomaron para el presente análisis, dado que se evidenciaba variación en la información.

Del análisis enfocado en víctimas lesionadas se reportaron 117, de los cuales 34 eran mujeres y 83 eran hombres.

Se tiene que el año con mayor reporte de lesionados fue el 2023 (51 heridos), y para los años 2024 y lo corrido del 2025 se evidencia una tendencia a la disminución de las cifras, situación que se presenta en la siguiente gráfica.

Imagen 66. Histórico víctimas lesionadas



*Fuente: Barrios Vitales con base en información reportada en la Geodatabase de accidentalidad de la SDM.
Fecha de consulta: 28/07/2025.*

En cuanto a la relación entre víctimas lesionadas por tipo de actor vial y la clase de siniestro, prevalece el choque como clase de siniestro predominante en los pasajeros, conductores y motociclistas, superando el 70 % de participación en cada una, por otro lado, el peatón tiene un 100 % de relación con el atropello.

Imagen 67. Histórico víctimas lesionadas por actor vial y clase de siniestro

Secretaría Distrital de Movilidad

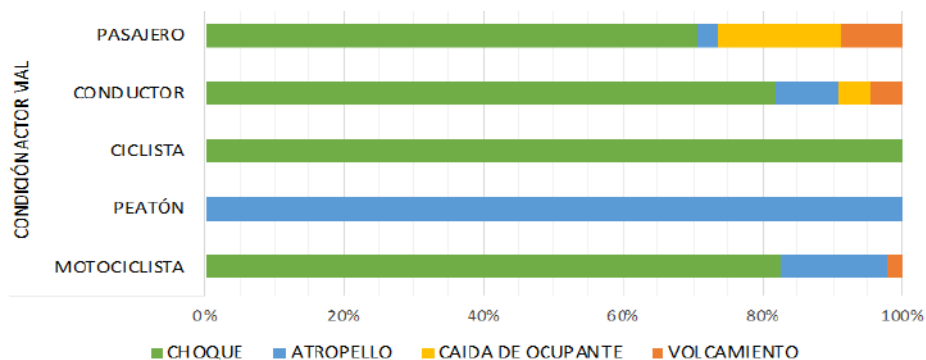
Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195





Fuente: Barrios Vitales con base en información reportada en la Geodatabase de accidentalidad de la SDM. Fecha de consulta: 28/07/2025.

En cuanto a la relación entre víctimas y el mes de ocurrencia de los siniestros, se tiene que para el polígono de estudio en los meses de febrero y marzo se tienen los mayores registros con 16 y 14 lesionados cada uno respectivamente, así mismo, los meses con menor cantidad de lesionados son julio y septiembre, con 5 y 2 lesionados respectivamente en el histórico de los 4 años.

Tabla 37. Histórico total de lesionados por mes

MES	AÑO				TOTAL	
	2022	2023	2024	2025		
ENERO	3	3	5	0	11	9%
FEBRERO	1	6	7	2	16	14%
MARZO	6	5	3	0	14	12%
ABRIL	4	7	0	0	11	9%
MAYO	3	7	0	3	13	11%
JUNIO	3	2	3	2	10	9%
JULIO	2	3	0	0	5	4%
AGOSTO	0	7	2	0	9	8%
SEPTIEMBRE	0	2	0	0	2	2%
OCTUBRE	0	3	5	0	8	7%
NOVIEMBRE	0	6	3	0	9	8%
DICIEMBRE	5	0	4	0	9	8%
TOTAL	27	51	32	7	117	100%

Fuente: Barrios Vitales con base en información reportada en la Geodatabase de accidentalidad de la SDM. Fecha de consulta: 28/07/2025.

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

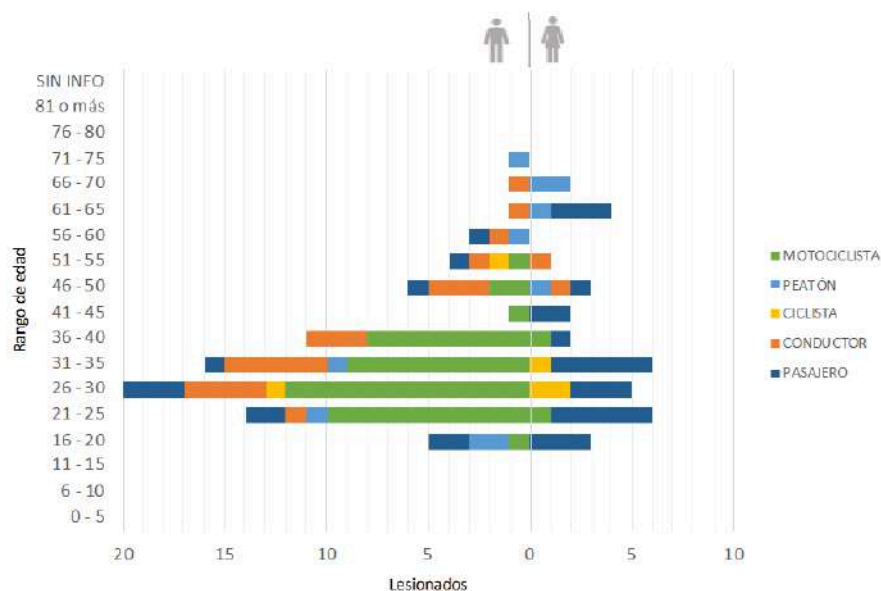
Información: Línea 195



Al revisar por rango de edad, sexo y condición del actor vial asociado, se tiene que los jóvenes son los más afectados por siniestralidad, encontrándose que para los hombres el rango de mayores cifras es entre los 26 a 30 años con 20 lesionados, y para las mujeres se tienen 6 lesionadas con rango de edad entre 21 a 25 años, y 6 lesionadas entre 31 a 35 años. Adicionalmente, para los hombres se tiene que el conductor es la condición más predominante, mientras que para las mujeres se tiene el ser pasajeras.

Así como la gráfica permite evidenciar que los jóvenes son el grupo que más riesgo de siniestro tiene en el polígono de estudio, también deja evidenciar una problemática para adultos mayores y adolescentes, dado que a estos grupos se le asocia la participación en siniestros como peatones, mostrando la vulnerabilidad de estos actores relacionado con su edad.

Imagen 68. Histórico víctimas lesionadas por rango de edad, sexo y condición de actor vial



Fuente: Barrios Vitales con base en información reportada en la Geodatabase de accidentalidad de la SDM. Fecha de consulta: 28/07/2025.

Al hacer análisis de las cifras del año crítico (2023) por víctimas lesionadas y según las siguientes tablas, la concentración de lesionados (heridos) está asociada en su mayoría a los choques (38) y atropellos (11), así como a los motociclistas (20) y conductores (13).

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



Tabla 38. Víctimas lesionadas por clases de siniestros, y lesionadas por condición de actor vial para el año 2023.

CLASE SINIESTRO	VÍCTIMA	CONDICIÓN ACTOR VIAL	VÍCTIMA
	HERIDO		HERIDO
CHOQUE	38	MOTOCICLISTA	20
ATROPELLO	11	PEATÓN	6
CAIDA DE OCUPANTE	2	CICLISTA	1
VOLCAMIENTO	0	CONDUCTOR	13
OTRO	0	PASAJERO	11
TOTAL	51	TOTAL	51

Fuente: Barrios Vitales con base en información reportada en la Geodatabase de Accidentalidad de la SDM. Fecha de consulta: 28/07/2025.

En línea con lo anterior, al relacionar la clase de siniestro con el actor vial, se evidencia que los motociclistas son los usuarios más afectados en el polígono de estudio para el año crítico con 16 víctimas lesionadas por choque, le siguen los conductores involucrados en un choque con 12 registros, y los pasajeros afectados igualmente por choque con 9 lesionados. En cuanto a peatones, el registro evidencia que todos están afectados por atropellos.

Tabla 39. Víctimas lesionadas por clases de siniestros y condición de actor vial para el año 2023.

CLASE SINIESTRO	CONDICIÓN ACTOR VIAL					TOTAL
	MOTOCICLISTA	PEATÓN	CICLISTA	CONDUCTOR	PASAJERO	
CHOQUE	16	0	1	12	9	38
ATROPELLO	4	6	0	1	0	11
CAIDA DE OCUPANTE	0	0	0	0	2	2
VOLCAMIENTO	0	0	0	0	0	0
OTRO	0	0	0	0	0	0
TOTAL	20	6	1	13	11	51

Fuente: Barrios Vitales con base en información reportada en la Geodatabase de accidentalidad de la SDM. Fecha de consulta: 28/07/2025.

De la relación entre mes y día, se obtiene que los martes y miércoles se registraron 7 y 19 víctimas lesionadas respectivamente en cada día para el año 2023, y los meses más cargados fueron abril, mayo y agosto, cada uno con 7 lesionados. Así mismo, las menores cifras de víctimas lesionadas se reportan los viernes con 4, y diciembre con 0 lesionados.

Tabla 40. Matriz de relación mes - día para el año 2023.

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195



MES	AÑO	2023						TOTAL
	LUNES	MARTES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO	
ENERO	0	0	3	0	0	0	0	3
FEBRERO	0	0	2	0	1	3	0	6
MARZO	3	0	0	0	0	0	2	5
ABRIL	0	0	3	2	2	0	0	7
MAYO	2	0	4	0	1	0	0	7
JUNIO	0	2	0	0	0	0	0	2
JULIO	0	0	0	0	0	0	3	3
AGOSTO	0	3	2	2	0	0	0	7
SEPTIEMBRE	0	0	2	0	0	0	0	2
OCTUBRE	0	0	0	1	0	2	0	3
NOVIEMBRE	0	2	3	1	0	0	0	6
DICIEMBRE	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	5	7	19	6	4	5	5	51

Fuente: Barrios Vitales con base en información reportada en la Geodatabase de accidentalidad de la SDM. Fecha de consulta: 28/07/2025.

Al evaluar la relación entre día y hora, se obtiene que los miércoles en la mañana (09:00 – 11:59) y al medio día (12:00 – 14:59), y los domingos en la madrugada (03:00 – 05:59) se registran las relaciones con mayor cantidad de lesionados, reportándose 5 víctimas en cada rango mencionado. Ahora, si se evalúa el rango horario, se presentan los picos para el mediodía (12:00 – 14:59) y la noche (18:00 – 20:59) con 9 víctimas lesionadas en cada rango.

Tabla 41. Matriz de relación día - hora para el año 2023.

HORA	AÑO	2023						TOTAL
	LUNES	MARTES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO	
00:00 - 02:59	0	0	0	0	0	3	0	3
03:00 - 05:59	0	0	3	0	0	0	5	8
06:00 - 08:59	3	0	3	0	0	0	0	6
09:00 - 11:59	0	0	5	0	0	0	0	5
12:00 - 14:59	0	3	5	0	1	0	0	9
15:00 - 17:59	0	2	0	2	0	0	0	4
18:00 - 20:59	2	2	0	4	1	0	0	9
21:00 - 23:59	0	0	3	0	2	2	0	7
TOTAL	5	7	19	6	4	5	5	51

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



12.3. ANÁLISIS ESPACIAL

Imagen 69. Densidad kernel ($r=100m$) BV Teusaquillo - Área de análisis.



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

12.4 DETERMINANTES DE ACCIDENTALIDAD

El análisis de siniestralidad dentro del polígono del Barrio Vital Teusaquillo revela patrones específicos en la ocurrencia y el perfil de las víctimas, información crucial para la focalización de las intervenciones de seguridad vial.

En cuanto a la causalidad, los siniestros con heridos representan la inmensa mayoría de los casos, constituyendo el **83,6 %** del total de siniestros evaluados. Dentro de las tipologías de colisión, los **choques** son la clase de siniestro dominante con el **72 %** de los registros, mientras que los **atropellos** alcanzan el **16 %**. La relación entre estos eventos y las víctimas lesionadas es directa, pues los lesionados se relacionan principalmente con choques, afectando de manera especial a **motociclistas (16)** y **conductores (12)**.

Desde la perspectiva espacial, la máxima densidad de siniestros se concentra en cuatro intersecciones críticas: **calle 34 con carrera 17**, **calle 34 con carrera 19**, **calle 36 con carrera 17** y **calle 39 con carrera 14**. Adicionalmente, se identifican corredores de influencia con densidades medias alrededor de la **calle 34** y sobre la **Transversal 17a Bis** al interior del polígono, que demandan medidas de mitigación.

En el análisis temporal, el **año 2023** fue el más crítico tanto por siniestralidad como por el número de lesionados. Los meses más vulnerables son **febrero (9 siniestros)** y **mayo (12 siniestros)**, siendo **mayo** un mes crítico también en el registro de lesionados. El **miércoles** es el día con mayor incidencia en ambas categorías, y los rangos horarios más peligrosos para la ocurrencia de siniestros y lesionados son la hora pico vespertina (**18:00 a 20:59**) y la hora del almuerzo (**12:00 – 14:59**).

Finalmente, en el perfil demográfico, los **jóvenes** son el segmento poblacional más afectado, siendo los hombres entre **26 a 30 años (20 lesionados)** la cohorte más afectada en condición de **conductor**, mientras que las mujeres lesionadas, principalmente **pasajeras**, se concentran en los rangos de edad de **21 a 25 años** y **31 a 35 años**.

13. PLANES DE MANEJO DE TRÁNSITO

La Subdirección de Planes de Manejo de Tránsito (SPMT)–, informa que una vez consultada la base de datos de la SPMT, se encontraron seis (06) solicitudes de PMT en la zona de influencia objeto del presente estudio, como se relaciona a continuación:

Tabla 42. Solicitudes de PMT área de análisis proyecto Barrios Vitales

PMT VIGENTES									
CIV	DIRECCIÓN		FECHA		HORARIO		CONTRATISTA	CONTRATO	TIPO DE AFECTACIÓN
	INICIO	FIN	INICIO	FIN	TRA BAJ O	CIERRE			

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



13002302	AC 28 No 19B 63/41	N/A	11/07/2025	02/07/2026	10:00-15:00	10:00-15:00	GRUPO ASD S.A.S.	PRIVADO	CIERRE TOTAL DE ANDEN COSTADO SUR PARA ESTACIONAMIENTO TEMPORAL DE VEHÍCULOS DE OBRA PARA ACTIVIDADES DE CARGUE Y DESCARGUE DE MATERIALES Y CIERRE DE CARRIL SUR DE LA CALZADA SUR PARA TRASLADO DEL SENDERO PEATONAL A LA CALZADA DEBIDAMENTE DELIMITADO CON BARRERAS PLÁSTICAS FLEXIBLES Y DE 1.5m DE ANCHO MÍNIMO.
13002279	KR 20 No 32A 63	N/A	03/10/2025	10/09/2026	09:00-19:00	09:00-19:00	CÓDIGO PROYECTOS S.A.S.	PRIVADO	CIERRE DE CARRIL OCCIDENTAL PARA ESTACIONAMIENTO TEMPORAL DE VEHÍCULOS DE OBRA PARA ACTIVIDADES DE CARGUE Y DESCARGUE DE MATERIALES, REFERENTE AL PROYECTO BOROLO.
13002237 13002773	AC 34 KR 17	AC 34 CL 27	17/10/2025	18/12/2025	21:00-05:00	21:00-05:00	CONSORCIO 2AC VIAS BOGOTA	IDU-2434-2024	CIERRE POR CARRILES NO SIMULTÁNEOS DE LA CALZADA SUR PARA ACTIVIDADES DE MANTENIMIENTO PERIODICO Y RUTINARIO.
13002237 13002773	AC 34 KR 17	AC 34 CL 27	17/10/2025	18/12/2025	21:00-05:00	21:00-05:00	CONSORCIO 2AC VIAS BOGOTA	IDU-2434-2024	CIERRE POR CARRILES NO SIMULTÁNEOS DE LA CALZADA NORTE PARA ACTIVIDADES DE MANTENIMIENTO PERIODICO Y RUTINARIO.
13002387	KR 24 20m AL NORTE DE LA CL 33A	KR 24 40m AL NORTE DE LA CL 33A	17/10/2025	18/12/2025	24 HORAS	24 HORAS	CONSORCIO 2AC VIAS BOGOTA	IDU-2434-2024	CIERRE DE CARRIL OCCIDENTAL PARA ACTIVIDADES DE PARQUEO TEMPORAL DE MAQUINARIA DURANTE LAS ACTIVIDADES MANTENIMIENTO PERIODICO Y RUTINARIO EN LA AC 34.
13002235	KR 17 32m AL NORTE DE LA AC 34	KR 17 39m AL NORTE DE LA AC 34	28/11/2025	22/01/2026	07:00-18:00 (CIERRE DE CARRIL 21:00-05:00)	07:00-18:00 (CIERRE DE CARRIL 21:00-05:00)	CARVEPA MOBILIARIOS & SUMINISTROS	IPES-07-2025	CIERRE PARCIAL DE ANDEN COSTADO ORIENTAL (PARTE EXTERNA) PARA ACTIVIDADES REFERENTES A LA INSTALACIÓN DEL MÓDULO M141 CON LOS ACCESORIOS Y COMPLEMENTOS TANTO INCLUIDOS COMO ADICIONALES QUE DEN A LUGAR (PARA VENTA REGULADA EN EL ESPACIO PÚBLICO) Y CIERRE DE CARRIL ORIENTAL PARA ACTIVIDADES DE PARQUEO TEMPORAL PARA CARGUE Y DESCARGUE DE MATERIALES EN EL HORARIO DE 21:00 A 05:00 HORAS.

Fuente: SDM/SPMT

[1] “Por medio del cual se modifica la estructura organizacional de la Secretaría Distrital de Movilidad y se dictan otras disposiciones”

Adicionalmente, en el área de influencia del Barrio Vital Teusaquillo sobre la Av. Caracas se está construyendo la Línea 1 del Metro de Bogotá (L1MB). El proyecto tiene una extensión aproximada de 24 kilómetros, que inicia en el costado Sur Occidental de la Ciudad, en la Localidad de Bosa y termina en la Calle 76 al Norte de Ciudad en la Localidad de Barrios Unidos y Chapinero. En total, la L1MB comprende 16 estaciones a lo largo del trazado, algunas de las cuales tendrán integración con las estaciones de Transmilenio.

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



Actualmente, en el área de influencia del Barrio Vital Teusaquillo se cuenta con los siguientes cierres para la construcción de la L1MB

- Cierre total de la calzada oriental y occidental de TransMilenio con traslado de los buses a la calzada mixta en el tramo de la Av. Caracas entre Av. Calle 26 y Av. Calle 32, incluye cierre total de intersección Calle 28 y apertura de Estación temporal Transmilenio Calle 34.
- Cierre total de la calzada oriental y occidental de TransMilenio con traslado de los buses a la calzada mixta en el tramo de la Av. Caracas entre Av. Calle 32 y Av. Calle 34.
- Cierre total de la calzada oriental y occidental de TransMilenio con traslado de los buses a la calzada mixta en el tramo de la Av. Caracas entre Av. Calle 34 y Calle 37.
- Cierre total de la calzada oriental y occidental de TransMilenio con traslado de los buses a la calzada mixta en el tramo de la Av. Caracas entre Calle 37 y Diagonal 40A.
- Cierre total de la calzada oriental y occidental de TransMilenio con traslado de los buses a la calzada mixta en el tramo de la Av. Caracas entre Av. Calle 45 y Av. Calle 53, incluye apertura de estación temporal Marly.
- Cierre total de la calzada oriental y occidental de TransMilenio con traslado de los buses a la calzada mixta en el tramo de la Av. Caracas entre Av. Calle 53 y Calle 57.
- Cierre total de la calzada oriental y occidental de TransMilenio con traslado de los buses a la calzada mixta en el tramo de la Av. Caracas entre 44m al sur de la Calle 59 y Calle 67.

De acuerdo con lo anterior, se requirió implementar desvíos para el tránsito mixto de la siguiente manera:

- Los usuarios que circulan en sentido norte-sur por la Av. Caracas podrán tomar la Carrera 19A al sur – Calle 61 al oriente - Carrera 18 al sur - Diagonal 45D al oriente- Av. Carrera 19 al sur - Av. Calle 32 al occidente – Carrera 19B al sur – Calle 24 al oriente – Carrera 17 al sur o Carrera 15 al sur – Calle 23 al oriente hasta empalmar con su recorrido habitual (color marrón y color rojo).
- Los usuarios que circulan en sentido sur-norte por la Av. Caracas podrán tomar la Av. Carrera 10 al norte – Av. Carrera 7 al norte (color magenta).
- Los usuarios que circulan en sentido oriente-occidente por la Av. Calle 26 y desean tomar al norte deberán tomar la Av. Carrera 19 al norte – Av. Calle 32 al oriente – Carrera 17 al norte (color rojo y color azul).
- Los usuarios que circulan en sentido oriente-occidente por la Av. Calle 32 y desean tomar al norte, deberán continuar por la Av. Calle 32 al occidente – Carrera 17 al norte (color azul).
- Los usuarios que circulan en sentido occidente-oriental por la Av. Calle 34 y desean tomar al norte, deberán continuar por la Av. Calle 34 al oriente – Av. Carrera 7 al norte (color magenta).

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

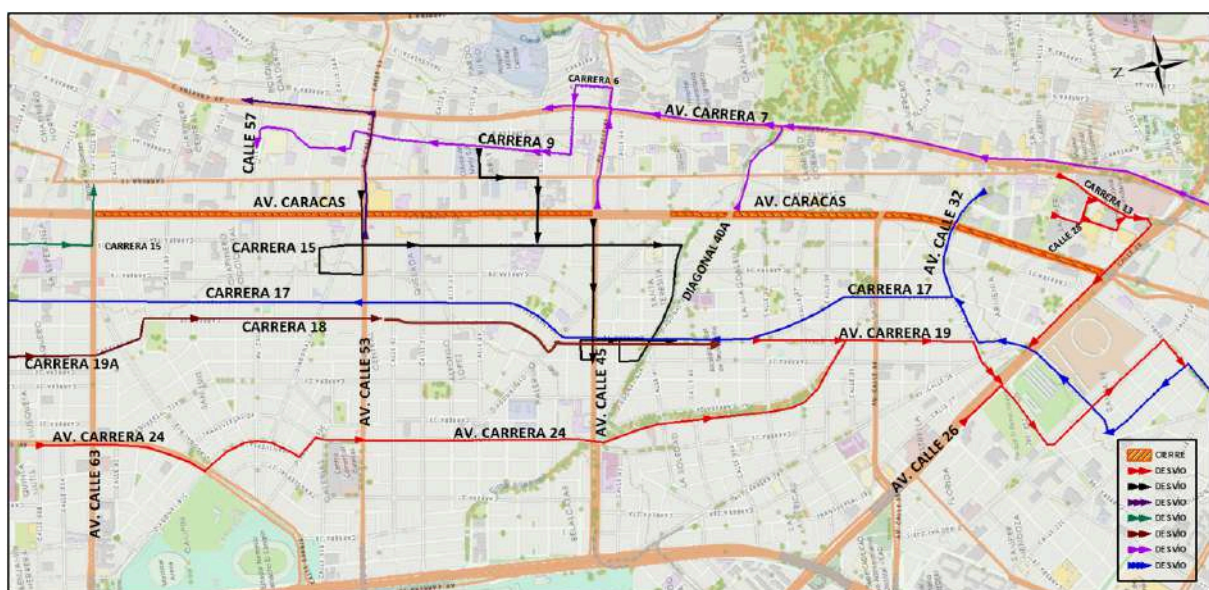
Información: Línea 195



- Los usuarios que circulan en sentido norte-sur podrán tomar la Carrera 24 al sur - Av. Carrera 19 al sur (Color rojo).
- Los usuarios que provienen del occidente por la Diagonal 40A y desean tomar al norte, deberán continuar por la Diagonal 40A al oriente - Carrera 7 al norte (color magenta)

Adicionalmente con el cierre de la Av. Caracas entre Av. Calle 26 y Av. Calle 63, fue necesario realizar el cambio de sentido vial de las bocacalles que llegan al corredor de la Av. Caracas, dejándolas en doble sentido de circulación, esto con el fin de garantizar accesibilidad a los predios.

Imagen 70.: Desvíos actuales L1MB Sector Teusaquillo



Fuente: Elaboración SPMT.

Los anteriores desvíos estarán implementados durante la construcción de la L1MB (Fecha fin contractual fase construcción: 31 diciembre de 2027). Sin embargo, varias de las vías actualmente planteadas como desvío permitirán la permeabilidad en el sector una vez finalizado el proyecto, de acuerdo con las condiciones evaluadas en el Estudio de Tránsito, considerando las restricciones que se tendrán en la Av. Caracas.

14. LÍNEA BASE DE INDICADORES

La estrategia de Barrios Vitales se apoya en una batería de indicadores diseñada para realizar un seguimiento y monitoreo efectivo de la implementación y evolución de los barrios. Estos indicadores se adaptan a las características específicas y la vocación de cada barrio, lo que implica que el número de indicadores aplicados puede variar según las necesidades y particularidades de cada zona. Esta flexibilidad permite una evaluación más precisa y

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



contextualizada, asegurando que las acciones y políticas implementadas respondan de manera efectiva a las dinámicas y desafíos propios de cada comunidad.

La batería de indicadores está compuesta por diecisiete (17) indicadores en total, distribuidos en tres categorías principales: ocho (8) de nivel estratégico, seis (6) de percepción y tres (3) opcionales. Esta estructura permite no solo medir aspectos cuantitativos y objetivos, como la infraestructura o los servicios disponibles, sino también captar la percepción y satisfacción de los habitantes, lo que resulta fundamental para evaluar el impacto real de las intervenciones en la calidad de vida de las personas.

Imagen 71: Batería de indicadores para los Barrios Vitales

INDICADORES ESTRATÉGICOS							
							
CALIDAD DEL AIRE	NIVEL DE RUIDO	PARTICIÓN MODAL	COBERTURA DE ÁRBOLES	M2 DE EP PARA MODOS ACTIVOS	NÚMERO DE HURTOS	VELOCIDAD PROMEDIO	NÚMERO DE SINIESTROS
INDICADORES DE PERCEPCIÓN							
							
CALIDAD DEL AIRE PERCIBIDO	RUIDO PERCIBIDO	SATISFACCIÓN CON EL EP	SEGURIDAD PERCIBIDA	VIAJES EN MODOS ACTIVOS	PERCEPCIÓN DE SINIESTRALIDAD		
INDICADORES DE OPCIONALES							
							
	NÚMERO DE PARADEROS		COBERTURA VEGETAL		NÚMERO DE COMERCIOS		

Fuente: Elaboración propia Barrios Vitales.

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



A continuación, se relacionan los datos de línea base correspondientes al barrio vital Teusaquillo.

Tabla 43. Indicadores estratégicos línea base Barrio Vital Teusaquillo

INDICADORES ESTRATÉGICOS LÍNEA BASE

Calidad de aire	Nivel de ruido	Partición modal	Cobertura de árboles
			
PM2.5 = 63.5 PM10 = 37.5 (30/10/2025) Fuente ICA de MinAmbiente, Bogotá, Colombia	50,1 a 55 dB(a) (30/10/2025) Fuente Secretaría Distrital de Ambiente	(ZAT 344-341-278) A Pie 16,6 %, Bicicleta y micromovilidad 4,1 %, Moto 7,2 %, Otro 4,7 %, Taxi 6,3 %, T.Público 52 %, Veh.particular 9,1 %	3.410 und
M2 de EP para modos activos	Número de hurtos	Velocidad promedio	Número de siniestros
			
102.926 m2 (30/09/2024)	Sin Información	Radar Línea Base: 33 km/h Piloto: 29 km/h Waze Línea Base: 24,3 km/h Piloto: 23,3 km/h	36 Siniestros /2024

Fuente: Elaboración propia Barrios Vitales.

Tabla 44. Indicadores percepción línea base Barrio Vital Teusaquillo

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35
 Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
 Información: Línea 195



INDICADORES DE PERCEPCIÓN LÍNEA BASE

Calidad del aire percibido	Ruido percibido	Satisfacción con el EP
		
31,5 % muy buena 32,4 % buena 25,6 % aceptable 7,8 % mala 2,7 % muy mala	23,7 % muy silencioso 26 % silencioso 32,4 % aceptable 10,5 % ruidoso 7,3 % muy ruidoso	43,3 % muy satisfecha 32,9 % satisfecha 18,7 % aceptable 2,7 % insatisfecho 2,3 % muy insatisfecho
Seguridad percibida	Viajes en modos activos	Percepción de siniestralidad
		
8,3 % muy inseguro 7,8 % inseguro 24,3 % aceptable 33,9 % seguro 25,7 % muy seguro	35,2 % A pie 8 % Bicicleta 19,6 % Transmilenio 20,9 % SITP - BUS 3 % taxi 9,1 % vehículo particular 6 % moto	57,8 % Protegido 6,1 % le es indiferente 36,1 % desprotegido

Fuente: Elaboración propia Barrios Vitales

INDICADORES OPCIONALES LÍNEA BASE

Tabla 45: Indicadores opcionales línea base Barrio Vital Teusaquillo área de intervención

Número de paraderos	Cobertura vegetal	Número de comercios
		
14 Paraderos zonales	1.279 Individuos arbóreos	643 und

Fuente: Elaboración propia Barrios Vitales

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



15. OTROS PROYECTOS ESTRATÉGICOS

15.1 Actuaciones estratégicas

El área de estudio, que se caracteriza principalmente por su vocación patrimonial y cultural forma parte del Plan de Manejo y protección de Teusaquillo y está influenciada por dos Actuaciones Estratégicas fundamentales: la Actuación Estratégica Centro y la Actuación Estratégica Distrito de Ciencia, Tecnología e Innovación.

La Actuación Estratégica Centro, forma parte integral de la estrategia de revitalización del Centro Ampliado de Bogotá. Esta actuación se enfoca en la recuperación de espacios públicos deteriorados, el mejoramiento de fachadas y la integración con el sistema de equipamientos culturales existentes, todo ello en consonancia con los lineamientos de conservación patrimonial establecidos para el sector.

La Actuación Estratégica Distrito de Ciencia, Tecnología e Innovación, vinculada al área de influencia de la Universidad Nacional, busca potenciar el carácter académico y cultural del sector. Esta actuación se integra estratégicamente con el desarrollo de la futura estación del Metro Universidad Nacional/Corferias, creando un nodo de conocimiento e innovación que fortalecerá los espacios para la investigación y el desarrollo académico en el área, respetando y realzando los valores patrimoniales del entorno.

Imagen 72. Actuación Estratégicas CAM Teusaquillo



Secretaría Distrital de Movilidad

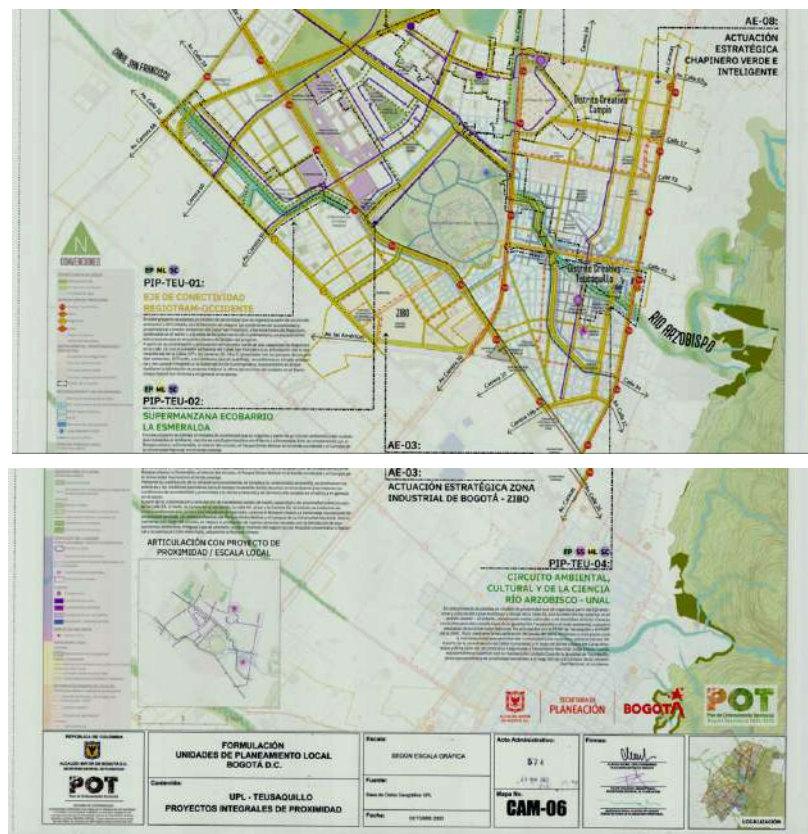
Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195





Fuente: SDP ¹³

15.2 Proyectos Integrales de Proximidad

Los Proyectos Integrales de Proximidad (PIP) en Teusaquillo son estrategias urbanas diseñadas para elevar la calidad de vida de la comunidad mediante intervenciones sostenibles en el espacio público. Estas iniciativas fomentan la conectividad, la seguridad y la cohesión social, transformando el entorno en un lugar más inclusivo y funcional. A continuación, Un ejemplo destacado es el Circuito Ambiental, Cultural y de la Ciencia Río Arzobispo - UNAL el cual se describe a continuación:

¹³ https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/cam_06_teusaquillo_0.pdf

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

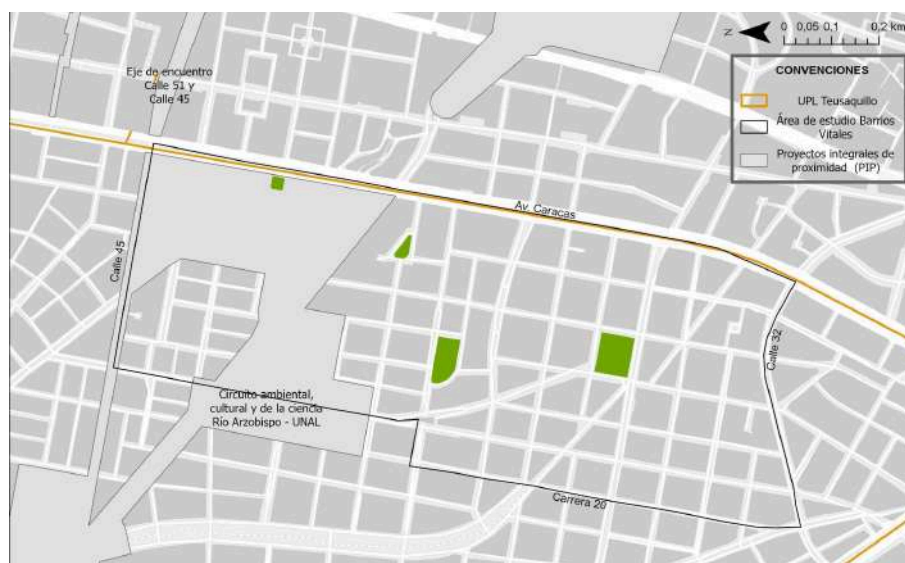
Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



Imagen 73 . Proyectos Integrales de Proximidad (PIP) Teusaquillo



Fuente: Elaboración propia, basado en datos de SDP

- **Círculo Ambiental Cultural y de la ciencia Río Arzobispo - UNAL** : Es un proyecto de proximidad que complementa y enriquece la dinámica de Teusaquillo, aportando un valor adicional al territorio. Este circuito se estructura alrededor del canal arzobispo y la Calle 45, con el objetivo de conectar y revitalizar el sector mediante la integración de ejes ambientales, culturales y de movilidad. Conecta nodos estratégicos como la Avenida Caracas, la Manzana del Cuidado Casa de la Igualdad en Teusaquillo y el campus de la Universidad Nacional, articulando, con los Planes Especiales de Manejo y Protección (PEMP) de Teusaquillo y la UNAL.

El proyecto mejora la accesibilidad y la conectividad entre estaciones de Metro y Transmilenio, equipamientos culturales como la Casa Museo Jorge Eliécer Gaitán, y espacios educativos y ambientales de la Universidad Nacional. Además, propone la recualificación del borde del canal arzobispo y la implementación de calles completas con andenes universales, ciclorrutas y enlaces peatonales, junto con el aumento de la cobertura vegetal y la creación de espacios de permanencia.

15.3 Línea 1 del Metro de Bogotá

El proyecto L1MB tiene una influencia importante en el área de estudio el sector mediante la proyección de dos estaciones específicas de la Avenida Caracas, estación 14 que afecta directamente el polígono del Barrio vital al estar localizada entre calle 45 y calle 42 y la

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



influencia de estación 13 de Metro (Entre calle 24a y calle 26). Teniendo en cuenta los accesos de la estación número 14, se proyecta una posible línea de deseo sobre la diagonal 43 Bis conectada directamente con los accesos principales de la estación 14, con intersecciones potenciales de intervención para poder mejorar la calidad ambiental y peatonal de este eje.

Imagen 74 Localización estación E14 de Metro Bogotá



Fuente: Metro Bogotá

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

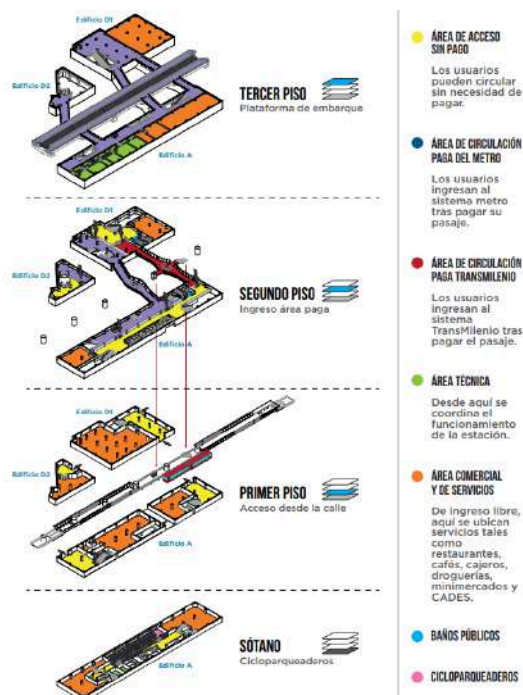
Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



Imagen 75. Distribución de áreas Estación E14 Metro Bogotá



Fuente: Metro Bogotá

Adicionalmente, la construcción de la L1MB ha generado impactos significativos en la movilidad de los barrios de estudio, particularmente evidentes en el incremento del flujo vehicular en vías internas específicas como carrera 19, carrera 17, calle 37 o carrera 16.

15.4 Distritos Creativos Teusaquillo

Teusaquillo es uno de los 15 Distritos Creativos que tiene Bogotá. En este espacio, que va desde la carrera 25 a la carrera 14, entre calles 45 y 34, se encuentran cerca de 400 comercios entre restaurantes, galerías, librerías, cervecerías, entre otros.¹⁴

El Distrito Creativo Teusaquillo es un área patrimonial y cultural de Bogotá ubicada entre las calles 34 y 45 y las carreras 14 y 25, que se caracteriza por su arquitectura inglesa tradicional y la alta concentración de actividades creativas y culturales. Es un territorio que combina patrimonio histórico y universitario con arte contemporáneo, y en el que se encuentran teatros, galerías, librerías, cervecerías, cafés, restaurantes y numerosos parques como el Parkway.

¹⁴ <https://www.culturarecreacionydeporte.gov.co/es/bogota-en-fotos/teusaquillo-distrito-creativo>

Imagen 76. Distribución de áreas Estación E14 Metro Bogotá



Fuente: WEB Secretaría de Cultura Recreación y Deporte

16. CONCLUSIONES GENERALES DEL DIAGNÓSTICO

En la siguiente tabla se encuentran las conclusiones asociadas al diagnóstico técnico realizado en el territorio.

Tabla 46. Conclusiones Diagnóstico Técnico

TEMA	CONCLUSIÓN
CARACTERIZACIÓN DE LA DEMANDA DE TRANSPORTE	
Caracterización de los viajes en la zona de influencia	Los datos muestran que los viajes en modos sostenibles son los más frecuentes. Sin embargo, persiste una marcada brecha entre el uso del sistema de transporte público y los modos como la bicicleta o caminar, independientemente de los motivos y condiciones socioeconómicas analizadas. Por ello, se recomienda evaluar e implementar medidas que faciliten y mejoren la experiencia de los peatones y ciclistas en el espacio público, más allá de centrarse únicamente en el acceso al SITP Zonal y Troncal como modo principal de transporte.

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



Análisis Validaciones SITP-Zonal	La proximidad del perímetro analizado con las obras desarrolladas para la implementación de la L1MB ha generado efectos de transformación de las dinámicas de acceso a la oferta de servicios zonales del SITP, de alimentación a las estaciones troncales del sistema, y un potencial incremento de sobre recorridos para acceder a algunas estaciones. Por esta razón, toman relevancia las posibles medidas implementadas para facilitar y mejorar la experiencia de los peatones en su etapa de acceso al SITP Zonal y Troncal como modo principal para la realización de sus viajes.
Impacto de las obras en la zona de influencia.	Actualmente en la zona de influencia del Barrio Vital Teusaquillo se está construyendo la Primera Línea del Metro de Bogotá (L1MB), lo cual implica la afectación directa de los corredores de la Avenida Caracas, donde al disminuir la capacidad del tráfico mixto en este corredor se genera una migración de flujos hacia otros corredores como la Avenida Circunvalar, Carrera 13, Carrera 17, Carrera 20, Carrera 24 y carrera 7 principalmente. Por tanto, las propuestas de intervención del Barrio Vital deben armonizarse con el plan de desvíos en el corto plazo, teniendo en cuenta que la construcción de la L1MB está prevista que culmine en el segundo semestre del 2027.
ESPACIO PÚBLICO PARA LA MOVILIDAD	
Red de infraestructura peatonal	• La infraestructura peatonal en la zona muestra una notable variabilidad en el ancho de los andenes, con un promedio de 3,57 m. • Cerca del 45 % de la infraestructura peatonal presenta condiciones regulares o malas, lo que evidencia la necesidad de realizar intervenciones de mantenimiento que contribuyan a mejorar la calidad del espacio público. • De acuerdo con la evaluación realizada por el FDL de Chapinero, se evidencia la necesidad de adecuación de andenes que permitan tener una mejor transitabilidad. Dentro de las principales necesidades se encuentra la adecuación de vados peatonales para acceder al andén, la implementación y mejora de señalización de lenguaje podotáctil, de tal manera que se garanticen andenes adecuados para la circulación de todos los peatones, principalmente para la personas con discapacidad visual y movilidad reducida.
Red de cicloinfraestructura	• La red de cicloinfraestructura en el área de estudio abarca una extensión total de 5,3 km, distribuidos entre diferentes tipos de infraestructura, como ciclorrutas en andén, calzada y espacios compartidos, con un predominio de ciclorrutas en calzada.

	• Se tiene ciclorruta proyectada por POT a corto plazo en el área de intervención del Barrio Vital propuesto. • Se debe realizar mantenimiento general de la señalización y de los elementos de barreras como tachones e hitos. ejes viales Cra 16, Cra 19 y CL 36
Cicloparqueadero	• En el barrio se tienen 12 establecimientos con un total de 203 cupos. De estos un 43,8 % son de uso ocasional y 56,2 % son de uso frecuente. lo que cubre adecuadamente la necesidad de estacionamiento para bicicletas en la zona.
Sistema de Bicicletas Compartidas	• La demanda de viajes en la localidad de Teusaquillo es baja en comparación con otras zonas de la ciudad. Sin embargo, la implementación del sistema de bicicletas compartidas (SBC) cubre adecuadamente las necesidades de densificación y proyección de la zona de estudio. • La estación ID 76 "KR 18 con CL 40" se distingue por ser la de mayor número de extracciones de bicicletas, con un promedio de 400 viajes mensuales, lo que resalta que, aunque la demanda general es baja, esta estación fortalece contribuye significativamente al fortalecimiento del uso de modos sostenibles en el área de estudio.
Red Vial	• La red vial del área de análisis para la estrategia Barrios Vitales Teusaquillo está compuesta por 8,62 kilómetros-carril. De acuerdo con los datos del Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) con corte a diciembre de 2023, el 55% de estas vías se encuentra en buen estado, el 18 % en estado satisfactorio o aceptable, y el 27 % requiere mantenimiento. Las vías locales e intermedias son las que presentan los mayores porcentajes de deterioro, lo que subraya la importancia de priorizar intervenciones de mantenimiento antes de implementar las acciones contempladas por la estrategia.
RED DE TRANSPORTE PÚBLICO	

Sistema Integrado de Transporte Público - SITP	El área de análisis del barrio Teusaquillo cuenta con una amplia oferta de rutas del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), lo que garantiza una adecuada interconexión para sus residentes tanto dentro del área como con otras zonas de la ciudad. Además, esta zona se encuentra dentro del área de influencia del desarrollo de la Línea 1 del Metro de Bogotá (L1MB). La estación más cercana al polígono estará ubicada en la calle 42 a la calle 44 estación #14, convirtiéndose en un punto estratégico para la movilidad de la zona. Dada esta situación, se considera de vital importancia adelantar las gestiones necesarias con los desarrolladores de la L1MB y con el ente gestor del SITP (Transmilenio S.A.) para promover la intermodalidad entre estos sistemas de transporte.
Accesibilidad en el transporte público - Paraderos	- De los 26 paraderos zonales del SITP en el área de estudio, el 38 % (10 paraderos) cumplen actualmente con condiciones de accesibilidad. Este grupo incluye 2 paraderos que han sido intervenidos y se encuentran en periodo de garantía, además de 8 nuevos paraderos implementados recientemente. Adicionalmente, 5 paraderos se encuentran en análisis para posibles intervenciones futuras. No obstante, es esencial mejorar la conectividad peatonal mediante la adecuación de las esquinas de los andenes, incluyendo la instalación de vados peatonales, para asegurar un acceso seguro y continuo a los paraderos en la zona. - Si en la propuesta de la estrategia contempla la intervención de andenes, el traslado o reubicación de paraderos del SITP, es fundamental realizar una consulta previa al DADEP, a la Dirección Técnica de Infraestructura de TransMilenio S.A, y a la SDM. Esto garantizará la coordinación de acciones y el cumplimiento de las normativas vigentes.
Transporte Público Individual – Taxis	En el área de análisis de la estrategia no se identifican zonas amarillas destinadas a la prestación del servicio público individual de pasajeros, la proyección de estos espacios debe ser determinada mediante los estudios correspondientes.
Transporte Público Regional	Sobre el área de análisis circulan rutas de transporte intermunicipal, las cuales conectan la región con el Distrito, por lo cual, es importante mantener su integración física con el sistema de transporte de la ciudad.

	El recorrido R3 Teusaquillo de la ruta Soacha - Bogotá no se puede modificar en el corto plazo, está sujeto a los resultados del estudio que adelanta Región Metropolitana para definir la forma de operación del corredor Soacha - Bogotá.
Seguridad vial en el transporte público	- Entre el 1 de enero de 2023 y el 30 de noviembre de 2024, a partir de los datos de siniestralidad vial en transporte público de pasajeros, se registraron 22 siniestros relacionados con transporte público en el área de estudio. - Se destaca la hipótesis de frenado brusco como un factor relevante en los incidentes. Por lo tanto, resulta fundamental implementar campañas de sensibilización dirigidas a los conductores, enfatizando la importancia de mantener la distancia de seguridad, respetar los límites de velocidad, utilizar los espejos de forma adecuada, permanecer atentos al entorno vial y adoptar una actitud preventiva al conducir, además de seguir estrictamente las señales de tránsito.
Tricimoviles / Bicitaxis	El desarrollo del proyecto, no interfiere con el proyecto de formalización del transporte público de pasajeros en vehículos tipo triciclo o tricimovil de pedaleo asistido en el área de influencia.
INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD	
Parqueo en vía y fuera de vía	- En respuesta al estacionamiento irregular en vía, se han atendido 58 solicitudes de la comunidad en el área de influencia de la estrategia. Estas atenciones se han basado en los criterios técnicos revisados conforme al Concepto SI-CT-001_2020 de la SDM. Los resultados confirman el estacionamiento constante en los segmentos viales del sector, generando problemas de movilidad y condiciones desfavorables de seguridad vial. - Dentro del polígono de la estrategia de intervención "Barrios Vitales Teusaquillo"; se dispone de un total de once (11) zonas de parqueadero fuera de vía, ofreciendo doscientos cincuenta y dos (252) cupos de estacionamiento, con una distribución del 94 % para automóviles y el 6% para motocicletas.
Zonas de parqueo pago - ZPP	En el marco del contrato interadministrativo 2470-2021, se han analizado 100 segmentos viales dentro del sector de intervención del Barrio Vital Teusaquillo. De estos, 46 tramos se consideraron viables para la implementación de cajones de estacionamiento. La Terminal de Transporte S.A. (TTSA) ya opera el proyecto Zonas de Parqueo (ZPP) en este sector.

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



	Según el reporte proporcionado por la TTSA, como operador del proyecto, se han implementado y puesto en funcionamiento un total de 33 segmentos viales, lo que representa el 72 % de los segmentos habilitados para esta actividad, con un total de 266 cajones de estacionamiento.
--	---

Zonas de carga y descarga	El área de análisis del proyecto no cuenta con zonas autorizadas para el cargue y descargue de mercancías. La Secretaría de Movilidad (SDM) está fomentando la adopción de buenas prácticas de logística urbana, entre las cuales se destacan el uso de horarios no convencionales para el cargue y descargue, Ciclo Logística y normas para optimizar estas operaciones. El propósito de estas iniciativas es incrementar la eficiencia de la infraestructura disponible y mejorar la circulación y el proceso de cargue y descargue de mercancías en la ciudad. Estas prácticas pueden ajustarse, teniendo en cuenta la demanda de operaciones logísticas y formulación de estrategias.
Estrategias de cargue y descargue fuera de vía	La necesidad de implementar soluciones con herramientas manuales para desplazamientos desde parqueaderos fuera de vía representa una adaptación operativa que, si bien busca mitigar el impacto en el espacio público, incrementa los tiempos y costos logísticos. Esta situación afecta particularmente a los establecimientos comerciales que carecen de zonas propias para estas operaciones.
Zonas de Parqueo Pago (ZPP)	La implementación de ZPP muestra un avance significativo con 33 segmentos viales operativos de 100 evaluados, proporcionando 266 cajones de estacionamiento. Este sistema representa una solución parcial al desafío del estacionamiento, con un 72 % de los segmentos habilitados ya en operación, demostrando la viabilidad del modelo de gestión de estacionamiento en vía.
Semaforización	En conjunto, el diagnóstico permite identificar treinta y dos (32) intersecciones semaforizadas dentro del área de estudio, junto con ocho (8) puntos adicionales que han sido revisados en términos de prefactibilidad semafórica. Aunque estos últimos no cumplen con los criterios técnicos establecidos para su regulación mediante semáforos, su análisis aporta información clave para comprender las dinámicas operativas del sector y orientar la toma de decisiones. En cuanto a las intersecciones existentes, resulta igualmente importante considerar, cuando los análisis lo justifiquen, la incorporación de elementos peatonales, vehiculares y ciclistas que contribuyan a fortalecer la seguridad vial y mejorar las condiciones de movilidad. Alternativas como ajustes en la señalización, mejoras en los pasos peatonales, implementación de dispositivos de pacificación del tránsito o adecuaciones para la circulación ciclista deben evaluarse dentro de una revisión integral del entorno, con el fin de identificar intervenciones

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



	pertinentes y acordes con las necesidades reales del territorio.
Señalización	Se ha identificado un deterioro significativo en la señalización horizontal y vertical del sector, situación que se ha visto agravada por el aumento del tráfico vehicular debido a la construcción de la L1MB. Se requiere una actualización integral de la señalización que contemple elementos de canalización y protección peatonal, así como señalización específica para promover la movilidad activa y sostenible.
Siniestralidad	El análisis de siniestralidad en el Barrio Vital Teusaquillo exige la focalización de las intervenciones bajo el enfoque Visión Cero para mitigar la alta tasa de lesionados, dado que el 83,6% de los siniestros resultaron heridos. Esta siniestralidad está dominada por los choques (72 %), indicando un problema primario de gestión de la velocidad y diseño indulgente sobre la red vial. El imperativo de intervención es geométrico, temporal y demográfico: los esfuerzos de pacificación deben concentrarse en las intersecciones críticas (Calle 34 con Carrera 17 y 19, Calle 36 con Carrera 17 y Calle 39 con Carrera 14), y enfocarse en los días miércoles y las horas pico de la tarde (18:00 a 20:59) y del almuerzo.
Planes de Manejo de Tránsito	Se identifican once PMT activos actualmente en la zona de influencia, además de las intervenciones relacionadas con la construcción de la Línea 1 del Metro de Bogotá. Esta situación demanda una coordinación efectiva entre las diferentes intervenciones para minimizar los impactos en la movilidad del sector.
Línea base de indicadores	La Línea Base de Indicadores valida la selección de Teusaquillo como un territorio de alta vulnerabilidad vial pero con un enorme potencial de transformación para consolidar un ecosistema de movilidad activa, segura y sostenible. El indicador de siniestralidad es el foco de riesgo más alto, el 94,4 % de los siniestros presentan heridos. Lo que exige una intervención inmediata en pacificación del tráfico y gestión de la velocidad, especialmente en los puntos críticos identificados. La matriz modal confirma que el Transporte Público es el modo dominante (52 %). Este dato, sumado al 20,7 % de Movilidad Activa (A Pie y Bici), indica un alto potencial para el fomento de la proximidad. La estrategia debe capitalizar los recursos existentes para mejorar la calidad, seguridad y conectividad de estos modos, reduciendo la fricción generada por el vehículo particular y la motocicleta, y garantizando la accesibilidad a los paraderos de transporte público.
OTROS PROYECTOS ESTRATÉGICOS	
AE - Actuaciones estratégicas	Se debe gestionar articulación con las entidades proponentes y de esta manera articular acciones en los territorios.

PIP - Proyectos Integrales de Proximidad	Es fundamental gestionar una articulación efectiva con las entidades proponentes de los proyectos, con el fin de conocer a detalle sus cronogramas de implementación y establecer sinergias que permitan trabajar de manera coordinada. Esto implica identificar puntos de encuentro entre los objetivos y acciones de ambos proyectos, facilitando la optimización de recursos, la integración de esfuerzos y la maximización del impacto en el territorio.
L1MB - Línea 1 del Metro de Bogotá	La futura estación E14 de la Primera Línea del Metro de Bogotá es pieza clave para la articulación de los modos de transporte sostenible en el Barrio Vital Teusaquillo, específicamente en el sector de la calle 45 por esta razón es importante priorizar estos corredores con el fin de garantizar la correcta armonización de las intervenciones a desarrollar.

Fuente: Elaboración propia Barrios Vitales

17. ESTRATEGIA DE GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA

Teniendo en cuenta los aspectos normativos generales, relacionados con lo dispuesto en el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) Bogotá Reverdece 2022-2035 y la visión general del mismo en lo que concierne al reconocimiento de las dinámicas sociales y culturales asociadas a la lógica de Unidades de Planeamiento Local (UPL) que apuntan a una administración más cercana a la lógica territorial, y teniendo en cuenta los lineamientos del Plan de Desarrollo Distrital “Bogotá Camina Segura”, 2024-2027, donde se apunta a la recuperación, consolidación y /o revitalización del espacio público urbano, la estrategia de gestión social y participación ciudadana, apunta al reconocimiento específico microterritorial y también a la identificación de actores con un enfoque diferencial asociado al género, el rango etario, las condiciones de discapacidad y clase social de las diferentes áreas de intervención definidas.

La visión microterritorial, específicamente para este Barrio Vital, se hace sumamente relevante teniendo en cuenta que si bien los segmentos intervenidos hacen parte de un sector con características sociodemográficas que podrían considerarse como similares en términos de estratificación y acceso a servicios urbanos, los usos asociados a cada una de las cuatro áreas seleccionadas por parte de diferentes sectores poblacionales hacen que cada una de ellas pueda tener características que impliquen un tratamiento específico en razón de dos necesidades específicas:

- Las demandas de los actores sociales relacionadas con el uso del espacio público y la necesidad de vincular acciones de otros sectores del distrito en un plan de acción barrial.

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



- Las características específicas de los microterritorios asociadas a patrones culturales en el uso compartido de un mismo espacio y la gran cantidad de población flotante que caracteriza a este sector con una alta vocación comercial y de servicios.

Así mismo, y en consonancia con lo expuesto hasta acá, la gestión social se comprende como una estrategia transversal en el desarrollo del proyecto, acompañando cada una de sus fases con acciones específicas que permitan la participación ciudadana activa y el seguimiento constante de las fases del proyecto con el fin de garantizar su sostenibilidad mediante la apropiación comunitaria del mismo.

Dicho lo anterior, la estrategia aporta al cumplimiento de dos de los cuatro ejes del proyecto de Barrios Vitales.

- El eje 2 “*Resignificación del uso de la calle*” priorizando una estrategia de gestión social con enfoque diferencial, que tenga en cuenta los desplazamientos y necesidades de circulación de los diferentes sectores poblacionales (mujeres, personas con discapacidad, niños, adulto mayor, sector social LGBTQI+) para el desarrollo de las intervenciones urbanísticas que van a redistribuir el espacio público y estimulen la movilidad activa.
- El eje 4 “*Gestión social y participación ciudadana*” buscando la participación activa e informada de los diferentes actores sociales vinculados a los diferentes espacios microterritoriales que pretende intervenir este barrio vital, así como la recepción y gestión de las diferentes observaciones que puedan surgir antes, durante y después del proceso de implementación.

Dicho esto, la estrategia tendrá diferentes momentos en relación a cada una de las fases del proyecto que fueron enunciadas al comienzo del presente documento en el apartado 1.2. *Definición de la estrategia* y, según las necesidades en cada una de dichas fases utilizará instrumentos de recolección y gestión de información específicos para cada una y se distribuirá de la siguiente manera:

Tabla 47. Conclusiones Estrategia Social

FASES DEL PROYECTO	ESTRATEGIA DE GESTIÓN SOCIAL	RESPONSABLES	INSTRUMENTOS
1) Diagnóstico, planeación y diseño (6 meses)	Se realizará un diagnóstico general del territorio, relacionado con el tipo de población y los usos del espacio público. Con esta primera información y apoyados en el conocimiento de los CLM se construirá un mapeo de	• Equipo Barrios Vitales OGS. • CLM Teusaquillo. • DIT SEÑALIZACIÓN	Ficha de análisis territorial inicial. https://docs.google.com/spreadsheets/d/1dolw3Ovy6O_RnN9fl6UozQxihDMDOieq/edit?usp=drive_link&ouid=117773806955915262775&rtorf=true&sd=true Ficha de mapeo de actores.

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



	actores (Comunitarios, privados e institucionales). Con esta información y un primer acercamiento a los actores, se acompañará el desarrollo del piloto que dirige el componente técnico del proyecto. TALLER COCREATIVO, ENFOQUE GÉNERO		https://docs.google.com/spreadsheets/d/1O8Jzbq3DHmeoQDLrv6MGgpDGjntBrZxR/edit?usp=drive_link&ouid=117773806955915262775&rtpof=true&sd=true Matriz de riesgos asociados al proyecto. https://docs.google.com/spreadsheets/d/1C47nDSeqouUDqym8CaAxWBgw-R6yg-A/edit?usp=drive_link&ouid=117773806955915262775&rtpof=true&sd=true
2) Urbanismo táctico (6 meses)	En esta fase se realizará la presentación del proyecto a los diferentes actores mapeados en la fase 1 y a las entidades de la administración local. También se recibirán las observaciones y propuestas del proyecto para realizar la gestión y ver la viabilidad de las mismas con las áreas técnicas. Así mismo, teniendo en cuenta las observaciones de los actores y las necesidades identificadas, se avanzará en un <i>"Plan de acción barrial"</i> con otras entidades del	• Equipo Barrios Vitales OGS. • Equipo Barrios Vitales DPM.	

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



	distrito, vinculadas al proyecto según su misionalidad. Esta información además se relaciona en una matriz de riesgos asociados al proyecto		
3) Obra civil (24 meses)	Se acompaña la implementación del urbanismo táctico mediante espacios de encuentro con actores específicos y que se determinarán según los resultados del piloto y las necesidades específicas del actor.	• Equipo Barrios Vitales OGS. • CLM Teusaquillo. • Equipo Barrios Vitales DPM	
4) Seguimiento y evaluación (3 o + años)	Esta fase contempla dos acciones específicas: El seguimiento y la gestión de las percepciones y necesidades de la ciudadanía mediante instrumentos de monitoreo (encuestas). El desarrollo de las obligaciones asignadas a las entidades y a la SDM en el <i>Plan de acción barrial</i> diseñado en la Fase 2.	• Equipo Barrios Vitales OGS • CLM Teusaquillo	Matriz de riesgos por fase en proyección. https://docs.google.com/spreadsheets/d/1C47nDSeqouUDqym8CaAxWBgw-R6yg-A/edit?usp=drive_link&ouid=117773806955915262775&rt=pof=true&sd=true Matriz intersectorial, Plan de acción barrial. https://docs.google.com/spreadsheets/d/1Ond2_a5EWM9KBDS2SryUZtxLmxKTTgFg/edit?gid=1799179115#gid=1799179115

17.1 CONTEXTO SOCIAL

El componente social del Barrio Vital Teusaquillo se concibe como una dimensión transversal del proyecto que integra, complementa y potencia los alcances técnicos, ambientales y urbanísticos de la intervención. Desde la comprensión del territorio como espacio de encuentro y diversidad, el componente social busca fortalecer los procesos de apropiación, cohesión comunitaria e inclusión, garantizando que las transformaciones urbanas dialoguen con las realidades cotidianas de sus habitantes y usuarios.

El proyecto se desarrolla dentro de un polígono definido que hace parte de la red verde de proximidad propuesta por el Plan de Ordenamiento Territorial “Bogotá Reverdece 2022–2035”, concebido como un barrio entre parques que conecta espacios verdes, corredores de movilidad y entornos patrimoniales. Este enfoque reconoce que la calidad de vida urbana depende de la escala local y de la posibilidad de disfrutar la ciudad desde la cercanía: caminar, transitar o permanecer en espacios seguros, accesibles y culturalmente significativos.

En ese sentido, el contexto social del Barrio Vital Teusaquillo se construye a partir del diálogo entre el conocimiento técnico y el conocimiento ciudadano. La estrategia de participación y gestión social del proyecto ha permitido identificar percepciones, expectativas y preocupaciones de la comunidad, aportando una lectura más profunda sobre las dinámicas sociales, económicas y culturales del territorio. Esta co creación se traduce en decisiones informadas que articulan las soluciones de movilidad y espacio público con las necesidades expresadas por la población residente, flotante y visitante.

El enfoque social no se limita a la socialización de las obras o al intercambio informativo, sino que promueve un ejercicio de co creación y aprendizaje compartido, donde la comunidad es reconocida como actor central del proceso. De esta manera, los estudios técnicos sobre tránsito, accesibilidad y seguridad vial se nutren de la mirada territorial, mientras que el componente social desarrolla herramientas pedagógicas que facilitan la comprensión y apropiación del proyecto.

A partir del diagnóstico territorial y de las jornadas de caracterización predial realizadas, se identificó un contexto urbano heterogéneo que combina usos residenciales y comerciales, espacios con vocación cultural, equipamientos educativos y zonas patrimoniales. Asimismo, se evidenciaron desafíos asociados a la percepción de inseguridad, el deterioro físico de algunos predios y la falta de accesibilidad en los andenes y cruces peatonales. Estas condiciones hacen indispensable orientar el proceso hacia una visión de movilidad segura, equitativa y accesible, en consonancia con la política distrital de ciudad de los cuidados.

El contexto social también refleja la presencia de actores diversos: residentes permanentes, población flotante vinculada a actividades económicas y visitantes que transitan por los corredores del barrio. Cada uno de estos grupos vive la ciudad de forma distinta y aporta perspectivas complementarias sobre el uso del espacio público, la seguridad y la

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



convivencia. Por ello, la gestión social del proyecto busca fomentar el reconocimiento mutuo y el diálogo, promoviendo una cultura ciudadana que valore el cuidado, la corresponsabilidad y el respeto por la diversidad.

En conjunto, el Barrio Vital Teusaquillo se plantea como un laboratorio urbano y social en el que convergen la técnica y la participación, la planeación y la experiencia cotidiana. Su desarrollo apunta a consolidar una comunidad más conectada, consciente y participe de las decisiones que transforman su entorno, sentando las bases para una ciudad más accesible, próxima y humana.

17.1.1. Enfoque diferencial y de género

El enfoque diferencial y de género del Barrio Vital Teusaquillo constituye un eje estructural del proyecto y orienta de manera transversal todas las acciones técnicas, sociales y pedagógicas que lo componen. Este enfoque parte del reconocimiento de que las transformaciones urbanas no tienen los mismos impactos para todas las personas, y que las condiciones de género, edad, discapacidad, orientación sexual, identidad étnica o situación socioeconómica influyen directamente en la forma como se habita, se recorre y se percibe la ciudad.

Desde esta perspectiva, el proyecto asume el derecho a la ciudad como principio orientador, promoviendo entornos accesibles, equitativos y seguros que respondan a las diversidades funcionales, sociales y culturales presentes en el territorio. Así, el componente social se articula con las políticas públicas distritales que buscan garantizar la igualdad de oportunidades, la autonomía y la participación efectiva de las mujeres y de las personas con discapacidad en la vida urbana.

En coherencia con ello, el Barrio Vital Teusaquillo se espera de manera articulada con la Secretaría Distrital de la Mujer, articular a través de la instancia de participación del Comité Operativo Local de Mujer y Género (COLMYG). Esta instancia ha sido invitada a los procesos de socialización y validación del proyecto, fortaleciendo su coherencia territorial y garantizando la inclusión de los aportes de organizaciones de mujeres y lideresas comunitarias.

El proyecto también se vincula con la estrategia de la Ciudad del Cuidado, liderada por la Secretaría Distrital de Planeación y la Secretaría de la Mujer, la cual reconoce el valor social del trabajo doméstico y de cuidado no remunerado. En este marco, el Barrio Vital Teusaquillo se conecta funcional y simbólicamente con la Manzana del Cuidado de Teusaquillo, promoviendo entornos urbanos que apoyen a las cuidadoras en sus desplazamientos y actividades diarias, garantizando condiciones de accesibilidad, iluminación, descanso y seguridad.

Asimismo, el enfoque diferencial del proyecto incluye la perspectiva de discapacidad como dimensión prioritaria de la planeación territorial. A través de la articulación con la Secretaría Distrital de Integración Social (SDIS) y con el Consejo Local de Discapacidad de Teusaquillo, se promueve la identificación de barreras físicas y actitudinales en el espacio público, con el fin de diseñar intervenciones accesibles y universales. En este sentido, el

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



recorrido participativo programado con el Consejo Local de Discapacidad —bajo el lema “¡Conociendo tu experiencia construiremos accesibilidad real!”— se constituye en una herramienta de diagnóstico vivencial que recoge percepciones y experiencias de quienes enfrentan de primera mano los desafíos de movilidad y accesibilidad en el polígono.

El enfoque diferencial también considera las desigualdades territoriales en el uso y apropiación del espacio público. Las mujeres, las personas mayores, las cuidadoras y la población con discapacidad suelen experimentar mayores obstáculos en sus desplazamientos y en la ocupación de los espacios comunes. Por ello, el proyecto busca mejorar la experiencia urbana desde la movilidad segura, empática y cuidadora, fomentando infraestructuras accesibles, señalizaciones inclusivas y espacios que promuevan la convivencia y el respeto por la diferencia.

Por tanto, el Barrio Vital Teusaquillo adopta el enfoque diferencial y de género como un principio orientador que trasciende la dimensión técnica del proyecto para situarlo en el marco de las políticas de equidad, inclusión y cuidado del Distrito. De esta manera, se avanza hacia la consolidación de una ciudad más accesible, diversa y justa, donde todas las personas puedan participar, moverse y disfrutar de su entorno en condiciones de igualdad y seguridad.

17.1.2. Lectura Territorial de Realidades

La lectura territorial del Barrio Vital Teusaquillo se construye desde un enfoque integral que articula la observación técnica, el análisis social y la percepción ciudadana. El territorio no se entiende únicamente como un espacio físico de intervención, sino como un entramado de relaciones, significados y prácticas cotidianas que configuran la vida barrial. En este sentido, el componente social aporta una comprensión cualitativa del polígono, complementando los estudios técnicos de movilidad, espacio público y urbanismo táctico con el conocimiento situado de quienes habitan, transitan y desarrollan actividades en el sector.

El polígono del Barrio Vital Teusaquillo abarca un área caracterizada por su diversidad funcional y morfológica. En ella confluyen usos residenciales, comerciales, institucionales, recreativos y culturales que le otorgan una identidad particular dentro de la localidad. Los recorridos de diagnóstico y las jornadas de caracterización realizadas en los meses de julio y octubre de 2025 permitieron identificar una estructura urbana consolidada, pero con problemáticas puntuales asociadas al deterioro físico del espacio público, la inseguridad, la presencia de predios desocupados o subutilizados y la disminución de zonas verdes accesibles.

Durante el ejercicio de caracterización se registró la existencia de una población heterogénea compuesta por residentes antiguos, comerciantes, trabajadores del sector público y privado, población flotante y grupos comunitarios vinculados a la oferta cultural del área. En la zona norte del polígono se observó una mayor concentración de predios con actividad comercial, donde predomina la circulación de población no residente y el uso intensivo del espacio público para carga y descarga de mercancías. En contraste, el costado sur conserva un tejido residencial y patrimonial con presencia de adultos mayores y familias

tradicionales, que manifiestan una fuerte identidad barrial y preocupación por los cambios en el entorno.

El levantamiento de información reveló también la existencia de predios desocupados y algunos en estado de abandono, lo que genera percepciones de inseguridad y pérdida de vitalidad urbana. Estas condiciones se ven agravadas por la falta de iluminación en ciertas vías y por la presencia de habitantes de calle y recicladores que hacen uso del espacio sin condiciones adecuadas de salubridad o acompañamiento institucional. La comunidad expresó su deseo de que el proyecto contribuya a mejorar la seguridad y la convivencia, así como a recuperar el sentido de pertenencia hacia los espacios comunes.

Asimismo, se identificaron preocupaciones asociadas al tránsito vehicular, la congestión derivada de obras cercanas —especialmente por el avance del Metro de Bogotá— y la necesidad de mejorar la infraestructura peatonal. En varias manzanas, los andenes presentan obstáculos, desniveles o materiales en mal estado, lo que limita la movilidad de personas mayores o con discapacidad. Estos hallazgos sustentan la relevancia del recorrido participativo con el Consejo Local de Discapacidad, como mecanismo para reconocer y priorizar las zonas donde se deben implementar ajustes de accesibilidad y diseño universal.

La lectura territorial también permitió evidenciar el potencial del polígono como espacio de articulación cultural y ambiental. Los parques, plazoletas y equipamientos cercanos —como el Parque Central Bavaria, el Parque Armenia y la Casa Cultural de Teusaquillo— se proyectan como nodos de encuentro ciudadano, escenarios de apropiación y lugares estratégicos para desarrollar actividades pedagógicas y comunitarias. Estos espacios son fundamentales para fortalecer el componente de urbanismo táctico, fomentar la movilidad activa y consolidar el sentido de “barrio entre parques” que inspira el proyecto.

En el plano social, el proceso de campo evidenció la existencia de liderazgos comunitarios y de actores institucionales dispuestos a participar en el desarrollo del proyecto. Sin embargo, también se reconoció la necesidad de ampliar los canales de comunicación y de ofrecer información clara, oportuna y accesible sobre las etapas de intervención. La comunidad manifestó interés en participar activamente, siempre que el proceso garantice transparencia, diálogo y respeto por la vocación residencial del sector.

En Teusaquillo, la participación se expresa de manera heterogénea: la asistencia presencial puede ser variable por dinámicas urbanas y población flotante, mientras que existe alta apropiación del territorio, conocimiento normativo y disposición a incidir mediante canales digitales y comunitarios. Por ello, la estrategia combina espacios presenciales con mecanismos virtuales y trazabilidad pública de la información.

La lectura territorial de realidades, por tanto, confirma que el Barrio Vital Teusaquillo es un territorio de alta complejidad urbana y diversidad social, donde coexisten tensiones y oportunidades. Este diagnóstico constituye la base para orientar las acciones de la Estrategia de Participación y Gestión Social, promoviendo intervenciones que reconozcan

las particularidades del entorno, fortalezcan la confianza institucional y contribuyan a consolidar un modelo de ciudad más próxima, incluyente y cuidadora.

La Estrategia de Gestión Social y Participación se fundamenta en el enfoque de seguridad vial del proyecto, en tanto el análisis de siniestralidad del área de estudio evidencia una ocurrencia relevante de siniestros en el periodo 2019–2024, con eventos de alta gravedad. En consecuencia, la socialización, la pedagogía y la articulación con actores del territorio priorizan la participación informada sobre intervenciones orientadas a reducir el riesgo vial, especialmente para peatones y demás actores vulnerables.

17.1.3. Acciones propuestas desde la estrategia de participación ciudadana

A partir de la lectura territorial de realidades, la Oficina de Gestión Social de la Secretaría Distrital de Movilidad ha formulado un conjunto de acciones orientadas a atender las problemáticas, potencialidades y necesidades identificadas durante el diagnóstico participativo del Barrio Vital Teusaquillo.

Estas acciones se estructuran en seis ejes estratégicos que articulan los componentes técnicos, sociales y pedagógicos del proyecto, con el propósito de garantizar que las intervenciones urbanas respondan efectivamente a las condiciones y aspiraciones del territorio.

Se recomienda consolidar un punto único de consulta en los canales institucionales disponibles, con información clara y accesible del proyecto (alcance, fases, cronograma, mapas de cambios y preguntas frecuentes), complementado con jornadas presenciales de socialización y espacios de diálogo territorial, de manera que se fortalezca la participación informada y la trazabilidad del proceso.

a. Condiciones de habitabilidad y uso del espacio público

El diagnóstico evidenció zonas con deterioro físico, mobiliario urbano insuficiente y falta de mantenimiento, factores que limitan la apropiación ciudadana y la percepción de seguridad.

Las acciones propuestas se orientan a:

- Implementar jornadas de embellecimiento y recuperación del espacio público con participación comunitaria.
- Promover el mantenimiento de andenes, jardineras y alumbrado público, articulando esfuerzos con el IDU, la UAESP y el IDRD.
- Realizar actividades pedagógicas de urbanismo táctico, que fortalezcan la corresponsabilidad ciudadana en el cuidado de los entornos.
- Fomentar la apropiación de los parques y zonas verdes como espacios seguros y de encuentro para todas las edades.

b. Condiciones económicas y comerciales

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



La caracterización del polígono reveló una fuerte presencia de actividad comercial, especialmente en el sector norte, con población flotante y ocupación intensiva del espacio público.

Para equilibrar la dinámica económica con la habitabilidad y la movilidad se proponen acciones como:

- Socializar los beneficios del proyecto con comerciantes y empresarios locales, resaltando cómo el Barrio Vital puede dinamizar la economía de cercanía.
- Coordinar mesas de trabajo con la Secretaría de Desarrollo Económico para fortalecer estrategias de comercio responsable y movilidad sostenible.
- Desarrollar campañas de sensibilización sobre uso adecuado del espacio público, zonas de carga y descarga, y movilidad peatonal.
- Promover eventos de reactivación económica y cultural que integren la oferta comercial con actividades comunitarias.

c. Condiciones de movilidad y accesibilidad

La movilidad peatonal y vehicular del polígono presenta retos asociados a la congestión, la señalización y el estado de la infraestructura.

Desde el componente social se priorizan acciones como:

- Realizar jornadas de caminabilidad y observación participativa para identificar puntos críticos de accesibilidad.
- Implementar campañas pedagógicas de movilidad segura, en coordinación con la Subdirección de Cultura Ciudadana y Comportamiento del Tránsito.
- Promover el uso del transporte público y la movilidad activa (caminar, bicicleta) a través de actividades educativas y demostrativas.
- Acompañar el proceso de urbanismo táctico como herramienta de sensibilización frente a la apropiación segura de la vía pública.

d. Enfoque de género y diversidad

La diversidad social, cultural y de género es uno de los mayores valores del territorio.

El proyecto, en coherencia con la Secretaría Distrital de la Mujer y el Comité Operativo Local de Mujer y Género (COLMYG), plantea las siguientes acciones:

- Vincular a organizaciones de mujeres en el diseño y validación de las actividades participativas.
- Promover el reconocimiento del trabajo de las cuidadoras y su rol en la sostenibilidad barrial.
- Desarrollar espacios seguros de participación para mujeres, personas LGBTIQ+ y otros grupos históricamente excluidos.
- Realizar campañas conjuntas con la Secretaría de la Mujer sobre prevención de violencias y promoción de entornos protectores.

Estas acciones se articulan con la Manzana del Cuidado de Teusaquillo, generando sinergias territoriales que potencian la autonomía, el descanso y la movilidad segura de las mujeres cuidadoras.

e. Accesibilidad de personas con discapacidad y personas mayores

El diagnóstico mostró la existencia de múltiples barreras físicas y perceptuales que afectan la autonomía de personas mayores y con discapacidad.

En articulación con la Secretaría de Integración Social y el Consejo Local de Discapacidad, se proyectan las siguientes acciones:

- Desarrollar recorridos vivenciales con personas con discapacidad para identificar puntos críticos y proponer soluciones técnicas.
- Garantizar la aplicación de los principios de diseño universal en la adecuación de andenes, rampas e intersecciones seguras.
- Implementar acciones de sensibilización con la comunidad sobre respeto a las personas con movilidad reducida.
- Promover ejercicios de co-creación con líderes del Consejo Local bajo el lema: “¡Conociendo tu experiencia construiremos accesibilidad real!”

f. Fortalecimiento de la participación ciudadana

La participación es el eje transversal del proyecto y el medio para garantizar que las intervenciones sean sostenibles y legítimas socialmente.

Las acciones previstas incluyen:

- Crear un mecanismo permanente de comunicación con la comunidad (correo institucional, línea de atención y canal informativo del proyecto).
- Consolidar espacios de diálogo como las mesas territoriales del Barrio Vital, integrando entidades, líderes y residentes.
- Implementar una estrategia de cartografía social para recoger y georreferenciar aportes ciudadanos.
- Desarrollar actividades lúdicas y pedagógicas que promuevan la cultura del cuidado, el respeto por la movilidad segura y la corresponsabilidad en el espacio público.

Estas acciones no solo buscan responder a los hallazgos del diagnóstico, sino consolidar un proceso de transformación participativa y corresponsable.

El Barrio Vital Teusaquillo se proyecta, así, como un territorio donde la planeación técnica, la gestión social y la participación ciudadana convergen para construir una ciudad accesible, cuidadora y equitativa, que reconoce la diversidad de sus habitantes y promueve entornos más humanos, seguros y sostenibles.

17.1.4 Recomendaciones y alertas para fortalecer la participación informada

La Estrategia de Gestión Social y Participación del Barrio Vital Teusaquillo se desarrolla en concordancia con el enfoque de participación democrática incidente del POT y con la lógica del Sistema de Participación Territorial, entendido como un marco para fortalecer la interlocución, la rendición de cuentas y la circulación de información en torno a programas y proyectos urbanos, promoviendo una construcción colectiva del territorio.

En ese sentido, y considerando las dinámicas propias de Teusaquillo (alta apropiación del territorio y presencia de diversos actores, con participación heterogénea en lo presencial y alta interacción en escenarios digitales), se plantean las siguientes recomendaciones para consolidar condiciones de participación informada durante las fases de implementación.

Se recomienda consolidar un punto único de consulta en los canales institucionales disponibles, con información clara y accesible del proyecto (alcance, fases, cronograma, mapas de cambios y preguntas frecuentes), complementado con jornadas presenciales de socialización y espacios de diálogo territorial, de manera que se fortalezca la trazabilidad del proceso y la comprensión ciudadana. En paralelo, se sugiere priorizar una pedagogía orientada a la seguridad vial y la prevención de siniestros, conectando el propósito del Barrio Vital con la reducción de riesgos, la accesibilidad universal y la protección de actores viales vulnerables.

Asimismo, para fortalecer la confianza y la apropiación, se recomienda mantener un enfoque de implementación progresiva y ajustable, en el que las medidas operativas y de diseño puedan afinarse a partir del seguimiento técnico y la retroalimentación ciudadana, preservando siempre el objetivo central del proyecto. Finalmente, resulta clave reforzar la articulación interinstitucional con roles claros y mensajes consistentes sobre alcances y fases, de modo que la comunidad cuente con referentes estables de información y se eviten interpretaciones divergentes sobre lo temporal y lo definitivo.

18. ESTRATEGIA DE INTERVENCIÓN DEL BARRIO VITAL TEUSAQUILLO ENTRE PARQUES

18.1. Etapas e implementación del proyecto.

Las fases de implementación de los Barrios Vitales se describen en el capítulo 3.2 de la siguiente manera: Fase 1 - Diagnóstico, planeación y diseño la cual tarda 6 meses, Fase 2 - Urbanismo Táctico puede llegar a tardar 6 mese, la Fase 3 - Obra Civil de 26 a 36 meses, Fase 4 - Seguimiento y evaluación va en paralelo con las anteriores 3. Sin embargo para cada territorio se puede llevar a cabo un programa de ejecución por etapas en la implementación del urbanismo táctico en este caso puntual para el Barrio Vital Teusaquillo entre parques se propone la siguiente coordinación con el fin de lograr una implementación

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



completa e integral. A continuación se describe la propuesta por etapas para la implementación del Barrio Vital Teusaquillo.

Etapas A - Corto Plazo

- a. Diagnóstico, formulación, pruebas piloto y procesos de participación con la comunidad.
- b. Proceso de socialización cambios de sentido viales según protocolo OGS sobre el tramo de la calle 36 entre Av Carrera 19 y 18, la calle 39 entre carrera 16 y Transversal 18 bis y la carrera 18 entre calle 36 y 37.
- c. Proceso de adopción de materas a implementar según propuesta de diseño final.
- d. Implantación de demarcación horizontal con Urbanismo táctico en el interior del Barrio Vital Teusaquillo se puede iniciar con los filtros modales y luego ir completando los siguientes tramos viales con las chicanas, extensiones de andes, separadores centrales y plazoletas como nuevos espacios para la circulación, el encuentro y la renaturalización, los cuales plantea el Barrio Vital.
- e. Implementación de barreras tipo materas y bolardos cúbicos, mobiliario urbano, Mobiliario para el emprendimiento y mobiliario para el deporte.
- f. Proceso de apropiación de la comunidad pintura a la calle.

Etapas B - Mediano Plazo

- a. Implementación de resaltos parabólicos sobre la Transversal 17a bis
- b. Lanzamiento y entrega comunidad Barrio Vital Teusaquillo entre parque.

Etapas C - Largo Plazo

- a. Implementación de carril único compartido para el Sistema Integrado de Transporte Público SITP.
- b. Seguimiento y monitoreo Implementación.

Etapas D - Largo Plazo Articulación Interinstitucional

- a. Gestión e implementación Fase 3 Obra Civil.
- b. Seguimiento y monitoreo Construcción.
- c. Seguimiento y monitoreo a los indicadores y al estado de la intervención en fase de Obra civil.

La implementación se desarrollará de forma progresiva y con enfoque de mejora continua: las medidas de urbanismo táctico y operación (demarcación, mobiliario, paraderos, sentidos viales, entre otras) se acompañarán de seguimiento técnico y social, con el análisis de los resultados de los indicadores en términos de seguridad vial, accesibilidad peatonal y percepción ciudadana, esto con el fin de identificar y gestionar posibles mejoras.

18.2. Prueba Piloto de Diagnóstico

En ingeniería de tránsito, las pruebas piloto son una herramienta fundamental para evaluar, en condiciones reales y controladas, la efectividad de nuevas medidas o intervenciones antes de implementarlas de forma definitiva o a gran escala.

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



Son ensayos temporales que se realizan sobre un tramo vial, una intersección o un área específica, con el fin de analizar el comportamiento del tráfico, la seguridad vial y la interacción de los usuarios frente a una medida o diseño propuesto. Su propósito es validar la viabilidad técnica, funcional y social de una intervención antes de que sea ejecutada de manera permanente.

Estas pruebas permiten observar directamente los efectos que una modificación puede generar en la dinámica de movilidad, tanto en el flujo vehicular como en los modos activos (peatonal y ciclista).

18.2.1 Objetivos Prueba Piloto

GENERAL

Simular las condiciones definitivas a implementar en el marco del proyecto Barrios Vitales en la localidad de Teusaquillo, con el propósito de validar su viabilidad técnica, funcional y social, y evaluar la efectividad de las acciones y medidas propuestas, así como su impacto en la movilidad y dinámica del sector.

ESPECÍFICOS

- Evaluar la efectividad de nuevas medidas de control, señalización, o rediseño vial.
- Medir el impacto en la seguridad vial, la velocidad de circulación, los tiempos de viaje y los conflictos entre usuarios.
- Analizar la aceptación ciudadana y el grado de comprensión por parte de los diferentes actores viales.
- Ajustar y optimizar el diseño antes de invertir en una intervención definitiva.
- Promover la participación comunitaria, generando apropiación del espacio público y retroalimentación directa de los usuarios.
- Adecuar temporalmente los pasos peatonales seguros
- Mejorar las condiciones de movilidad en este tramo, mitigando los excesos de velocidad
- Mejorar la percepción de seguridad vial peatonal en el sector
- Involucrar a la comunidad local en procesos participativos de apropiación del espacio público

18.2.2 Descripción Prueba Piloto

Ante la dinámica residencial del sector y considerando las intervenciones previas de urbanismo táctico, se implementó en la localidad de Teusaquillo la Prueba piloto de la estrategia Barrios Vitales, la cual tuvo una duración de 1 semana. Se llevó a cabo del viernes 12 de Septiembre al 19 de Septiembre del 2025. Esta iniciativa tuvo como propósito principal fomentar la apropiación ciudadana del espacio público y promover un entorno más seguro y accesible para los diferentes actores viales, y evaluar algunas acciones y medidas, así como su impacto en la movilidad del sector.

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



Como parte de la medida, se dispusieron elementos de seguridad vial orientados a la moderación del tránsito y a la reducción de excesos de velocidad, complementados con actividades de pedagogía y acompañamiento por parte de unidades en campo. De esta manera, se buscó no solo generar cambios en el comportamiento de los conductores, sino también fortalecer la percepción de seguridad y confianza de la comunidad frente al uso del espacio público.

Personal en campo

Con el fin de garantizar la seguridad vial durante la implementación del piloto, se dispuso de personal operativo en puntos estratégicos del tramo intervenido. Su labor estuvo orientada a facilitar cruces seguros para los peatones, ordenar los flujos vehiculares y prevenir incidentes asociados a la problemática de exceso de velocidad previamente identificada en el sector.

El personal del Grupo Operativo de Gestión en Vía (GOGEV) fue asignado de manera estratégica, de acuerdo con las condiciones de circulación y los puntos de mayor riesgo, quedando distribuido de la siguiente manera:

Imagen 77. Esquema de implementación piloto Barrios Vitales Teusaquillo



Fuente: Propia SDM -SGV tomada a partir de Mapas Bogotá.

El piloto se implementó inicialmente con el apoyo de tres unidades del Grupo Guía, distribuidas estratégicamente en los siguientes puntos, con las actividades descritas a continuación:

- **Carrera 17 y Transversal 17A Bis (entre calles 34 y 35):** Apoyo para el paso seguro de peatones, control de parqueo irregular y actividades pedagógicas sobre el

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



uso del espacio público.

- **Calle 34 con Carrera 17:** Gestión de la intersección para prevenir bloqueos y mantener condiciones seguras de circulación durante el piloto.
- **Calle 36 con Carrera 18:** Canalización y cierre vial en horarios establecidos, prevención de hurto de material, socialización de la medida y orientación a conductores.

Posteriormente, y dado el resultado favorable observado durante la fase piloto, el operativo fue optimizado, reduciendo el personal a dos unidades, las cuales mantuvieron su cobertura en los mismos puntos de acción, asegurando la continuidad de las medidas implementadas.

Imagen 78. Implementación piloto Barrios Vitales Teusaquillo



Fuente: Propia SDM -SGV

Materiales instalados

La intervención consistió en la reducción del ancho de la calzada en el tramo de la Transversal 17A Bis, entre las calles 35 y 36, con el fin de transformar el espacio vial en un entorno más seguro y accesible. Para tal propósito, se instalaron elementos de seguridad

Secretaría Distrital de Movilidad

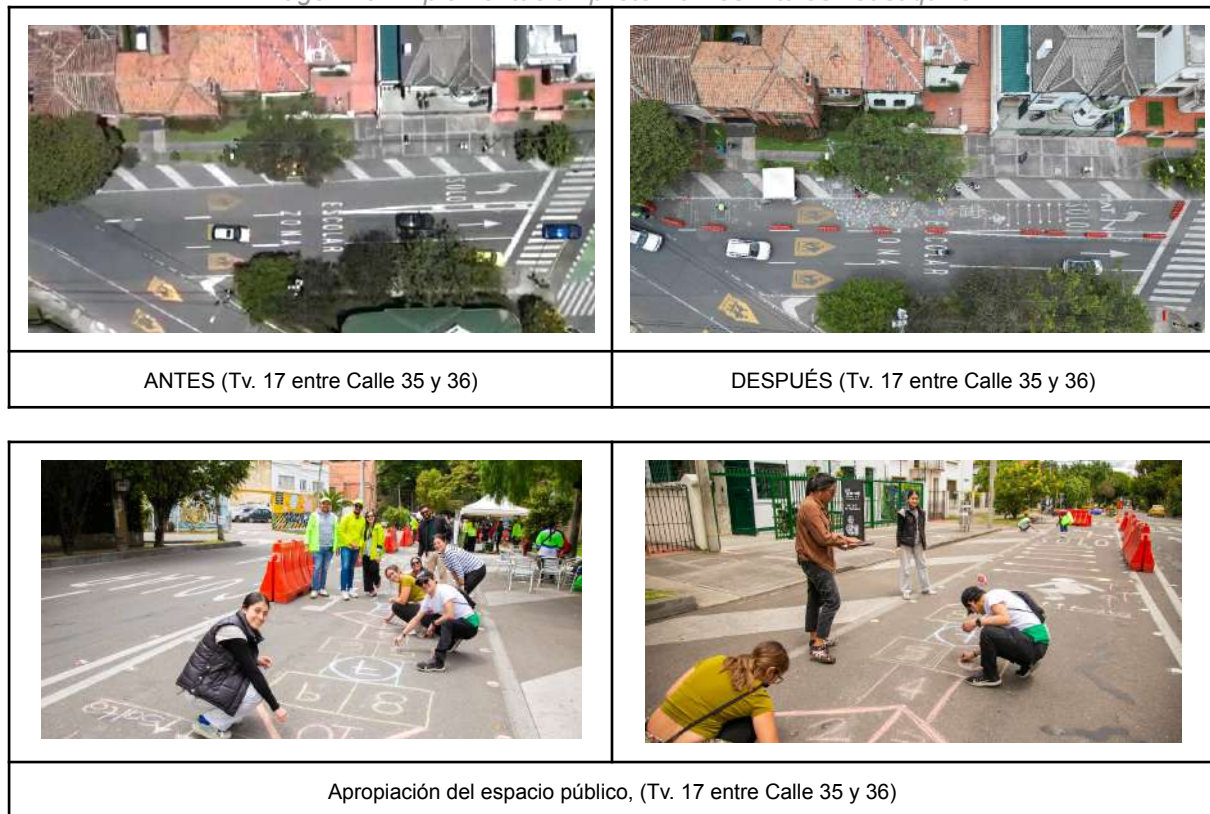
Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195



vial tipo maletín, dispuestos de manera estratégica para delimitar la vía, impedir el estacionamiento irregular y forzar la disminución de la velocidad vehicular.

Esta acción se enmarca dentro de los principios del urbanismo táctico y la seguridad vial, priorizando la movilidad peatonal y promoviendo la apropiación ciudadana del espacio público. Lo anterior se representa en el siguiente esquema:

Imagen 79. Implementación piloto Barrios Vitales Teusaquillo



Fuente: Propia SDM -SGV

Adicionalmente, se llevó a cabo una canalización con material tipo cono en la intersección de la Calle 36 con Carrera 18, con el propósito de implementar un desviador que organizara los flujos vehiculares provenientes de la Calle 36. Esta medida buscó reducir los conflictos generados en la intersección y, al mismo tiempo, garantizar condiciones de libre y segura circulación para peatones y ciclistas que transitan por el sector. Esta intervención tuvo como finalidad evaluar la viabilidad de futuros cambios de sentido vial, apoyándose en actividades de pedagogía desarrolladas mediante el uso de material implementado.

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



Imagen 80. Implementación piloto Barrios Vitales Teusaquillo



Canalización conos, (Calle 36 con Kr. 18)

Fuente: Propia SDM -SGV

18.2.3 Conclusiones Técnicas Prueba Piloto

Velocidades

Mediante la utilización de radares y del convenio suscrito entre la Secretaría Distrital de Movilidad y la plataforma Waze, se efectuó el seguimiento de las velocidades vehiculares sobre la Carrera 17 y la Transversal 17A Bis, en el tramo comprendido entre las calles 34 y 37. Para ello, se definieron períodos de línea base y de seguimiento en condiciones de operación típicas del sector (martes, miércoles y jueves, entre las 9:00 y las 12:00 horas).

En el caso de las mediciones con radar, la línea base correspondió al 2 de septiembre de 2025 y el seguimiento al 18 de septiembre de 2025. Para la información obtenida a través de la plataforma Waze, la línea base se estableció los días 20 y 21 de agosto, y el seguimiento los días 16, 17 y 18 de septiembre de 2025.

Estas mediciones permitieron realizar un análisis comparativo orientado a identificar el impacto de la medida sobre la velocidad de operación en la vía intervenida, con los resultados que se presentan a continuación:

Tabla 48. Registros de velocidad Radar/Waze

	Velocidad promedio Línea Base	Velocidad promedio Piloto	Reducción exceso de velocidad
Radar	33 km/h	29 km/h	(-)10,94 %
Waze	24,30 km/h	23,33 km/h	(-)4 %

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de radar y waze

En conclusión, tanto de las mediciones con radar como de los registros de la plataforma Waze, evidencian un impacto positivo en los niveles de velocidad dentro del área de estudio. Este comportamiento permite concluir que la medida implementada cuenta con un respaldo técnico sólido, dado que durante la fase piloto se registró una disminución efectiva en los

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195



excesos de velocidad, contribuyendo a la mitigación de los factores de riesgo y a la mejora de las condiciones de seguridad vial en el tramo intervenido.

Usuarios beneficiados

De acuerdo con el aforo peatonal realizado el 12 de agosto de 2025 por la Dirección de Inteligencia para la Movilidad, en la intersección de la Carrera 17 con Calle 35, se efectuó el conteo de personas que transitan por el punto con el propósito de caracterizar la demanda peatonal en el área de influencia del proyecto. Durante la hora de máxima demanda, comprendida entre las 7:30 y las 8:30 horas, se registró un flujo de 263 peatones, mientras que para el periodo total de observación, comprendido entre las 6:00 y las 20:00 horas, se contabilizó un total de 1.427 peatones.

Estos valores permiten estimar la magnitud de la población usuaria directamente beneficiada con la medida, evidenciando la relevancia de implementar acciones orientadas a mejorar la seguridad y accesibilidad peatonal en un punto con alta concentración de desplazamientos a pie.

Transporte Público

- Se evidenció un bajo flujo vehicular a lo largo de los corredores con operación de rutas asociadas al SITP, que sumado al acompañamiento de agentes y guías en vía, facilitó la coordinación y gestión del flujo vehicular, por lo cual no se generaron afectaciones al servicio.
- Dado que se mantuvo la operación normal, no se evidenciaron afectaciones en los paraderos 347A00, 347B00, 147A00 y 147B00.
- Las medidas de pacificación, demarcación y de urbanismo táctico propuestas deben considerar las maniobras de los vehículos que transitan actualmente (radios de giro y maniobras de buses padrones). En aras de mitigar posibles conflictos entre los vehículos asociados al SITP y otros actores, en especial los más vulnerables, ciclistas y peatones.
- Las medidas complementarias deben considerar la gestión de velocidad con el fin de mitigar posibles conflictos.
- Las medidas de pacificación, demarcación y de urbanismo táctico propuestas favorecen la circulación segura de peatones en general, por lo cual se considera positivo al contribuir a la accesibilidad y conectividad de los usuarios y el SITP, mientras se consideren las distancias mínimas establecidas.

Semaforización

- La prueba piloto con cierre de carril, permitió ampliar andenes, generar zonas de permanencia y encuentro ciudadano y habilitar un espacio público multifuncional, mostró que la intersección semaforizada mantiene un comportamiento estable bajo la programación actual.
- Se evidenció que es viable conservar la configuración actual con fase independiente para el giro izquierdo S-W.
- También se identificó la oportunidad de fortalecer la operación semafórica mediante evaluación de la alternativa de integrar el giro izquierdo del movimiento S-W al

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



tiempo del movimiento directo S–N, habilitando así una fase peatonal exclusiva, esto teniendo en cuenta la reducción de capacidad de movimiento directo.

- La decisión final deberá orientarse a garantizar la seguridad vial y fortalecer la accesibilidad peatonal, asegurando al mismo tiempo un equilibrio con las necesidades de los usuarios motorizados, en coherencia con los principios de la estrategia Barrios Vitales, y estará sujeta a los análisis técnicos y estudios complementarios que se realicen en la intersección.
- Independientemente del esquema que se adopte, será necesario reorganizar el mobiliario semaforico para garantizar una correcta visibilidad de las indicaciones, optimizar la lectura de los usuarios y reforzar la seguridad de peatones y conductores"

18.2.4 Conclusiones Sociales Prueba Piloto

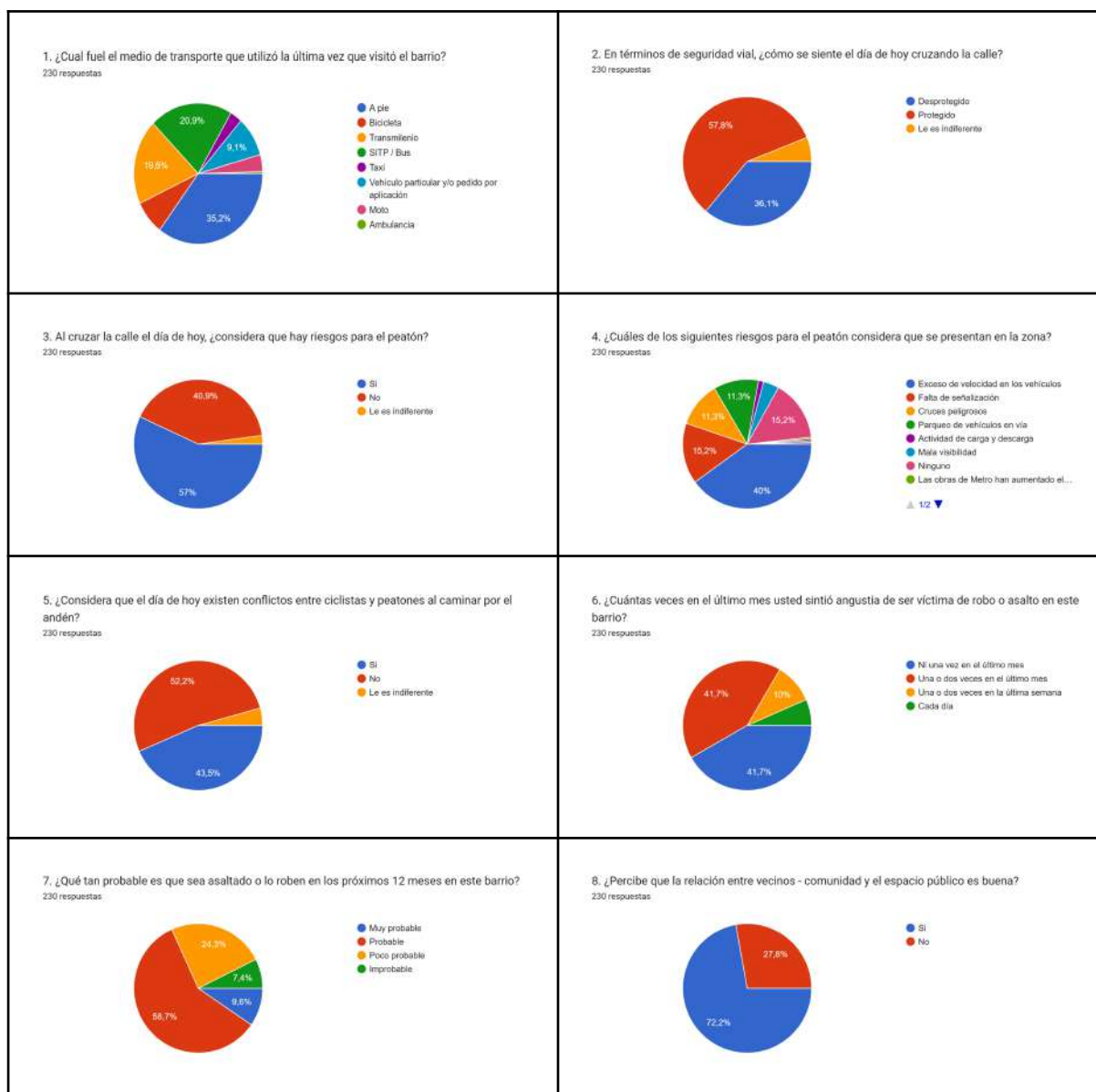
La jornada permitió consolidar un proceso de diagnóstico participativo que integra tanto el componente técnico como el social de la intervención. A partir de las encuestas de percepción, los talleres de co-diseño, las actividades de urbanismo táctico y los recorridos técnicos, se identificaron zonas críticas asociadas a problemas de exceso de velocidad, deterioro del espacio peatonal, lo que evidencia la necesidad de acciones integrales de movilidad, infraestructura y cultura ciudadana.

El ejercicio participativo fortaleció el vínculo entre la comunidad y la institucionalidad, evidenciando el valor de la co-creación y el urbanismo táctico como metodologías efectivas para construir entornos seguros, sostenibles y apropiados por los residentes. De igual manera, se resalta la relevancia del seguimiento continuo a la percepción ciudadana, de modo que los aprendizajes y aportes recolectados sirvan de base para ajustar las estrategias de intervención en etapas posteriores.

En síntesis, el proceso adelantado en Teusaquillo refleja una metodología replicable para otras zonas de la ciudad, en la que el diseño colaborativo, la observación territorial y la evaluación de impacto social se articulan para transformar el espacio público en un entorno vital, equitativo y seguro. Los resultados obtenidos constituyen insumos fundamentales para la toma de decisiones técnicas y comunitarias que orientarán la continuidad del proyecto y garantizarán su sostenibilidad a largo plazo.

ENCUESTA DE PERCEPCIÓN 230 respuestas en los dos tipos de encuestas DÍAS DE APLICACIÓN 13 AL 19 DE SEP

Tabla 49. Resultado encuesta de percepción Movilidad, Seguridad Vial y Seguridad Personal



Secretaría Distrital de Movilidad

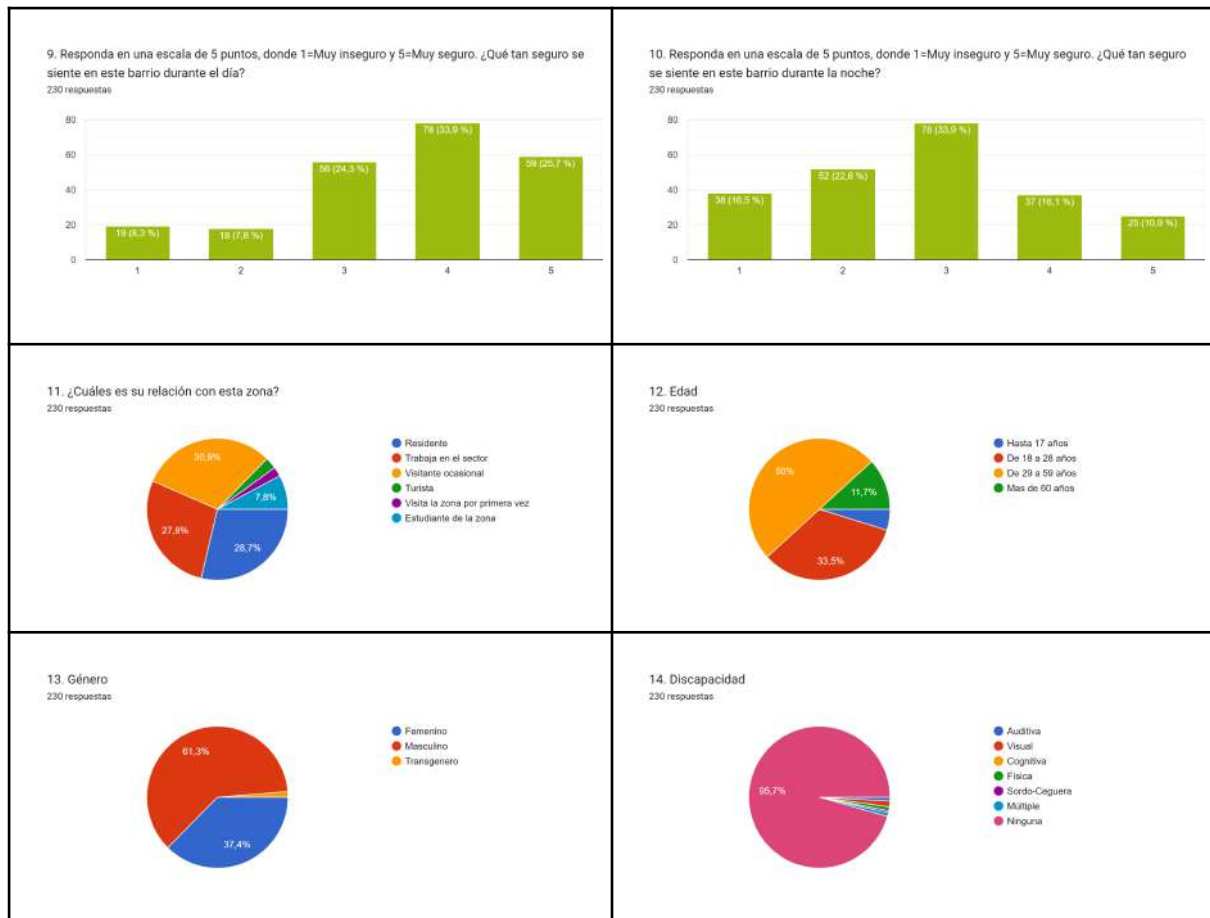
Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195





Fuente: Elaboración propia Barrios Vitales DPM/SDM

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

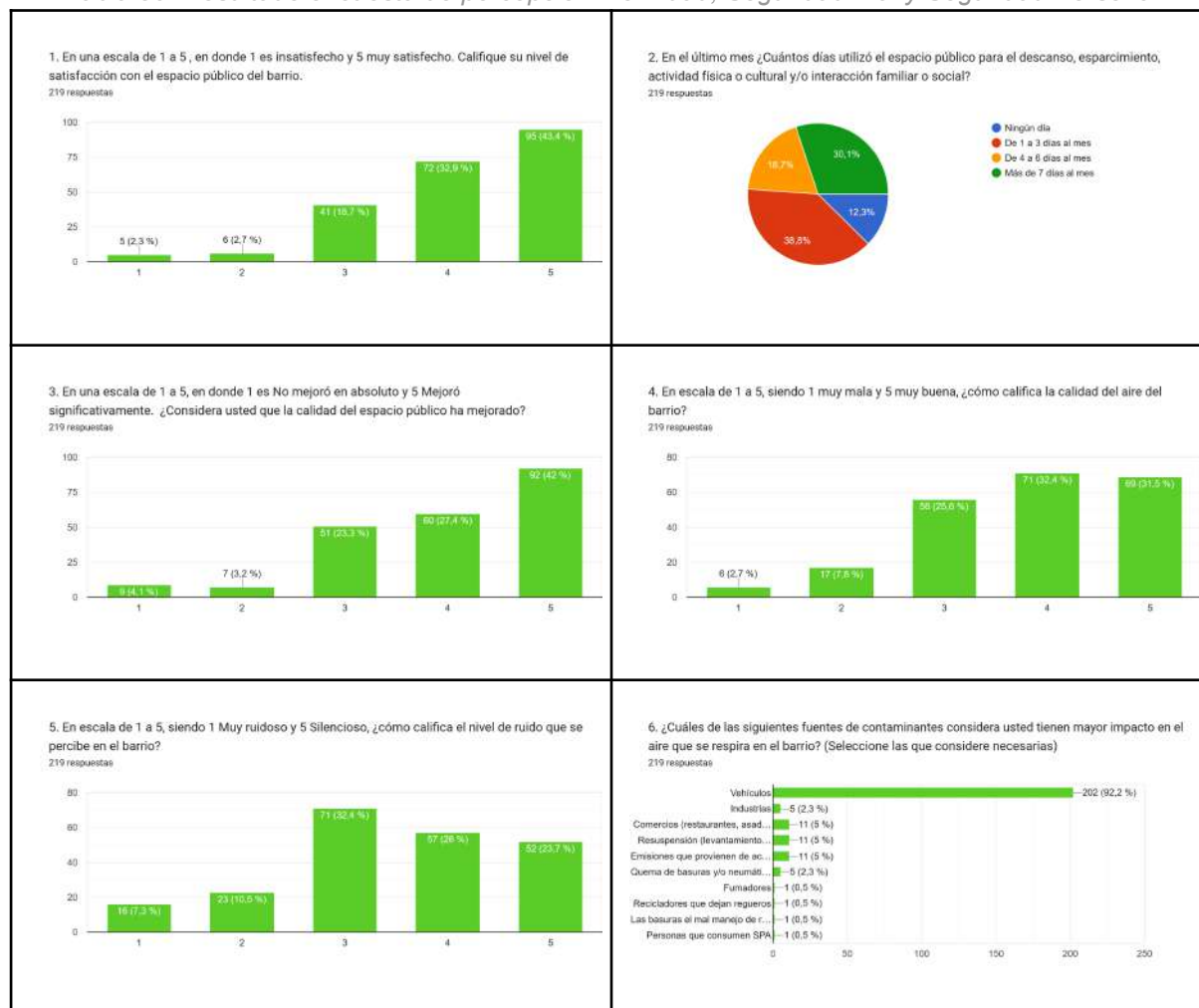
Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



Tabla 50. Resultado encuesta de percepción Movilidad, Seguridad Vial y Seguridad Personal



Secretaría Distrital de Movilidad

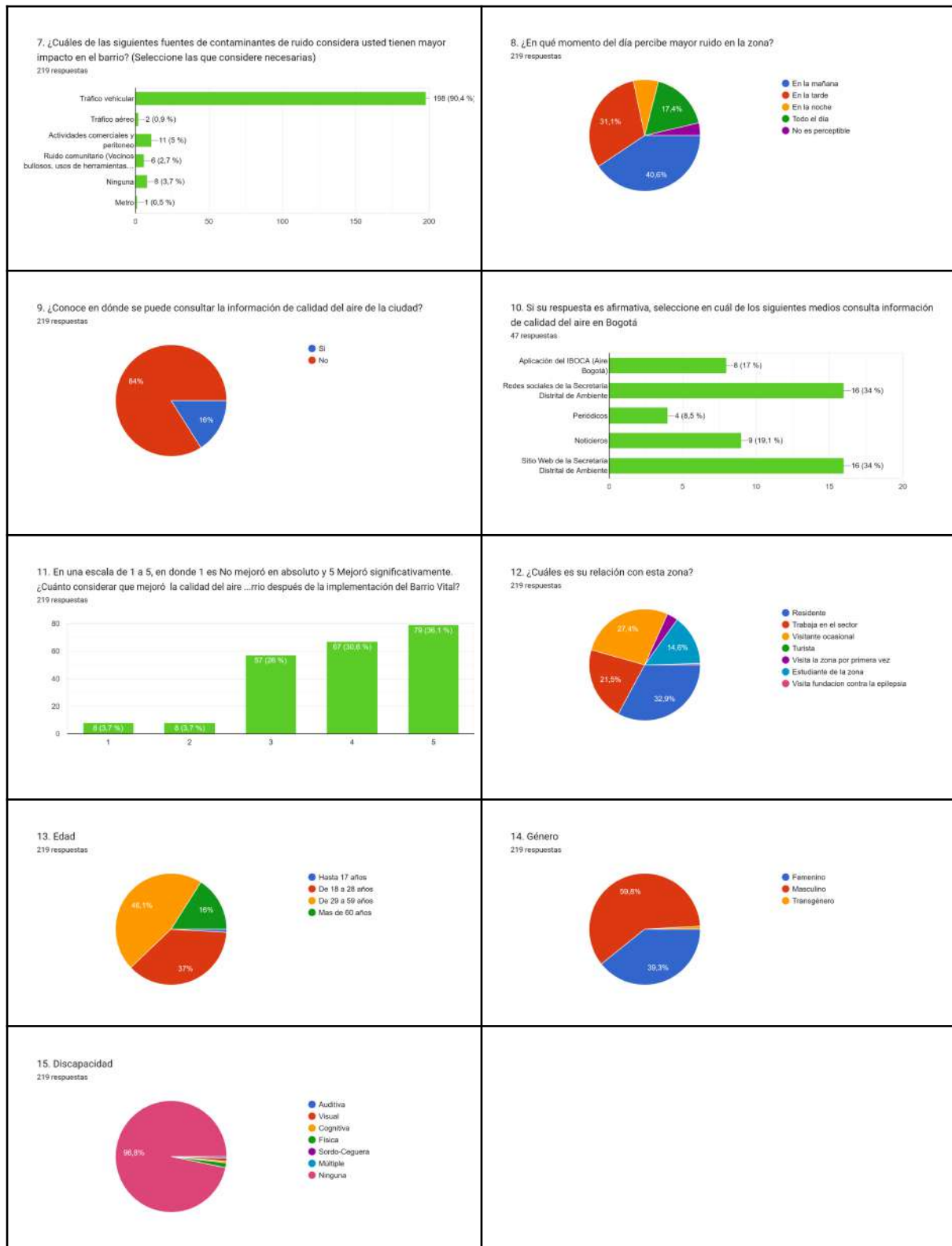
Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195





Fuente: Elaboración propia Barrios Vitales DPM/SDM

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



19. ESTRATEGIA CONCEPTUAL BASE DE DISEÑO E INTERVENCIÓN EN TEUSAQUILLO

Ubicado en la localidad de Teusaquillo, dentro de la **UPZ Teusaquillo**, el proyecto “**Barrio Vital Teusaquillo**” se plantea como una estrategia de transformación urbana que busca reconectar a residentes y visitantes mediante una red verde, biodiversa y sostenible, concebida para impulsar la caminata como principal modo de desplazamiento.

A través de esta visión, se promueve una ciudad más saludable, con mejor calidad del aire, menor contaminación y mayor seguridad vial para peatones y biciusuarios, fortaleciendo así la movilidad activa y la convivencia en el espacio público. Inspirado en el concepto de ciudad de proximidad, el proyecto propone un modelo territorial diseñado a escala humana, centrado en las personas y en su bienestar cotidiano. La propuesta busca consolidar un entorno urbano inclusivo, accesible y resiliente, donde la movilidad activa y los espacios públicos de calidad se integren como ejes estructurantes de la vida urbana. Se promueven calles completas y seguras, que ofrezcan condiciones adecuadas para peatones, ciclistas y usuarios del transporte público, articuladas con zonas de encuentro, permanencia y recreación que fomenten la apropiación ciudadana del espacio público.

El proyecto contempla la creación de nuevas áreas de encuentro, permanencia, y plazas peatonales, así como la identificación de zonas con alto potencial de reverdecimiento. Se propone la consolidación de un corredor ecológico principal que funcione como eje articulador entre los parques Teusaquillo y El Brasil, extendiendo su influencia hacia el Parque Nacional y el Parkway, generando así una conectividad ecológica y social a escala barrial y urbana. El reverdecimiento de las vías, mediante la incorporación de arbolado diverso, jardines de lluvia y mobiliario urbano funcional, contribuirá al confort ambiental y al embellecimiento del paisaje urbano. Asimismo, el proyecto busca dinamizar la economía local mediante la activación de fachadas activas comerciales en los primeros pisos, promoviendo la vida de barrio y la economía de proximidad. La presencia de ciclovías seguras, cruces peatonales amplios y accesibles, y espacios con diseño universal garantizará la inclusión de todos los grupos etarios y con diferentes condiciones de movilidad.

En el plano urbano, “**Barrio Vital Teusaquillo entre Parques**” se articula con diferentes proyectos estratégicos de ciudad, como el Plan Especial de Manejo y Protección (PEMP) de Teusaquillo, los Distritos Creativos, La Manzana del Cuidado, y las iniciativas de la Alcaldía Local de Teusaquillo, consolidando una visión integral e interinstitucional que busca potenciar las capacidades del territorio.

Finalmente, esta iniciativa pretende fortalecer los vínculos entre el patrimonio, la cultura y la comunidad, promoviendo la conservación ambiental, la protección del legado arquitectónico y la revalorización de la identidad urbana de Teusaquillo. El proyecto se concibe, así, como una oportunidad para reimaginar la ciudad desde la cercanía, la sostenibilidad y la equidad, generando un modelo replicable de barrio vital y resiliente para Bogotá

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



Imagen 81. Render propuesta Fase 3 Barrios Vitales Teusaquillo



Fuente: Elaboración propia Barrios Vitales DPM/SDM

19.1. Consideraciones de la propuesta por Eje Estratégico.

A partir de las conclusiones, necesidades y recomendaciones planteadas desde cada uno de los componentes técnicos del Barrio Vital Teusaquillo, a continuación se presentan los lineamientos técnicos asociados a los ejes y objetivos específicos de la estrategia de Barrios Vitales, y como referencia para la estructuración general de la propuesta de intervención.

Tabla 51. Propuesta según ejes estratégicos y objetivos Barrio Vitales

Eje 1: Priorización de medios de transporte sostenibles: Promover la transformación de los entornos locales mediante cambios en los modos de viaje de las personas y priorizando la movilidad activa.	
Objetivo 1: Promover la intermodalidad con el fin de reducir los viajes en vehículos particulares al interior del barrio y aumentar los viajes en transporte público y movilidad activa.	Lineamiento: Se proyecta la reducción de los viajes de paso y la desincentivación del uso del vehículo particular al interior del barrio, mediante la implementación de cambios de sentido vial que generen un flujo tipo bucle, el estrechamiento de calzada y la incorporación de carriles exclusivos, con el fin de priorizar la movilidad activa, fortalecer la intermodalidad y mejorar las condiciones de seguridad vial.

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



Objetivo 2: Reducir las emisiones de contaminantes atmosféricos producidas por el transporte motorizado para mejorar la calidad del aire al interior del barrio.

Objetivo 3: Implementar estrategias efectivas para controlar “atajos vehiculares - rat running” al interior del barrio.

Lineamiento: Con la eliminación del tráfico de paso en el interior del barrio y la reducción del volumen de vehículos circulando al interior del barrio se logra reducir las emisiones de contaminantes atmosféricos producidas por el transporte motorizado y se evitan los atajos al interior del Barrio Vital.

Imagen 82. Esquema propuesta Eje 1 Barrios Vitales Teusaquillo



Fuente: Elaboración propia Barrios Vitales DPM/SDM

Eje 2. Resignificación del uso de la calle: Gestionar la transformación de las calles atendiendo principios de “creación de lugares” para diseñar espacios públicos en beneficio de la ciudadanía, principalmente para las y los peatones y las y los biciusuarios.

Objetivo 4: Reconfigurar las franjas funcionales de la red vial y el espacio público para la movilidad, priorizando las franjas peatonales y cruces seguros para facilitar la movilidad a pie, conectando nodos urbanos y eliminando barreras físicas a través de diseños con criterios de accesibilidad universal.

Lineamiento: Frente a la transformación y reconfiguración del perfil vial la propuesta promueve la recuperación del espacio público en calzada con la aparición de andenes emergente que articulan el comercio local con la circulación y permanencia, generando nuevos espacios públicos en el sector. Así mismo se integra la estrategia de accesibilidad universal con

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



	el fin de mejorar la conectividad en las intersecciones para las personas con movilidad reducida y/o en condición de discapacidad.
Objetivo 5: Flexibilizar del diseño del perfil vial bajo la estrategia de calles completas, para mejorar las condiciones ambientales y paisajísticas al interior del barrio.	Lineamiento: La propuesta del Barrio Vital Teusaquillo incluye nuevos espacios con potencial de reverdecimiento para, el disfrute y la contemplación. Este tipo de nuevos espacios recuperados en calzada tienen el potencial de integrar Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible por medio del desendurecimiento de la calzada para integrar zonas blandas , Jardines de Lluvia y Nuevo Arbolado en el Sector.

Imagen 83. Esquema propuesta Eje 2 Barrios Vitales Teusaquillo



Fuente: Elaboración propia Barrios Vitales DPM/SDM

Eje 3. Visión Cero: Promover estrategias de proximidad seguras para las y los peatones y las y los ciclistas al interior del barrio, mediante la gestión efectiva de la velocidad de circulación vehicular, para así salvar y proteger la vida de todos los actores viales, priorizando los más vulnerables.

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

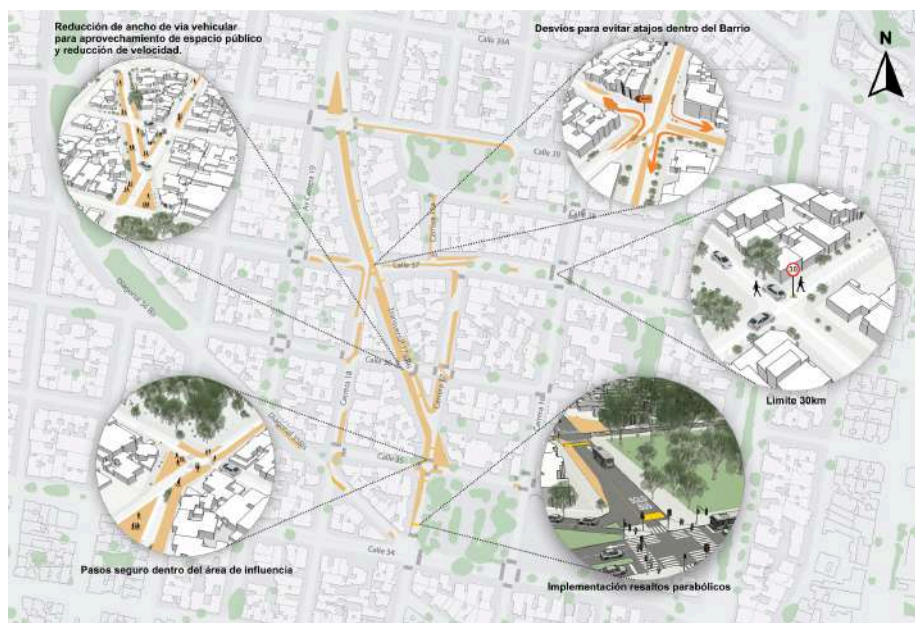
www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



Objetivo 6: Implementar medidas de tráfico calmado y pacificación del tránsito con el fin de mejorar las condiciones de seguridad vial al interior del barrio.	Lineamiento: La propuesta contempla la reducción de la velocidad por medio de acciones de tráfico calmado con el angostamiento de la calzada en los cruces o intersecciones, la integración de separadores e isletas para proteger a los peatones, el mantenimiento de la señalización horizontal de las intersecciones tanto el el borde, como en el interior del área de intervención y la consolidación de pasos seguros en O,a si mismo se propone el mantenimiento y mejoramiento de las intersecciones semaforizadas sobre los corredores de la carrera 19 y la carrera 16. y la implementación de resaltos parabólicos sobre el corredor de la Transversal 17a bis entre CI 34 y CL 39
Objetivo 7: Reducir los índices de siniestralidad vial al interior del barrio.	

Imagen 84. Esquema propuesta Eje 3 Barrios Vitales Teusaquillo



Fuente: Elaboración propia Barrios Vitales DPM/SDM
Imagen 85. Perfil vial propuesto Kr 17 con calle 35

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

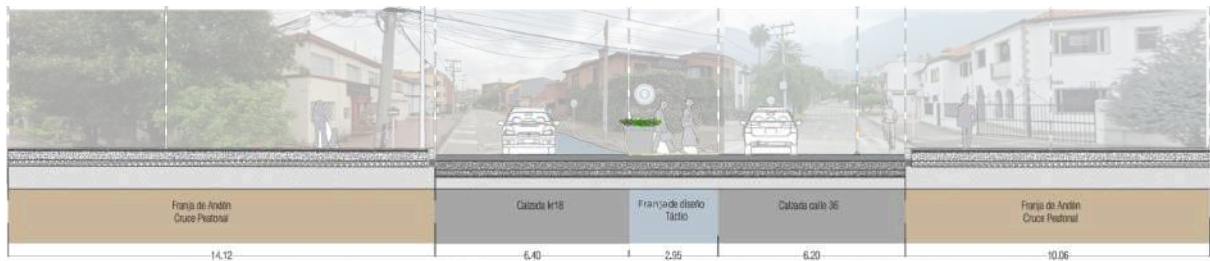
Información: Línea 195





Fuente: Elaboración propia Barrios Vitales DPM/SDM

Imagen 86. Perfil vial propuesto Calle 36 con kr 18



Fuente: Elaboración propia Barrios Vitales DPM/SDM

Imagen 87. Perfil vial propuesto Transversal 17A Bis - Entre calle 35 y calle 36



Fuente: Elaboración propia Barrios Vitales DPM/SDM

Imagen 88. Perfil vial propuesto Transversal 17A Bis Con calle 37

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

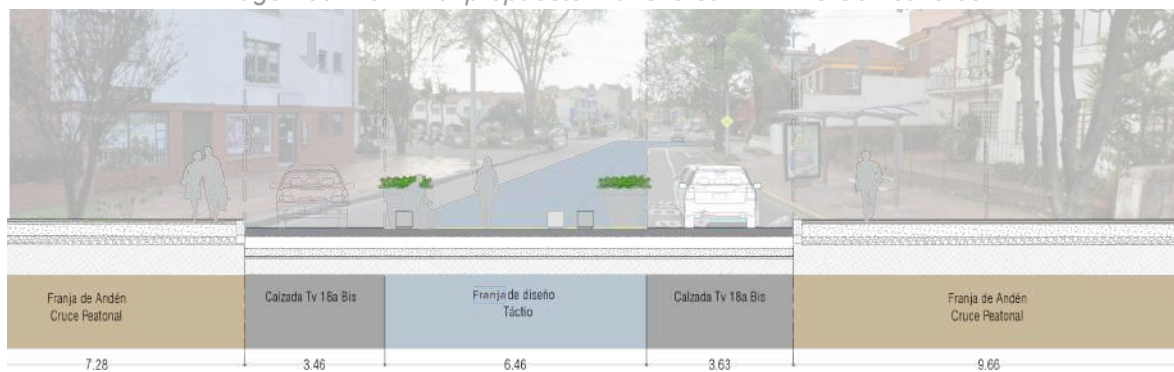
Información: Línea 195





Fuente: Elaboración propia Barrios Vitales DPM/SDM

Imagen 89. Perfil vial propuesto Transversal 17A Bis Con calle 39



Fuente: Elaboración propia Barrios Vitales DPM/SDM

Imagen 90. Perfil vial propuesto Transversal 17A Bis Con calle 35



Fuente: Elaboración propia Barrios Vitales DPM/SDM

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



Eje 4. Gestión social y participación ciudadana: Promover un proceso de participación ciudadana activa, teniendo en cuenta las dinámicas territoriales al interior del barrio, que permita garantizar la apropiación y vinculación permanente por parte de los y las usuarias del barrio.

Objetivo 8: Garantizar la participación ciudadana mediante diferentes actividades durante las fases de planeación e implementación de los barrios vitales.

Lineamiento: Mediante la estrategia Social se promueve la participación ciudadana incidente por medio de jornadas informativas, mesas de trabajo y recorridos con los diferentes actores del territorio.

Objetivo 9: Promover el involucramiento y apropiación de la comunidad mediante acciones de co-creación y participación incidente al interior del barrio.

Fuente: Elaboración propia Barrios Vitales DPM/SDM

Imagen 91. Esquema propuesta Eje 4 Barrios Vitales Teusaquillo



Fuente: Elaboración propia Barrios Vitales DPM/SDM

Imagen 92. Imagen de Referencia

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195





Fuente: Elaboración propia Barrios Vitales DPM/SDM

Imagen 93. Imágen de Referencia



Fuente: Elaboración propia Barrios Vitales DPM/SDM

Imagen 94. Imágen de Referencia Plazoleta

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195





Fuente: Elaboración propia Barrios Vitales DPM/SD

Consideraciones técnicas anchos de carril

Con el fin de mantener los lineamientos establecidos en el Manual de Señalización Vial, se propone la implementación de carriles con un ancho de 3,5 m medidos entre bordes, garantizando así la circulación segura y continua de los vehículos. Esta dimensión permite mantener la operatividad de la vía incluso en condiciones de un solo carril, y al mismo tiempo facilita las maniobras de sobrepaso en caso de presentarse vehículos detenidos por fallas mecánicas u otras eventualidades, asegurando la fluidez y seguridad del tránsito en el sector intervenido.

Consideraciones técnicas vehículos de diseño

En cuanto al vehículo de diseño, se proyecta la distribución del espacio en calzada a partir del ancho de carril definido anteriormente que garantice las maniobras de giro requeridas tanto en las intersecciones como en los accesos a predios. Para ello, se busca garantizar las condiciones geométricas adecuadas que permitan la circulación y maniobra de vehículos de distintos tipos, incluyendo automóviles familiares los cuales se modelan con los radios de giro que permitan el ingreso a los predios del sector, camiones de recolección de residuos el cual circula con el operador LIME que debe ingresar al barrio y poder circular y realizar las maniobras en cada una de las intersecciones del Barrio Vital, ambulancias de igual forma se debe garantizar las maniobras de estos vehículos en cada una de las intersecciones del Barrio Vital, camiones de bomberos y vehículos de mudanza, sin generar dificultades operativas. Al mismo tiempo, la propuesta procura mantener las velocidades de operación estipuladas para el sector, promoviendo una movilidad segura, controlada y compatible con el carácter peatonal del Barrio Vital.

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

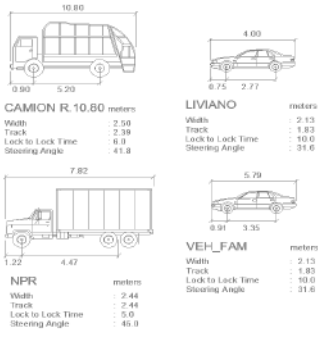
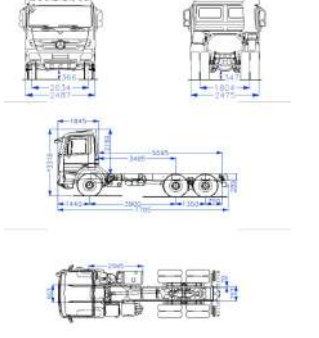
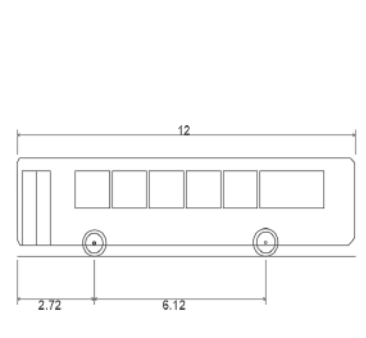
www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



A continuación se muestra una imagen de referencia para los vehículos de diseño. Así mismo puede consultar el anexo técnico en el apartado de anexos como: Concepto técnico radios de giro. Anexo 4

Imagen 95. Vehículos de Diseño

 CAMION R 10.80 meters Width: 2.50 Track: 2.39 Lock to Lock Time: 6.9 Steering Angle: 41.8 LIVIANO meters Width: 2.13 Track: 1.83 Lock to Lock Time: 10.0 Steering Angle: 31.6 VEH_FAM meters Width: 2.15 Track: 1.85 Lock to Lock Time: 10.0 Steering Angle: 31.6		
Camión Trasteo y Vehículo Familiar	Camión de la Basura UAESP	Bus Padron SITP

Fuente: Elaboración propia Barrios Vitales DPM/SDM

Consideraciones técnicas resaltos parabólicos

En cuanto a la propuesta de mejorar la seguridad vial en el Barrio Vital en el marco de la Visión Cero, reducir la velocidad de operación de la Transversal 17 a bis y generar acciones que mitiguen el impacto del tránsito de los buses de transporte público por el Barrio Vital se propone la revisión y adopción de los Lineamientos Técnicos en Materia de Seguridad Vial: Resaltos Parabólicos o Circulares y Trapezoidales o Pompeyanos, versión 2.0, emitido por la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá, el cual tiene como propósito establecer criterios técnicos para la evaluación, diseño, implementación y seguimiento de resaltos como medida de pacificación vial en Bogotá, en el marco del Plan Distrital de Seguridad Vial 2023–2032. Como consideración inicial se tiene que los resaltos son una herramienta efectiva para reducir siniestros viales, especialmente en corredores con alta exposición de usuarios vulnerables. Su implementación debe ser técnica, contextualizada y acompañada de seguimiento operativo. por esta razón se debe incluir la implementación de resaltos parabólicos los cuales deben estar asociados a la definición de la velocidad de operación del corredor de la Transversal 17 A Bis, entre las calles 34 y 37, y la Transversal 18 A Bis, entre las calles 37 y 39, con el fin de mitigar el impacto de la circulación de las rutas de SITP y de esta priorizar la seguridad vial de los actores más vulnerable, e incluir modos de transporte sostenible en el interior de los Barrios Vitales.

Objetivos del lineamiento técnico

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



19.2. Esquema básico de intervención Barrio Vital Teusaquillo

La intervención propuesta para el Barrio Vital de Teusaquillo se plantea a partir de la consolidación de un eje central sobre la Transversal 17 A bis, mediante intervenciones de urbanismo táctico orientadas a la recuperación de espacio público en calzada y la priorización de los peatones. Sobre este corredor se propone la demarcación de un eje de circulación calmada, acompañado por la delimitación de áreas mediante materas con vegetación, que además de funcionar como elementos de contención vehicular contribuyen al mejoramiento ambiental y paisajístico del sector.

A lo largo de este eje se plantea la incorporación de un programa de usos del espacio público acorde con las dinámicas del sector, incluyendo zonas de permanencia y encuentro frente a establecimientos como cafeterías y restaurantes, con el fin de fomentar la apropiación del espacio público, la permanencia de los peatones y la dinamización de la actividad comercial.

Adicionalmente, se implementan filtros modales en puntos estratégicos del sector con el objetivo de reducir el tráfico de paso y priorizar la movilidad local. Estos se ubican en la diagonal 34 bis con carrera 18, en la calle 36 con carrera 17 y carrera 18, así como un cierre vial en la calle 37 con transversal 17 A bis y carrera 17 A, lo que permite disminuir conflictos viales y generar calles más seguras y tranquilas.

La propuesta también contempla intervenciones complementarias orientadas a fortalecer las condiciones de movilidad sostenible y seguridad vial del sector, entre las que se incluyen el mantenimiento de la cicloinfraestructura existente en la carrera 16, calle 36 y carrera 19, así como mejoras en intersecciones para favorecer los cruces peatonales y la visibilidad entre actores viales.

Como parte de la estrategia de urbanismo táctico se plantea la implementación de elementos de contención y segregación vehicular, tales como materas y bolardos cúbicos, que permiten delimitar las áreas recuperadas para el uso peatonal. Asimismo, se contempla la implementación del [parklet y mobiliario urbano](#), con el fin de generar espacios de estancia, encuentro y uso comunitario que contribuyan a la activación del espacio público y al fortalecimiento de la vida barrial.

Imagen 97. Esquema de movilidad motorizada en Bucles propuesta Barrios Vitales Teusaquillo



Fuente: Elaboración propia Barrios Vitales DPM/SDM

Acciones a implementar

- Intervenciones de recuperación de espacio público en calzada por medio del urbanismo táctico.
- Intervenciones en el Mantenimiento de la Cicloinfraestructura de la Kr 16, CL 36, Kr 19.
- Intervenciones en intersecciones
- Implementación de Elementos de contención vehicular y segregación como materas y bolardos cúbicos.
- Implementación de Parklet
- Implementación Mobiliario

Consideraciones Técnicas Cambios de Sentido Vial

Frente a la propuesta de cambios de sentidos viales para evitar los viajes de paso al interior del Barrio Vital Teusaquillo se propone la modificación del sentido vial para la calle 36 entre Av Carrera 19 y carrera 18, la calle 39 entre carrera 16 y Transversal 18 bis y la carrera 18 entre calle 36 y 37. total 6 CIVs en 3 tramos viales, los cuales están modelados y justificados en el capítulo 20.2 página 172 y se enmarcan en el la siguiente tabla:

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

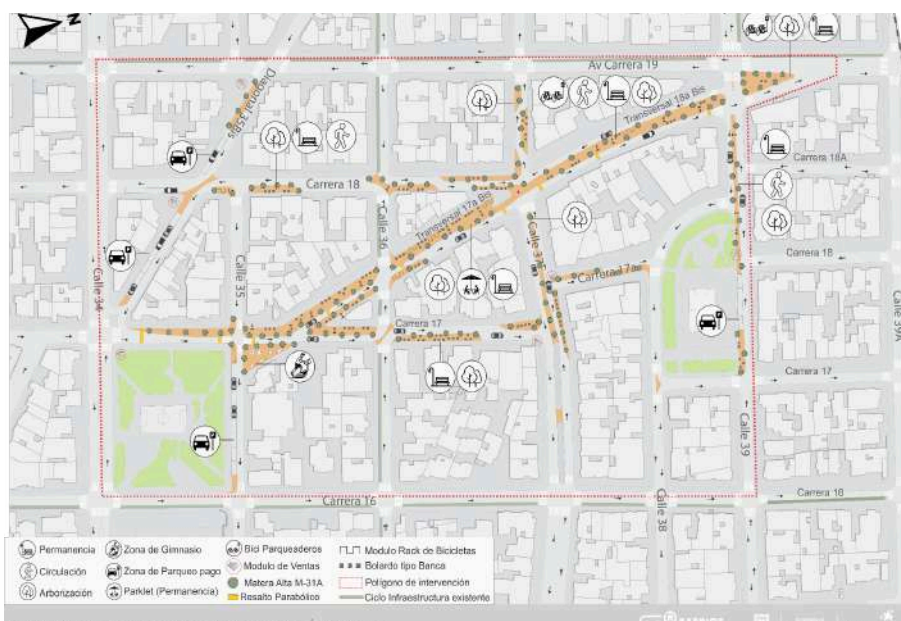
www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



CIV	PK_ID	EJE VIAL	DESDE	HASTA
13002172	180897	Calle 36	KR 18	AK 19
13002171	180352	KR 18	Calle 36	TV 17A Bis
13002058	180927	Calle 39	KR 16	KR 17
13002050	180928	Calle 39	KR 17	KR 18
13002047	180929	Calle 39	KR 18	TV 18 Bis
13002043	180930	Calle 39	TV 18 Bis	KR 18A

Imagen 98. Esquema Caracterización Barrios Vitales Teusaquillo



Fuente: Elaboración propia Barrios Vitales DPM/SDM

19.3 Propuesta Rutas de SITP y viajes de paso por la Transversal 17 a bis entre calles 34 y 39

Delimitado en los objetivos del Barrio Vital Teusaquillo se contempla a mediano plazo adoptar un carril Preferencial para el Sistema Integrado de Transporte público -SITP- el cual se propone implementar tan pronto se terminen las obras del Metro ya que actualmente se encuentra el PMT activo en el sector, el cual priorice el transporte sostenible y la seguridad vial en los entornos locales. Soportado en los hallazgos del componente de diagnóstico y escenarios de modelación, en la normatividad vigente y aplicable para este fin. Anexo 5

Los numerales 1,3 y 4 del artículo 38 del Decreto Ley 1421 de 1993 “*Por el cual se dicta el Régimen Especial para el Distrito Capital de Santafé de Bogotá.*” prevé las siguientes atribuciones para el Alcalde Mayor de Bogotá D.C: “1. *Hacer cumplir la Constitución, la ley,*

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



los decretos del Gobierno Nacional y los acuerdos del Concejo. (...) 3. Dirigir la acción administrativa y asegurar el cumplimiento de las funciones, la prestación de los servicios y la construcción de las obras a cargo del Distrito. 4. Ejercer la potestad reglamentaria, expidiendo los decretos, órdenes y resoluciones necesarios para asegurar la debida ejecución de los acuerdos. (...)"

En este mismo sentido el artículo 3° y 6° de la Ley 769 de 2002 *"Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones."* establece en su orden las autoridades de tránsito, dentro de las cuales encontramos **"Los Gobernadores y los Alcaldes. Los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital.(...)"**. (Negrilla fuera del texto original)

A partir de lo anterior, el artículo 119 del CNTT, establece que, las **autoridades de tránsito** cuentan con la competencia para limitar, impedir y restringir la circulación de los vehículos, lo anterior en armonía con lo establecido en el inciso segundo del párrafo 3 del artículo 6 del precitado Código, que señala competencias plenas de la Autoridad de Tránsito para expedir las normas y tomar las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas con sujeción al código.

De otra parte, el artículo 154 del Decreto Distrital 555 de 2021 *"Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C."* define las franjas funcionales de la red vial dentro de las cuales se encuentra las **franjas de circulación para el transporte público de alta y media capacidad** definiéndose de la siguiente forma *"Son áreas continuas que permiten la circulación de vehículos de los sistemas de transporte público de alta y media capacidad o la inserción de su infraestructura"*. En este mismo sentido tal disposición normativa señalo que esta franja puede corresponder a: **carril exclusivo, preferencial, carril compartido o mixto.**

En cumplimiento de lo anterior, el Alcalde Mayor de Bogotá D.C. expidió el Decreto Distrital 409 de 2014 *"Por el cual se adoptan medidas para la optimización de la infraestructura vial del sistema integrado de transporte público"*, mediante el cual se regulan de forma general los carriles preferenciales, disposición normativa que se expidió atendiendo las facultades reglamentarias anotadas anteriormente. Y adoptado en el Decreto 652 de 2025 *"Por medio del cual se expide el Decreto Único del Sector Movilidad"*

Con base en el precitado Decreto, de la Secretaría Distrital de Movilidad ha emitido las siguientes resoluciones, estableciendo las condiciones de operación aplicables de manera particular por cada carril establecido (Resolución SDM 182 de 2015 carril preferencial Avenida Carrera 15, Resolución SDM 402 de 2015 carril preferencial Calle 72, Resolución SDM 560 de 2015 carril preferencial Carrera Séptima y Resolución 1815115 de 2025 *"Por medio de la cual se modifica el artículo 2 de la Resolución SDM 560 de 2015"*, Resolución SDM 833 de 2015 carril preferencial Avenida Las Américas, Resolución SDM 946 de 2015 carril preferencial de la Avenida Norte – Quito – Sur (Av. NQS), Resolución 258 de 2016 carril preferencial Avenida Calle 19 entre la Carrera 3 y la Avenida Caracas, Resolución SDM 093 de 2017 carril preferencial Avenida Primero de Mayo entre la Carrera 10 y la Avenida Agoberto Mejía, Resolución SDM 233 de 2018 carril preferencial de la Avenida Boyacá entre Calle 134 y la Avenida Villavicencio, Resolución SDM 253 de 2020 carril preferencial de la Avenida Calle 19 entre la Avenida Caracas y la Avenida Carrera 30, Resolución SDM 70712 de 2024 carril preferencial de la avenida carrera 13 entre la calle 67 y la calle 19).

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



Conforme a lo anterior a continuación se describen las condiciones operacionales circunscritas al corredor de la Transversal 17A Bis entre Calle 34 y Calle 39. El enfoque principal consiste en la identificación de factores que permitan reducir (optimizar) el flujo vehicular a lo largo del corredor, con especial énfasis en el SITP zonal y su interacción con las demás modalidades de transporte que inciden en el sector, al considerar las variaciones en la movilidad y las características particulares de la zona de influencia desde un enfoque que priorice el transporte sostenible y la seguridad vial en los entornos locales.

Condiciones operacionales

Se definirán y adoptarán conforme a la normatividad vigente o aplicable al momento de iniciar la Fase II del cronograma establecido en este documento, progresividad y finalización de obras activas.

De forma transversal se trabaja en algunas actividades para la gestión efectiva.

1. Priorización de flota vehicular de cero y bajas emisiones para los servicios que circulen a lo largo del corredor de la Transversal 17A Bis entre la Calle 34 y la Calle 39, bajo un esquema de transición progresiva conforme a los contratos vigentes y planes del Ente Gestor.
2. Disminución de la velocidad de operación a 20 km/ha lo largo del tramo vial de la Transversal 17A Bis entre la Calle 34 y la Calle 39, el cual incluye la implementación de medidas de pacificación, evaluación de actividades de control complementarias.
3. Priorización para la intervención de los paraderos ubicados en el corredor en mención y su área de influencia

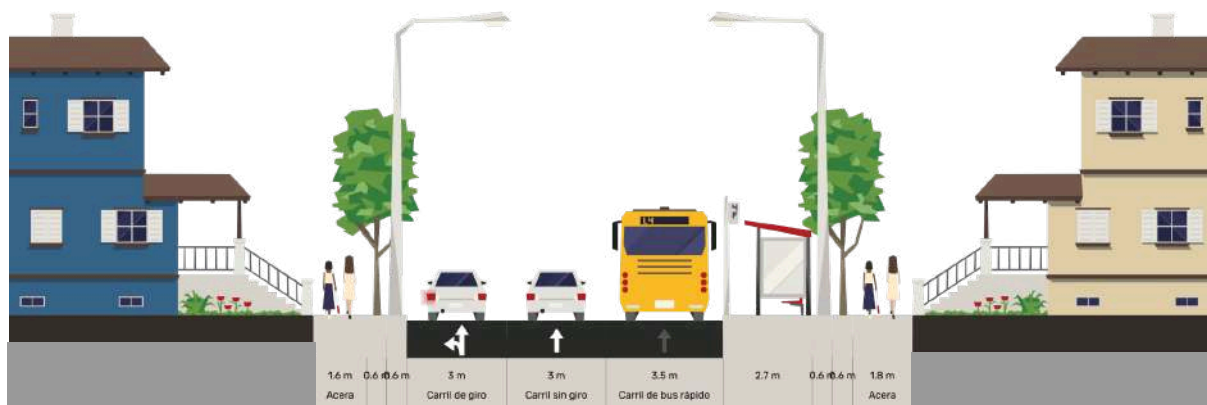
Señalización

El diseño de la señalización asociada a la implementación de carriles preferenciales o exclusivos para el Sistema de Transporte público en Bogotá D.C, deberá desarrollarse en concordancia con la normatividad vigente en materia de señalización vial, garantizando en todo momento las condiciones de seguridad vial para todos los actores viales.

En este sentido, el diseño de señalización deberá ajustarse a lo dispuesto en el Manual de Señalización Vial vigente de Colombia “Dispositivos uniformes en la infraestructura vial para la regulación del tránsito y la seguridad vial” del 2024, expedido por el Ministerio de Transporte, en su calidad de líder del sector transporte.

Adicionalmente, la señalización que se formule e implemente deberá dar cumplimiento a los lineamientos establecidos en el documento “Recomendaciones al diseño de señalización para los carriles preferenciales en Bogotá”, emitidas por la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá D.C, en junio de 2024.

Imagen 99. Transversal 17 a bis entre 34 y 39 - Antes



Fuente: Elaboración propia Barrios Vitales DPM/SDM

Imagen 100. Transversal 17 a bis entre 34 y 37 con carril preferencial Mediano Plazo - Después



Fuente: Elaboración propia Barrios Vitales DPM/SDM

Imagen 101. Carril BUS Barrios Vitales Teusaquillo Mediano Plazo

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195





Fuente: Elaboración propia Barrios Vitales DPM/SDM

20. MODELACIÓN PARA BARRIO VITAL EN TEUSAQUILLO

20.1 Metodología de modelación

Con el fin de analizar el comportamiento del tráfico y evaluar los efectos del proyecto Barrio Vital – Teusaquillo, se desarrolló una modelación microscópica utilizando la herramienta PTV VISSIM. Esta metodología permite simular de manera detallada la operación del sistema vial bajo diferentes condiciones, representando la interacción entre vehículos y la infraestructura existente o proyectada (Anexo 2).

20.1.2 Construcción del modelo base

El modelo base se elaboró para representar las condiciones actuales de circulación en el área de intervención comprendida entre las calles 34 y 39 y las carreras 16 y 19, zona donde se implementará el proyecto Barrio Vital Teusaquillo.

En el entorno de simulación se incorporaron:

- Las principales vías y 10 intersecciones semaforizadas del sector, con sus ciclos reales de programación.
- Ocho puntos de aforo vehicular, realizados en agosto de 2025, los cuales sirvieron como insumo para la calibración del modelo.

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



- Se identificó la hora pico de la tarde (17:15–18:15) como el periodo de máxima demanda, escogido para realizar el análisis.

Imagen 102. Red Modelo Micro Escenario Actual + Semáforos



Fuente: Dirección de Inteligencia para la Movilidad - SDM, 2025

Imagen 103. Puntos de Aforos



Fuente: Dirección de Inteligencia para la Movilidad - SDM, 2025

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



20.1.3 Calibración del modelo

La calibración constituye una etapa fundamental dentro del proceso de modelación microscópica, ya que permite garantizar que el modelo reproduce de manera realista las condiciones de tráfico observadas en campo. Este procedimiento consiste en comparar los volúmenes vehiculares simulados con los volúmenes aforados durante las mediciones realizadas en el área de estudio, ajustando los parámetros de comportamiento vehicular (aceleración, distancia de seguimiento, cambio de carril, etc.) hasta alcanzar una concordancia estadísticamente aceptable.

Para el modelo del Barrio Vital – Teusaquillo, se aplicaron cuatro criterios de calibración reconocidos en las metodologías internacionales de modelación (basadas en el Design Manual for Roads and Bridges – DMRB y en las guías del Transportation Research Board – TRB), los cuales se describen a continuación:

- **Flujos de arcos individuales:**

Este criterio evalúa la diferencia entre los volúmenes simulados y observados en cada tramo de vía o “arco” del modelo. Se considera cumplido cuando las diferencias son inferiores al 10 % del valor observado.

- **Suma total de flujos por arco**

Permite verificar la consistencia global del modelo, comparando la suma de todos los flujos vehiculares simulados con la suma total de los aforos observados en la red. Este criterio asegura que el modelo no genere ni pierda vehículos en el sistema. El límite de aceptación generalmente se establece en una diferencia menor al 5 %.

- **GEH por arco individual**

El **GEH** (*Geoffrey E. Havers Statistic*) es una medida estadística que combina la diferencia absoluta y relativa entre los flujos simulados y los observados, proporcionando una evaluación más estable que el simple porcentaje de error.

La fórmula aplicada es la siguiente:

$$GEH = \sqrt{\frac{2(M - C)^2}{M + C}}$$

donde:

- M = flujo modelado,
- C = flujo observado.

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



De acuerdo con los estándares técnicos, un valor de $GEH \leq 5$ indica un ajuste muy bueno, entre 5 y 10 es aceptable, y superior a 10 no aceptable.

Para considerar el modelo calibrado, al menos el 85 % de los arcos individuales deben presentar $GEH \leq 5$.

• **GEH para la suma total de flujos**

Evalúa el mismo estadístico GEH, pero aplicado a la suma global de los flujos de toda la red simulada. Su propósito es garantizar que el ajuste del modelo sea coherente también a nivel agregado. Un valor de $GEH \leq 4$ se considera indicativo de una calibración satisfactoria a escala de red. De acuerdo a lo anterior, el modelo fue calibrado y validado con base en los volúmenes observados en campo, cumpliendo 4 de 4 criterios de calibración, lo que garantiza que representa fielmente la dinámica vehicular del sector, tal y como se muestra a continuación:

Imagen 104. Calibración Vol modelo micro Escenario Actual

12,012	12,040	0.3	100%	100%	100%	-
TOTAL OBSERVADO	TOTAL	GEH	% ACEPTACIÓN	% ACEPTACIÓN	% ACEPTACIÓN	% ACEPTACIÓN
0%		✓	1	Flujos de arcos individuales		
ERROR PRECISIÓN		✓	2	Suma de todos los flujos por arco		
		✓	3	GEH para flujos por arco individual		
		✓	4	GEH para suma sobre flujos de arco		

Fuente: Dirección de Inteligencia para la Movilidad - SDM, 2025

20.1.4 Escenarios de modelación

Una vez calibrado el modelo base, se diseñaron cinco escenarios de simulación con proyecto, orientados a analizar el comportamiento del tráfico ante las restricciones y redistribuciones viales derivadas de la implementación del Barrio Vital.

Escenarios definidos:

- Escenario 1: Con Proyecto, se mantiene la continuidad de la Transversal 17A Bis, por lo que los mixtos y las rutas de SITP pueden atravesar el barrio por esta vía hacia el norte.
- Escenario 2: Con Proyecto igual que el Escenario 1 pero la demanda que viene por la Cra 17 se disminuye en un 20 % con respecto al Base.
- Escenario 3: Con Proyecto igual que el Escenario 1 pero la demanda que viene por la Cra 17 se disminuye en un 40 % con respecto al Base.

Como segunda medida se modificaron los planeamientos que se consideraron pertinentes para mejorar la operación del barrio. Esta modificación se basó únicamente en tratar de mejorar la velocidad y las demoras, dándole más tiempo de verde al nuevo flujo vehicular

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



desviado. El planeamiento definitivo debe ser diseñado y validado de acuerdo a la metodología de semaforización.

Una vez se definen los criterios de evaluación de los escenarios con proyecto, se corre el modelo y se realizan los respectivos análisis.

20.2 Resultados de la Modelación

20.2.1 Indicadores de desempeño de la red

Una vez calibrado el modelo se procede a obtener los resultados para el escenario base, los cuales se presentan a continuación, estos corresponden a los indicadores que serán comparados una vez se construya el escenario con proyecto, incluyendo velocidad promedio, demoras, colas promedio y niveles de servicio (LOS) en las principales intersecciones

El escenario base reflejó una velocidad promedio de 20 km/h, coherente con las condiciones reales de congestión en la hora pico de la tarde.

Imagen 105. Indicadores Desempeño General de la Red Escenario Actual

DESEMPEÑO GENERAL DE LA RED				
Escenarios	Indicador			
	Velocidad de la red (km/h)	Demora promedio por Vehículo en la Red (seg/veh)	Volumen	Demanda Latente
Base	20.2	61.6	6472.0	0.2

Fuente: Dirección de Inteligencia para la Movilidad - SDM, 2025

A partir de este análisis se puede observar cómo la red presenta las velocidades más bajas a lo largo de las intersecciones semaforizadas, sobre todo en la Avenida Calle 34 y en la Avenida Calle 39 con Carrera 19. Esto se puede dar debido a que la Avenida Calle 34 y la Carrera 19 son los corredores que manejan un mayor volumen en el sector, tal como se muestra en el siguiente mapa de velocidad, que permite identificar las dinámicas de tráfico en los corredores y puntos críticos en la red y que permitirá comparar cada escenario que se evalúe. Los corredores que presentan las velocidades más bajas se presentan en colores rosado y rojo. Por otro lado, los corredores en color verde son los que alcanzan mejores velocidades.

Imagen 106. Condición de velocidad actual en el área del proyecto

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195





Fuente: Dirección de Inteligencia para la Movilidad - SDM, 2025

Una vez analizados los resultados generales del modelo, se procede a hacer un análisis en las principales intersecciones, que servirá como referente para comparar los escenarios en términos de colas y demoras.

A partir de este análisis en intersecciones se puede corroborar el resultado de los indicadores generales y del mapa de velocidad, donde se evidencian los mismos resultados en la Calle 34 y Carrera 19 en cuanto a demoras y colas.

Tabla 52. Gráfica demoras promedio por intersección en la situación actual

Secretaría Distrital de Movilidad

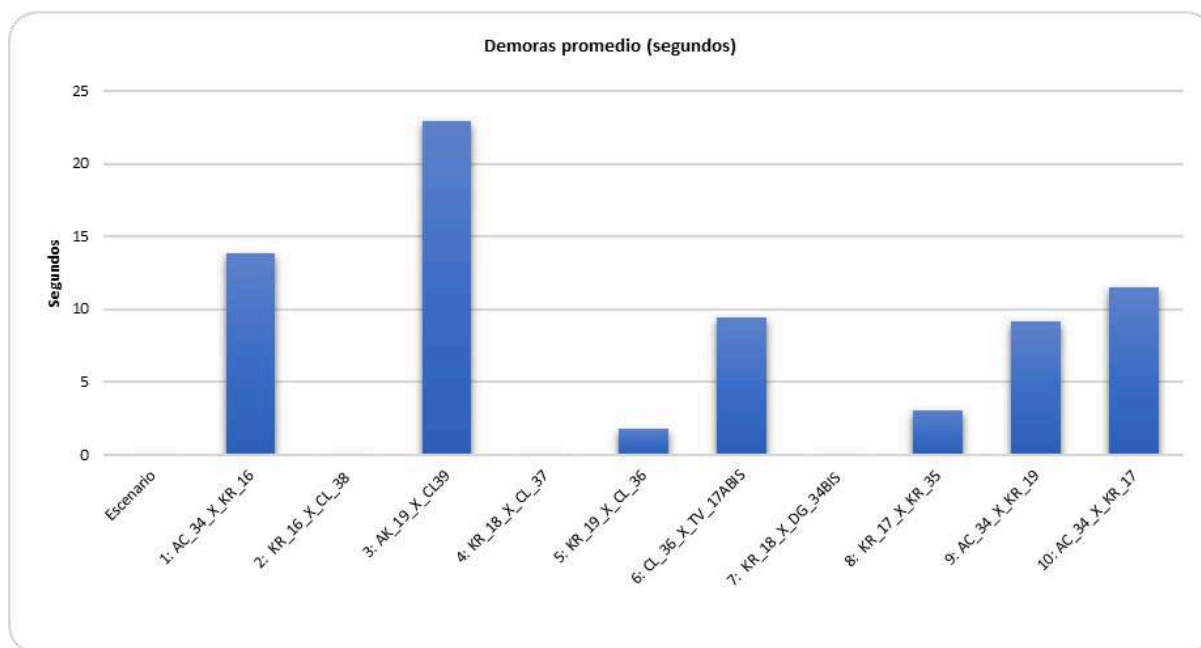
Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195





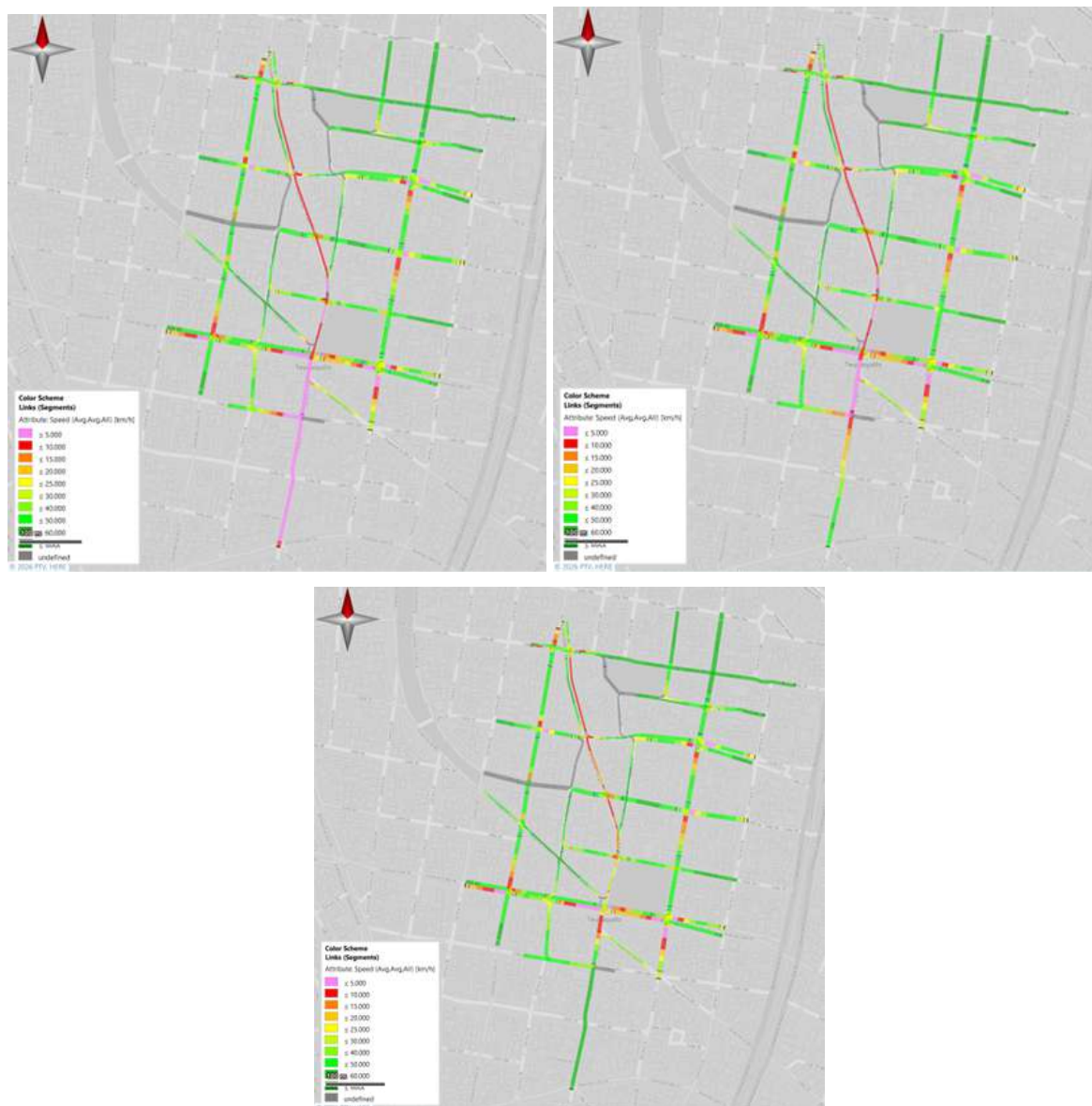
Fuente: Dirección de Inteligencia para la Movilidad - SDM, 2025

20.2.2 Condición de velocidad

Una vez se definen los criterios de evaluación de los escenarios con proyecto, se corre el modelo y se realizan los respectivos análisis. Estos criterios corresponden a un primer supuesto donde se asume que la demanda total del barrio luego de implementar el proyecto, se mantiene constante cuando se compara con el escenario base.

Se generan entonces los mismos mapas de velocidad presentados para el escenario actual, donde se puede ver las afectaciones al implementar el proyecto.

Imagen 107. Condición de Velocidad Escenarios con Proyecto Esc 1, Esc 2, Esc 3.



Fuente: Dirección de Inteligencia para la Movilidad - SDM, 2025

Adicionalmente se presentan los mismos indicadores generales para toda la red como: la velocidad promedio de la red, la demora promedio por vehículo en la red, el volumen de vehículos y la demanda latente, presentados anteriormente para el escenario actual.

Imagen 108. Indicadores Desempeño General de la Red Escenarios con Proyecto

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



DESEMPEÑO GENERAL DE LA RED				
Escenarios	Indicador			
	Velocidad de la red (km/h)	Demora promedio por Vehículo en la Red (seg/veh)	Volumen	Demanda Latente
Base	20.2	61.6	6472	0.2
Esc1	9.9	157.5	6092.0	98.6
Esc2	13.0	111.1	5970.0	0.2
Esc3	17.7	70.7	5804.0	0.2

Fuente: Dirección de Inteligencia para la Movilidad - SDM, 2025

A partir de los resultados generales de la red y del mapa de velocidad, se puede ver como al implementar el proyecto y dejar constante el volumen de vehículos que circulan por la red (Escenario 1), los indicadores se afectan significativamente. La velocidad promedio de la red cae a 9,9 km/h (menos de la mitad del escenario base) y las demoras se elevan a 157,5 segundos, con una demanda latente de 98,6 que evidencia que un número significativo de vehículos no logra completar su recorrido durante el periodo simulado.

A nivel de intersecciones, la Avenida calle 34 con Carrera 17 alcanza demoras cercanas a los 90 segundos, y los nodos sobre la Transversal 17A Bis y la Carrera 19 con Calle 36 también presentan aumentos importantes frente al escenario base. Esto se explica porque mantener abierta la Transversal 17A Bis con la demanda total intacta no redistribuye el flujo de manera eficiente, sino que concentra los conflictos vehiculares en los puntos de convergencia de esa diagonal con la Calle 34 y la Carrera 19, saturando simultáneamente varios nodos de la red.

Al reducir en un 20% la demanda que circula por la Carrera 17 en el Escenario 2, se produce una mejora sustancial frente al Escenario 1: la velocidad sube a 13,0 km/h y las demoras se reducen a 111,1 segundos, desapareciendo además la demanda latente (0,2).

En intersecciones, la Avenida Calle 34 con Carrera 17 continúa siendo el nodo más afectado, con demoras que, aunque menores al Esc2, permanecen por encima de los niveles aceptables.

El Escenario 3 representa la mejor condición, con una velocidad de 17,7 km/h y demoras de 70,7 segundos. Si bien estos indicadores se acercan más al escenario base que los Esc1 y Esc2, aún no lo alcanzan.

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

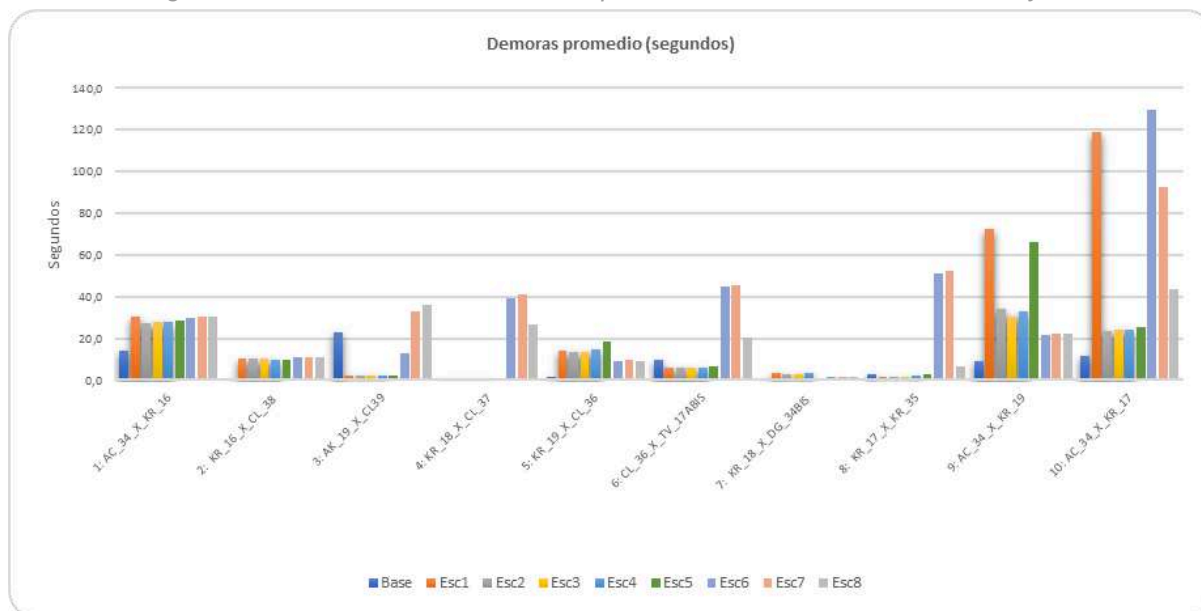
Información: Línea 195



20.2.3 Análisis en intersecciones

Una vez analizados los resultados generales del modelo, nuevamente se procede a hacer un análisis en las principales intersecciones del modelo para comparar los escenarios en términos de colas y demoras.

Imagen 109 Gráfica Demoras Promedio por intersección Escenarios con Proyecto



Fuente: Dirección de Inteligencia para la Movilidad - SDM, 2025

El Escenario 1 es el escenario que más degrada la red, superando los 100 seg en AC_34/KR_17. Su factor es mantener la demanda total constante sin una vía de escape eficiente para los desvíos.

Los Escenarios 2 y 3, logran demoras aceptables en todos los nodos, confirmando que la combinación de reducción de demanda es condición suficiente para operar bien.

20.2.4 Condición de nivel de servicio

Se realizó un análisis de nivel de servicio (LOS) de las intersecciones en el escenario base, donde se puede llegar a la misma conclusión ya mencionada anteriormente, y es que la red presenta demoras y congestión principalmente en las intersecciones semaforizadas, especialmente en la Calle 39 con Cra 19 y en la Calle 34 con Cra 17 y con Cra 16. Estas demoras le significan un nivel de servicio C y B para estas intersecciones mencionadas, lo cual no representa una situación crítica para los usuarios en términos de demoras.

El análisis de niveles de servicio para los Escenarios 1, 2 y 3 complementa los resultados de demoras e intersecciones. En el Escenario 1, la AC_34/KR_17 alcanza LOS F y la

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



AC_34/KR_19 LOS E, confirmando que mantener la Tv17A Bis con demanda constante y capacidad reducida a un carril produce una degradación equivalente a no implementar ninguna medida de gestión de demanda. Adicionalmente, los nodos asociados a la Tv17A Bis presentan niveles de servicio D, una condición que no se observa en ningún otro escenario y que refleja el efecto de la restricción de capacidad en esa diagonal.

En el Escenario 2, los nodos de la Tv17A Bis mejoran a LOS C, pero la AC_34/KR_17 permanece en LOS D. Esto ratifica que la reducción de un carril en la Tv17A Bis impone un techo operativo que una reducción del 20 % de demanda no logra superar completamente.

El Escenario 3 alcanza LOS C en todos los nodos críticos, aunque con indicadores generales de red (velocidad y demoras promedio) menos favorables que esos escenarios. Este resultado es relevante porque demuestra que, bajo una reducción del 40% de la demanda, la Tv17A Bis de un carril puede operar sin generar niveles de servicio inaceptables en ninguna intersección, cumpliendo así su doble propósito: permitir la circulación de vehículos mixtos y TPC en condiciones de tráfico calmado, y mantener la red perimetral en condiciones aceptables para los usuarios.

Tabla 53. Niveles de servicio en intersecciones para Escenarios con Proyecto

Escenario	Nivel de Servicio									
	1: AC_34_X_KR_16	2: KR_16_X_CL_38	3: AC_19_X_CL39	4: KR_18_X_CL_37	5: KR_19_X_CL_36	6: CL_36_X_TV_17ABIS	7: KR_18_X_DG_34BIS	8: KR_17_X_KR_35	9: AC_34_X_KR_19	10: AC_34_X_KR_17
B356	B	A	C	A	A	A	A	A	A	B
Esc1	C	B	E	D	A	D	A	D	C	F
Esc2	C	B	C	D	A	D	A	D	C	F
Esc3	C	B	D	C	A	C	A	A	C	D

Fuente: Dirección de Inteligencia para la Movilidad - SDM, 2025

20.3 Conclusiones de la modelación

- Los resultados obtenidos de la modelación permiten concluir que las condiciones de movilidad una vez implementado el proyecto están directamente ligadas a la gestión de la demanda de paso, cumpliendo el objetivo principal de lograr un barrio calmado en términos de circulación vehicular.
- En el escenario 1 la velocidad cae por debajo de 13 km/h, las demoras superan los 140 segundos y aparece una demanda latente de 98,6 vehículos, indicando que la infraestructura no puede atender todos los vehículos desviados dentro del periodo simulado. Sin embargo, este ejercicio de modelación parte del supuesto de que la demanda no se reduce y sin reducción de demanda ni redistribución eficiente del flujo, cualquier configuración física del proyecto sería insuficiente para mantener la operación actual de la red.
- En el escenario base, la Tv17A Bis opera con su capacidad completa y forma parte natural de la red. Los Escenarios 1, 2 y 3 no eliminan esta vía sino que la reducen a un solo carril, lo que es consistente con el propósito de pacificación del barrio: se permite la circulación, pero en condiciones que desincentivan el tráfico de paso y reducen las velocidades. Sin embargo, al disminuir la capacidad de la Tv17A Bis, los

flujos que antes se distribuían por esa vía se concentran en otros corredores, elevando la presión sobre la Calle 34.

- El proyecto logra su objetivo de pacificación del barrio sin afectaciones graves a la red bajo las configuraciones adecuadas. Los Escenarios 1, 2 y 3, al reducir la Tv17A Bis a un solo carril, cumplen igualmente con el propósito de pacificación: los vehículos que opten por circular por el interior del barrio lo harán en condiciones de menor velocidad y mayor convivencia con los modos activos. El trade-off es un mayor impacto sobre los indicadores de red, que se mitiga en la medida en que la demanda de paso disminuya. En ese sentido, los Escenarios 1, 2 y 3 representan una apuesta más ambiciosa en términos de transformación urbana, cuya viabilidad operativa está condicionada a una reducción de demanda, condición que es completamente realista.

21. CONCLUSIONES GENERALES PARA SU IMPLEMENTACIÓN

El proyecto **Barrio Vital Teusaquillo Entre Parque** se plantea como una estrategia integral de transformación urbana que busca reconectar a la comunidad con su territorio mediante la resignificación de las calles como espacios de encuentro, movilidad sostenible y vida comunitaria. La propuesta se desarrolla de manera progresiva, estructurada en etapas que permiten avanzar desde acciones tácticas de corto plazo hasta obras civiles de mayor escala, garantizando un proceso ordenado, participativo y replicable.

En el **corto plazo**, se priorizan medidas de urbanismo táctico como la socialización de cambios viales, la implementación de filtros modales, la instalación de mobiliario urbano, la demarcación horizontal y vertical así como la apropiación comunitaria a través de actividades culturales y de integración. En el **mediano plazo**, se consolidan intervenciones de seguridad vial como la implementación de resaltos parabólicos sobre la Transversal 17 a bis y 18 y el mejoramiento en las intersecciones semaforizadas, fortaleciendo la identidad barrial. A **largo plazo**, se implementan soluciones estructurales como el carril Preferencial para el SITP con acceso restringido y control y la articulación interinstitucional para la ejecución de obras civiles de mayor impacto.

El proceso se sustenta en un enfoque de mejora continua, con seguimiento técnico y social basado en indicadores de seguridad vial, accesibilidad peatonal y percepción ciudadana, lo que permite ajustar las intervenciones de manera oportuna y acorde con las necesidades del territorio. Asimismo, se articula con proyectos a escala ciudad liderados por diferentes entidades, garantizando coherencia en las acciones, optimización de recursos y un mayor impacto en la transformación urbana del sector.

En conclusión, **Barrio Vital Teusaquillo Entre Parque** constituye un modelo de urbanismo social y movilidad sostenible que fortalece la cohesión comunitaria, incrementa la seguridad

vial, reduce la presión del tráfico motorizado en los entornos barriales y promueve un entorno urbano inclusivo, resiliente y replicable para otros sectores de la ciudad.

22. BIBLIOGRAFÍA.

- Documento Técnico de Soporte y definición de criterios para la estrategia de Barrios Vitales. Secretaría Distrital de Movilidad, 2021
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (2004). Decreto 190 de 2004 - Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito Capital en perspectiva regional. 1–420.
- Libro II del Documento Técnico de Soporte del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá. Alcaldía Mayor de Bogotá, 2021.
- Documento Resumen del Plan de Ordenamiento Territorial (POT), Alcaldía Mayor de Bogotá, 2021
- Decreto Distrital 319 de 2006: Plan Maestro de Movilidad (PMM). Alcaldía Mayor de Bogotá, 2006
- Ley 1083 de 2006: Normas sobre Planeación Urbana Sostenible. Congreso de Colombia.
- Decreto 813 de 2017: Plan Distrital de Seguridad Vial y de Motociclista, 2017 – 2026. Alcaldía Mayor de Bogotá.
- Encuesta de Movilidad. Secretaría Distrital de Movilidad, 2019
- Ley 1185 de 2008: Ley General de Cultura. Ministerio de Cultura Nacional.
- Resolución 943 de 2023 Por medio de la cual se aprueba el PEMP Teusaquillo Bogotá. Ministerio de Cultura Nacional.
- Documento Síntesis del Plan Especial de Manejo y Protección de Teusaquillo Bogotá. Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, 2023
- Documento Técnico de Soporte de Formulación del Plan Especial de Manejo y Protección de Teusaquillo Bogotá. Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, 2023
- Documento Técnico de Soporte para la Activación de Entornos Patrimoniales. Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, 2022
- Cartilla de Norma Urbana Patrimonial. Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, 2022.
- Luis Carlos Colón Llamas y Germán Mejía Pavony, 2019, Atlas Histórico de Barrios de Bogotá 1884 – 1954, Instituto Distrital de Patrimonio Cultural.
- Decreto 409 de 2014 (Derogado y compilado por el Decreto Único Distrital 652 de 2025) *"Por el cual se adoptan medidas para la optimización de la infraestructura vial del sistema integrado de transporte público"*
- Resolución 70712 del 2024, Secretaria Distrital de Movilidad, *por medio de la cual se adopta el carril preferencial de la avenida carrera 13 entre la calle 67 y la calle 19 para el Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá.* <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=156277>
- Lineamiento técnico en materia de seguridad vial tema: Resaltos parabólicos o circulares y trapezoidales o pompeyanos, Secretaria Distrital de Movilidad, CÓDIGO:PE03-L01 VERSIÓN:002 FECHA: 2025-02-20

23. ANEXOS

1. [Metodología de análisis multicriterio.](#)
2. [Resultados modelación.](#)
3. [Plano Área de diseño y señalización.](#)
4. [Concepto Técnico radios de giro Bus Padrón y Radios de giro vehículo de diseño.](#)
5. [Concepto técnico Transmilenio SA.](#)
6. [Análisis de seguridad vial.](#)
7. [DTS - PEMP Teusaquillo](#)