

DOCUMENTO TÉCNICO DE SOPORTE

DPM-DTS-002-2026

SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD

AC 13 # 37 -35

BOGOTÁ DC COLOMBIA

[www. movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)

**CARACTERÍSTICAS, JUSTIFICACIÓN Y LINEAMIENTOS PARA IMPLEMENTACIÓN
DE MOBILIARIO URBANO TIPO PARKLET EN EL MARCO DE LA ESTRATEGIA DE
BARRIOS VITALES**

DIRECCIÓN DE PLANEACIÓN PARA LA MOVILIDAD

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.

CARACTERÍSTICAS, JUSTIFICACIÓN Y PROPUESTA PARA EL PILOTO DEL MOBILIARIO URBANO TIPO PARKLET EN EL MARCO DE LA ESTRATEGIA DE BARRIOS VITALES

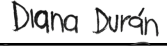
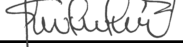
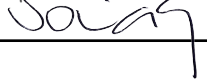
SUBSECRETARÍA DE POLÍTICA SECTORIAL

FECHA: 20/02/2026

HOJA DE CONTROL DE VERSIONES

Versión	Fecha de Entrega	Descripción de la Modificación	No. de páginas
0.1	20/02/2026	N/A	44

Aprobado por:

Valentina Acuña	Directora Planeación de la Movilidad	
Juan Carlos Tovar Rincón	Subdirector de Infraestructura	
Diana Carolina Durán	Subdirectora de la Bicicleta y el Peatón	
Ruth Dary Borrero Gomez	Subdirectora de Transporte Público	
Sonia Gaona Uscátegui	Subdirectora de Transporte Privado (e)	

Revisado por:

Santiago Chacon	Contratista DPM-SPM	
Oscar Dario Segura Castro	Contratista SI – SDM	
Andrea Juliette Roa Sanchez	Contratista - OGS	
Lina Puentes	Equipo de Cooperación Internacional	

Proyectado por:

Javier Guerra Duque	Contratista DPM– SDM	
Melissa Viviana Benavides	Contratista DPM– SDM	

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.

Contenido

0. Introducción	5
1. Marco Normativo	5
2. Definición, origen y funcionalidades de un Parklet	11
3. Los Parklets en Barrios Vitales	13
4. Enfoque estratégico de los Parklets	14
4.1 Objetivos	14
4.1.1. General	14
4.1.2. Específicos	15
4.2. Justificación Técnica	15
4.3. Propuesta de Diseño	17
4.3.1. Principios de Diseño	17
4.3.2. Diseño del Elemento	18
4.3.3. Detalles de Ensamble	23
4.4. Costo y Financiamiento	28
4.5. Descripción de prueba Piloto	29
4.5.1. Duración	29
4.5.2. Objetivos Específicos Prueba Piloto	29
4.5.3. Lugar de Intervención	30
4.5.4. Gestión Social	31
4.5.5. Plan de Mantenimiento	32
4.5.6. Seguimiento y Evaluación	34
5. Prospectiva de Parklets en Bogotá	35
6. Conclusiones	37
7. Referencias Bibliográficas	37
8. Anexos	39
Anexo 1. Acuerdo de Colaboración SDM - BIGRS	39
Anexo 2. Referentes de Parklets	39
Anexo 3. DTS general de Barrios Vitales	44

Secretaría Distrital de Movilidad

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



Tabla de Ilustraciones

Ilustración 1. Imágenes conceptuales de Parklets	12
Ilustración 2. Elemento de protección del Parklet	18
Ilustración 3. Diseño Conceptual	19
Ilustración 4. Descripción gráfica de la modulación del Parklet	20
Ilustración 5. Posibilidades de disposición de los módulos	21
Ilustración 6. Diseño Arquitectónico y paisajístico del Parklet	21
Ilustración 7. Diseño de la estructura del Parklet	22
Ilustración 8. Dimensionamiento en planta y perfiles	23
Ilustración 9. Ubicación de Módulos	24
Ilustración 10. Nivelación de Módulos	24
Ilustración 11. Unión de Módulos	25
Ilustración 12. Ubicación de Materas	26
Ilustración 13. Fijación de materas a los módulos	26
Ilustración 14. Instalación completa	27
Ilustración 15. Prueba de ensamble en taller	27
Ilustración 16. Parklet para uso privado en Nueva York	36

Tablas

Tabla 1. Actividades de aprovechamiento económico en la malla vial	8
--	---

Secretaría Distrital de Movilidad

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



0. Introducción

En este documento se presentan las características, justificación y propuesta para llevar a cabo las pruebas piloto de implementación del mobiliario urbano para la configuración de un Parklet, el cual será instalado en diferentes UPL de la Ciudad de Bogotá. En el primer capítulo se presenta el marco normativo en donde se compilan los principales apartados de la regulación nacional y local que sustentan el proyecto; en el capítulo 2, se presentan las definiciones, origen y funcionalidades de un elemento de mobiliario urbano tipo Parklet; en el capítulo 3 se enmarca la función del elemento en el contexto de un Barrio Vital; en el capítulo 4 se describen detalladamente los objetivos del piloto Parklet como ejemplo en el Barrio San Felipe y su significancia a nivel Distrital, así como la justificación técnica, la propuesta de diseño, el costo y financiamiento, la descripción del piloto, las estrategias de gestión social para el apropiamiento del elemento por parte de la comunidad, el plan de mantenimiento y las estrategias de seguimiento y evaluación del piloto; en el capítulo 5, se señala la prospectiva de los Parklets en Bogotá y como el proyecto contribuye al establecimiento de facilidades y nuevas opciones para el uso de estos elementos y sus diferentes funcionalidades; en los capítulos 6 y 7 se presentan las referencias bibliográficas y experiencias ilustrativas acerca de Parklets en casos de uso nacional e internacional.

1. Marco Normativo

Que el artículo 2 de la Constitución Política de Colombia establece que son fines esenciales del Estado, entre otros, promover la prosperidad general, facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica y administrativa de la Nación.

El artículo 24 de la Constitución Política señala que *“Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia”*.

Este derecho constitucional fue desarrollado por el artículo 1 de la Ley 769 de 2002 “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones” al indicar que, *“todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional,*

Secretaría Distrital de Movilidad

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



pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público.”

El inciso primero del artículo 82 de la Constitución Política de 1991 determina que “Es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular”.

En consonancia con lo anterior, el artículo 209 ibidem prevé que la función administrativa se debe desarrollar con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, y que las autoridades administrativas deben coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado.

La Ley 9 de 1989 en su artículo 7, modificado por el artículo 40 de la Ley 2079 de 2021, preceptúa que “... los alcaldes municipales y distritales mediante decreto reglamentará lo concerniente a la administración, mantenimiento y aprovechamiento económico del espacio público. Así mismo, podrán entregar a particulares la administración, mantenimiento y aprovechamiento económico de los bienes de uso público, utilizando el mecanismo contenido en el Capítulo XVI de la Ley 489 de 1998. Igualmente podrán expedir actos administrativos que permitan la ocupación temporal de dichos bienes, considerando en ambos casos lo dispuesto por el artículo 63 de la Constitución”.

La consolidación del espacio público fue incluida en la agenda pública nacional a partir del Programa Visión Colombia 2019, como un mecanismo de la estrategia “Construir ciudades amables” para lograr una sociedad más justa y con mayores oportunidades. Con esa finalidad se propuso “...definir una Política Nacional de Espacio Público, con su respectivo marco jurídico, que unifique y estandarice los criterios de ordenación y gestión y concrete esquemas para su financiación”.

La Política Nacional de Espacio Público en Colombia se encuentra contenida en el Documento CONPES No. 3718 de enero 31 de 2012, con base en la estrategia “Construir Ciudades Amables” de la Visión Colombia 2019, que planteó que para lograr una sociedad más justa y con mayores oportunidades sería de gran importancia la consolidación de un espacio público accesible, adecuado y suficiente para la totalidad de los ciudadanos. Adicionalmente, establece como objetivo específico la generación de instrumentos para la financiación y el aprovechamiento económico del espacio público.

Secretaría Distrital de Movilidad

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



La Administración Distrital reglamentó a través del Decreto Distrital 315 de 2024 “Por medio del cual se reglamentan los artículos 147 y 549 del Decreto Distrital 555 de 2021, en lo que tiene que ver con el aprovechamiento económico del espacio público y la explotación económica de la infraestructura pública en el Distrito Capital, y se dictan otras disposiciones” el aprovechamiento económico del espacio público y la explotación económica de la infraestructura pública en el Distrito Capital. En este decreto se delimitan las Entidades Administradoras de elementos del espacio público y las actividades con aprovechamiento y explotación económica permitidas (Capítulo II, artículo 12), así como Entidades Gestoras para el Aprovechamiento Económico del Espacio Público o la Explotación económica de bienes fiscales (Capítulo III, artículo 17). De acuerdo con lo anterior, la SDM hace parte de las entidades administradoras del espacio público, quien de acuerdo con sus competencias ejerce la administración de la malla vial de la ciudad.

A manera enunciativa, se presentan a continuación las actividades de aprovechamiento económico que pueden ser autorizadas sobre la malla vial de conformidad con lo dispuesto en el artículo 12 del citado Decreto Distrital 315 de 2024, a saber:

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.

Tabla 1: Actividades de aprovechamiento económico en la malla vial

ENTIDADES ADMINISTRADORAS	ELEMENTOS DEL ESPACIO PÚBLICO	ACTIVIDADES PERMITIDAS DE APROVECHAMIENTO ECONÓMICO Y EXPLOTACIÓN ECONÓMICA
Secretaría Distrital de Movilidad	Malla vial	Actividades artísticas reguladas Actividades deportivas. Actividades recreativas. Alquiler de vehículos de micromovilidad. Comercio y servicios básicos Estacionamiento en vía pública. Eventos con medios promocionales o comerciales temporales. Filmación de obras audiovisuales. Instalación de estaciones radioeléctricas. Exhibiciones comerciales. Ocupaciones temporales por obra o evento en vía pública. Publicidad exterior visual en mobiliario urbano. Recarga de vehículos eléctricos. Servicio de ciclotalleres. Servicio de Valet Parking. Servicios en zonas amarillas. Comercialización de comidas en vehículos. Actividades culturales en el espacio público. Hacedores de oficios artesanales en el espacio público.

Fuente: Elaboración propia con base en Decreto 315 de 2024

Secretaría Distrital de Movilidad

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



Así mismo, a través de la resolución 525 de diciembre de 2024, el Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público reglamentó el protocolo que estableció los lineamientos jurídicos, administrativos, técnicos y financieros necesarios para implementar y dar seguimiento a las actividades de aprovechamiento económico del espacio público, bajo la denominación "Extensión comercial de actividades gastronómicas y Comercialización de comida en vehículos – Bogotá A Cielo Abierto", cuyo objetivo es revitalizar y dinamizar el espacio público, promoviendo su uso responsable y seguro en áreas al aire libre por parte de establecimientos gastronómicos.

El acuerdo 927 de 2024 "Por medio del cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas del Distrito Capital 2024-2027 "Bogotá Camina Segura"" plantea como uno de sus objetivos estratégicos que "Bogotá ordena su territorio y avanza en su acción climática, justicia ambiental e integración regional", en el cual establece que los ciudadanos podamos disfrutar de la ciudad con aire limpio, un ambiente sano y resiliente ante el cambio climático; así mismo, a través del programa de movilidad sostenible, plantea mejorar las condiciones del espacio público para fortalecer otros modos de transporte como la movilidad activa, la caminata y el uso de la bicicleta.

Igualmente, a través del Decreto 813 de 2017 (diciembre 28), Bogotá adoptó el Plan Distrital de Seguridad Vial y de Motociclista 2017-2026, en el que se busca "Reducir en un 35% el número de víctimas (lesionados y fallecidos) por siniestralidad vial en el período 2017-2026", a través del enfoque de Visión Cero. Esta visión reconoce que somos falibles – cometemos errores – y somos vulnerables – y tenemos baja resistencia al impacto. En el PDSV 2017-2026 se establecen 81 acciones concretas articuladas en 28 programas agrupados en 5 ejes, los cuales son gestionados, coordinados e implementados de manera transversal con las diferentes entidades a nivel distrital. Los ejes de acción son:

- Eje 1: Institucionalidad y gestión de la seguridad vial.
- Eje 2: Actores de la vía, comunicación y cultura vial.
- Eje 3: Víctimas.
- Eje 4: Infraestructura segura.
- Eje 5: Controles para la seguridad vial, tecnología y vehículos.

La Visión Cero como base del Plan Distrital de Seguridad Vial y de Motociclistas 2017-2026, contempla cuatro Principios, a saber:

Secretaría Distrital de Movilidad

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



- *“Las fatalidades y lesiones graves son prevenibles: la mayoría de las colisiones en el tránsito son prevenibles, por esa razón no se consideran accidentes sino siniestros. (...).*
- *El sistema de transporte debe ser seguro: (...) El sistema de transporte debe operar de manera segura velando por la vida y salud de todos sus usuarios por encima de la capacidad del mismo, garantizando su protección y seguridad sin importar el modo de transporte, género, edad ni condición física o socioeconómica.*
- *Cometer errores es de humanos: los posibles errores deben ser tenidos en cuenta en el proceso de planeación, diseño y operación de un sistema de transporte y deben mitigarse por medio de infraestructura. Es importante priorizar acciones enfocadas al desarrollo de infraestructura segura que mitigue posibles conflictos y otros elementos antes de intentar influenciar el comportamiento individual.*
- *A mayor velocidad, mayor gravedad del siniestro: la velocidad tiene un impacto directo en la seguridad vial, pues incrementa las probabilidades de estar involucrado en un siniestro y aumenta la gravedad de las consecuencias del mismo, ya que la fuerza del impacto influye directamente en el cuerpo humano. La velocidad de las vías debe determinarse según el contexto, función y vulnerabilidad de los usuarios, (...).”[1]*

De manera particular, en la Visión Cero la gestión de velocidad es muy importante por tal razón la entidad complementa las acciones del PDSV con el Programa de gestión de velocidad. Este programa incluye la evaluación de los límites de velocidad según la función, entorno, estado y características operativas de la vía, incluyendo la presencia y densidad de usuarios viales, para establecer límites de velocidad apropiados y coherentes, así como medidas para el cumplimiento que mejoren la seguridad vial y el entorno vial para todos sus ciudadanos.

El exceso de velocidad es un factor de riesgo clave en la siniestralidad vial ya que, a mayor velocidad, aumenta la probabilidad de colisión y la distancia necesaria para detener totalmente el vehículo se incrementa. Además, a mayor velocidad se aumenta la gravedad de las heridas en el cuerpo humano y consecuencias de una colisión, pues la fuerza del impacto es mayor.

Secretaría Distrital de Movilidad

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



Un siniestro que ocurra a exceso de velocidad es especialmente perjudicial para los usuarios vulnerables de la vía (peatones, ciclistas y motociclistas), quienes reciben la energía de un impacto directamente en sus cuerpos. Además, la velocidad en una vía incide de manera directa en la seguridad vial de la misma, presentando una relación inversamente proporcional y de carácter exponencial. Según algunos estudios, una reducción del 15% de la velocidad promedio en una vía, mejora las condiciones de seguridad vial reduciendo en 20% los siniestros con heridos y en 45% los siniestros con fatalidades (Greibe, 2005).

La normatividad nacional actual establece que la autoridad de tránsito debe establecer los límites de velocidad de forma sectorizada, razonable, apropiada y coherente con el tránsito vehicular, las condiciones del medioambiente, la infraestructura vial, el estado de las vías, la visibilidad, las especificaciones de la vía, su velocidad de diseño y las características de operación de la vía.

Una de las principales acciones del PGV ha estado concentrada en la reducción a 50 km/h del límite máximo de velocidad en las vías del Distrito Capital, y en la implementación de cámaras salvavidas en corredores con alta siniestralidad. Actualmente la ciudad continúa avanzando en este Programa mediante la estructuración de proyectos urbanos en calles comerciales, zonas escolares y residenciales, con la finalidad de avanzar en intervenciones específicas para zonas con límites de velocidad máxima de 30 y 40 km/hr en proyectos conocidos como Barrios Vitales y Plazoletas.

2. Definición, origen y funcionalidades de un Parklet

Los parklets son una alternativa para extender el espacio público para los peatones, en lugares de la vía usados tradicionalmente para el estacionamiento; de esta forma las ciudades pueden transformar segmentos de la vía en espacios para el descanso, el encuentro y la recreación, a través del uso libre y cotidiano del lugar por parte de propios o visitantes, permitiendo que las ciudades evolucionen hacia entornos más humanos mediante el uso libre y cotidiano del lugar accesibles al público. Son ideales para ser ubicados en barrios y calles comerciales con alta actividad peatonal, y pueden ser vinculados a diseños geométricos de movilidad como complementos a acciones de pacificación vial y gestión de la velocidad.

Vistos desde su forma, son plataformas de diversas formas y materiales que se extienden temporal o permanentemente sobre la calzada y transforman el espacio de estacionamiento

Secretaría Distrital de Movilidad

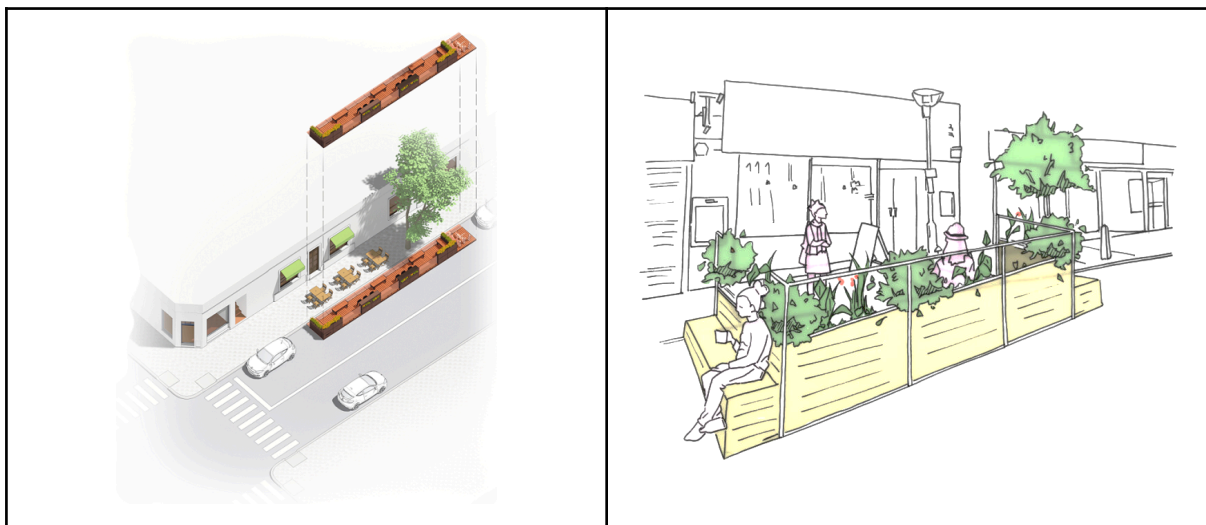
Calle 13 # 37 - 35
Teléfono: (1) 364 9400
www.movilidadbogota.gov.co
Información: Línea 195



en micro parques para la ciudadanía. Pueden o no configurar chicanas o ser parte del diseño de cupos de estacionamiento regulados.

De acuerdo con su temporalidad dichos elementos puede ser por ejemplo plataformas de madera niveladas al nivel del andén para mantener la accesibilidad, con un diseño distintivo que incorpora muebles, zonas verdes, plantas y / o portabicicletas, cestos de basura, bicicletteros, arte, incluso tener conexiones WIFI, entre otros elementos que hacen del espacio un lugar atractivo.

Ilustración 1. Imágenes conceptuales de Parklets



Fuente: <https://mercadoyempresas.com/web/noticia.php?id=105> y <https://www.reurbano.mx/parklets-una-nueva-manera-de-entender-la-calle/>.

Surgen en San Francisco como instalaciones temporales para lograr la conversión de los espacios residuales de la ciudad, que eran dedicados para uso de estacionamiento. De acuerdo con el Manual de Parklets de San Francisco (2020), existen algunos objetivos asociados a la implementación de estos elementos en la ciudad:

- **Resignificación del uso de la calle:** Las calles completas generan un equilibrio entre las necesidades de los peatones, ciclistas, usuarios del transporte público y conductores de vehículos particulares. En este marco, los Parklets son una herramienta relativamente económica y de fácil implementación para mejorar ese equilibrio hacia todos los usuarios del espacio público.

- **Fomentar el transporte no motorizado:** Los Parklets incentivan la movilidad peatonal al proveer elementos públicos como zonas para sentarse, paisajismo y arte público. Estos elementos también pueden proveer ciclo-parqueaderos, los cuales fomentan la elección de la bicicleta como modo principal de transporte.
- **Promover la seguridad vial:** Los Parklets generan una separación entre el andén y los carriles de tráfico mixto que por un lado protegen la circulación de los actores más vulnerables, y a su vez generan elementos de contexto urbano que reducen la velocidad de circulación de vehículos motorizados. También proveen espacios de reunión que son particularmente seguros y necesarios en zonas de la ciudad donde no hay parques en la cercanía.
- **Fomentar la interacción entre vecinos:** Los Parklets invitan a los peatones a sentarse y reunirse con amigos y vecinos. En muchos casos, los vecinos pueden participar en el diseño, financiación, construcción y administración de los Parklets.
- **Apoyar los negocios locales:** Los Parklets mejoran el ambiente peatonal que ayuda a mejorar la percepción de seguridad y comodidad de la calle para las personas que están comprando, realizando actividades diarias y accediendo a los servicios dentro de su barrio.

A nivel mundial, los Parklets se han transformado en una estrategia rápida y económica para proveer la recuperación del espacio público para la ciudadanía. Una de las ventajas de los Parklets es que optimizan la fluidez en aceras congestionadas, aumentan ingresos en negocios gracias a la calidad del paisaje urbano, y dan apariencia agradable. Aunque se busca que estos espacios sean apropiados y mantenidos por la comunidad vecina al Parklet, también que sean accesibles para todas las personas en el espacio público.

3. Los Parklets en Barrios Vitales

Siendo el barrio la unidad territorial de tercer orden que hace parte de la división legal y administrativa de la ciudad (UPL Unidades de Planeamiento local), la estrategia de Barrios Vitales actúa sobre esta unidad mediante acciones que priorizan la movilidad peatonal en la escala local, promoviendo la caminabilidad, el transporte sostenible, la mezcla de usos y la generación de una ciudad compacta que permita desplazamientos en bicicleta o a pie en tiempos de no más de 15 minutos. En línea con lo anterior, la estrategia de intervención Barrios Vitales atiende la escala local y se territorializa en distintos ámbitos residenciales, comerciales, culturales, ambientales, educativos, patrimoniales y de servicios, entre otros.

Secretaría Distrital de Movilidad

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



Un Barrio Vital es entonces una delimitación territorial en la que convergen decisiones administrativas en materia de movilidad, seguridad vial 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, que, a través de estrategias tácticas, semipermanentes y permanentes en el espacio público para la movilidad a nivel local, busca dinamizar la vitalidad urbana en el espacio público de permanencia y potenciar las dinámicas endémicas de un territorio específico. Siguiendo la visión de una ciudad de proximidad y cuidado, cada Barrio Vital tiene como objetivos principales la priorización de modos sostenibles, la resignificación del uso de la calle, la gestión de la velocidad para proteger la vida de los actores viales más vulnerables, la gestión social y la participación ciudadana.

La resignificación de las calles conlleva nuevos retos y uno de estos es activar el espacio público que se recuperó en calzada. También ofrece la oportunidad de reorganizar el estacionamiento en vía, aunque no soluciona las horas que pasan los conductores circulando buscando un estacionamiento. Otro uso de los espacios que se devuelven a los peatones mediante la estrategia es el esparcimiento; por medio del parklet, los peatones cuentan con nuevos espacios y lugares para encuentro y esparcimiento. Además, el parklet también es un elemento que contribuye a la pacificación del tránsito, e incluso puede ofrecer un espacio que reactiva la actividad económica local. En ese sentido, los Parklets resultan ser una herramienta en el mejoramiento de las condiciones físicas del espacio público y en promover las dinámicas socioeconómicas y culturales del entorno inmediato con la finalidad de garantizar el derecho de la ciudadanía al uso del espacio público para mejorar su calidad de vida.

4. Enfoque estratégico de los Parklets

4.1 Objetivos

4.1.1. General

- Resignificar el uso de la calle mediante la implementación de Parklets como extensiones del espacio público peatonal, que contribuyan a la movilidad sostenible, la seguridad vial, la interacción social y el desarrollo económico local, en el marco de las estrategias de recuperación de espacio público de la ciudad de Bogotá.

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



- **4.1.2. Específicos**

- Resignificación del espacio público, Transformar áreas de estacionamiento en calzada en espacios públicos de permanencia, promoviendo nuevos usos sociales, recreativos, culturales y de encuentro en la calle.
- Activación social y fortalecimiento del tejido comunitario, incentivar la participación ciudadana en el diseño, apropiación, mantenimiento y gestión de los Parklets, fortaleciendo el sentido de pertenencia y cuidado del espacio público.
- Promover la economía local, apoyar los comercios y servicios de proximidad mediante la mejora del entorno urbano, incrementando la permanencia y comodidad de los usuarios y peatones.
- Promover el uso de elementos que como un parklet, contribuyen a mejorar la calidad y el disfrute del espacio público y priorizan la movilidad sostenible y segura.

4.2. Justificación Técnica

En coherencia con las disposiciones del Decreto Distrital 497 de 2023, mediante el cual se adopta el Plan de Movilidad Sostenible y Segura (PMSS) con horizonte al año 2035, Bogotá avanza hacia un modelo de movilidad que prioriza los modos activos como eje estructurante para la mejora de la calidad de vida, la salud pública y la sostenibilidad urbana. Este marco normativo promueve la redistribución del espacio vial y la resignificación del uso de la calle, con el fin de garantizar condiciones más seguras, accesibles y equitativas para peatones y ciclistas.

Los resultados de la Encuesta de Movilidad 2023 evidencian un fortalecimiento del hábito de caminar en la ciudad, al representar el 27,5 % del total de viajes diarios, equivalente a aproximadamente 3.342.400 desplazamientos a pie en un día típico. Esta tendencia confirma la necesidad de consolidar infraestructuras y espacios públicos que acompañen y potencien la movilidad activa, así como de implementar soluciones de urbanismo táctico y de proximidad, entre las cuales los Parklets se posicionan como una herramienta eficaz para ampliar y cualificar el espacio público peatonal a escala local.

En este contexto, la Secretaría Distrital de Movilidad ha desarrollado la estrategia de Barrios Vitales, orientada a gestionar el tráfico vehicular y revitalizar el espacio público barrial, con el objetivo de que la ciudadanía pueda desarrollar sus actividades cotidianas en condiciones de proximidad. Esta estrategia prioriza los modos sostenibles, la gestión de la velocidad, la

Secretaría Distrital de Movilidad

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



resignificación del uso de la calle y el fortalecimiento de la gestión social y la participación ciudadana, en concordancia con la visión de una ciudad compacta, caminable y cuidadora.

A partir del análisis territorial de los barrios y de ejercicios de participación ciudadana, se plantea la reorganización de perfiles viales en la malla vial local y la incorporación de nuevas zonas de permanencia como parte de procesos de revitalización urbana en distintas UPL. Estas intervenciones se inscriben en una visión de ciudad de proximidad, en la cual el espacio público no solo facilita el desplazamiento, sino que también promueve la permanencia, el encuentro y el esparcimiento dentro de los barrios, priorizando la movilidad activa sobre la motorizada, de acuerdo con la pirámide de la movilidad definida en el PMSS y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (Decreto Distrital 497 de 2023).

Para materializar esta visión, se requiere la articulación de acciones orientadas a: mejorar las condiciones físicas de la infraestructura peatonal; optimizar e implementar servicios complementarios (información, programas institucionales, actividades recreativas y procesos de construcción colectiva con la ciudadanía); fortalecer la cultura ciudadana y el respeto entre los distintos actores viales; y adoptar estrategias que garanticen la sostenibilidad de las intervenciones mediante esquemas de apropiación, mantenimiento y corresponsabilidad ciudadana.

En este marco, la implementación de Parklets se consolida como una acción estratégica replicable en diferentes Unidades de Planeamiento Local, al constituirse en un dispositivo flexible que permite activar el espacio público recuperado en calzada, mejorar las condiciones de seguridad vial y apoyar las dinámicas sociales y económicas del entorno inmediato. Su incorporación responde, a escala local, a los cuatro ejes estratégicos de la estrategia Barrios Vitales:

- **Priorización de modos sostenibles:** Facilitar la transformación de la malla vial local para favorecer la caminata y el uso de la bicicleta como modos principales de desplazamiento.
- **Resignificación del uso de la calle:** Diseñar espacios públicos de calidad bajo principios de creación de lugar (*placemaking*), en beneficio de todos los usuarios, especialmente peatones y ciclistas.
- **Gestión de la velocidad:** Implementar medidas de pacificación del tránsito que protejan a los actores viales más vulnerables, de acuerdo con las tipologías y

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



jerarquías de la red vial.

- **Gestión social y participación ciudadana:** Promover procesos participativos que reconozcan las dinámicas territoriales propias de cada UPL y permitan incidir en el diseño y apropiación de las intervenciones.

La implementación progresiva de Parklets en distintas UPL, acompañada de un trabajo interinstitucional y comunitario sostenido, contribuirá a mejorar la calidad del espacio público para la permanencia y los desplazamientos cotidianos, tanto de residentes como de visitantes. De esta manera, se fortalece la construcción de una ciudad referente en caminabilidad y movilidad sostenible, que prioriza la vida y la seguridad de los actores viales más vulnerables frente a los riesgos asociados a la siniestralidad vial.

4.3. Propuesta de Diseño

Para el diseño del parklet, se tuvieron en cuenta los principios de diseño que se describen a continuación, así como las características para el lugar de ubicación que se describen en el numeral 4.5.2.

4.3.1. Principios de Diseño

A continuación, se describen los principios de diseño del parklet:

Seguridad Vial: El Parklet ofrecerá condiciones de seguridad vial para todos los usuarios de la vía. Esto implica la implementación de transiciones adecuadas en caso de requerir el cambio de carril de tránsito vehicular o no-motorizado, y barreras robustas en caso de una colisión.

Seguridad Personal: El Parklet deberá permitir visibilidad de sus usuarios para evitar generar espacios escondidos donde pueda ocurrir actividades criminales.

Atractividad: El Parklet deberá ser diseñado de manera que incentive la permanencia de usuarios a través de un diseño funcional, accesible y estéticamente agradable, con materiales correspondientes a estos objetivos.

Durabilidad: El diseño debe permitir que el Parklet pueda operar bajo condiciones a la intemperie. La duración prevista para su implementación se estima con una vida útil de 5 años según su uso, cuidado y apropiación.

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



Ilustración 2. Elemento de protección del Parklet



Fuente: (National Association of City Transportation Officials, 2013)

4.3.2. Diseño del Elemento

Considerando los lineamientos definidos con antelación y los referentes internacionales y nacionales que se presentan en el *Anexo 2. Referentes de Parklets*, a continuación, se presentan los diferentes esquemas y detalles del Parklet que se implementará.

Secretaría Distrital de Movilidad

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

Ilustración 3. Diseño Conceptual



Fuente: LYM Proyectos para la Secretaría Distrital de Movilidad Bogotá, en apoyo con NACTO GDCI de la cooperación BIGRS Año 2023

La propuesta del Parklet la componen 3 elementos, Módulo A, Módulo, B y Módulo C.

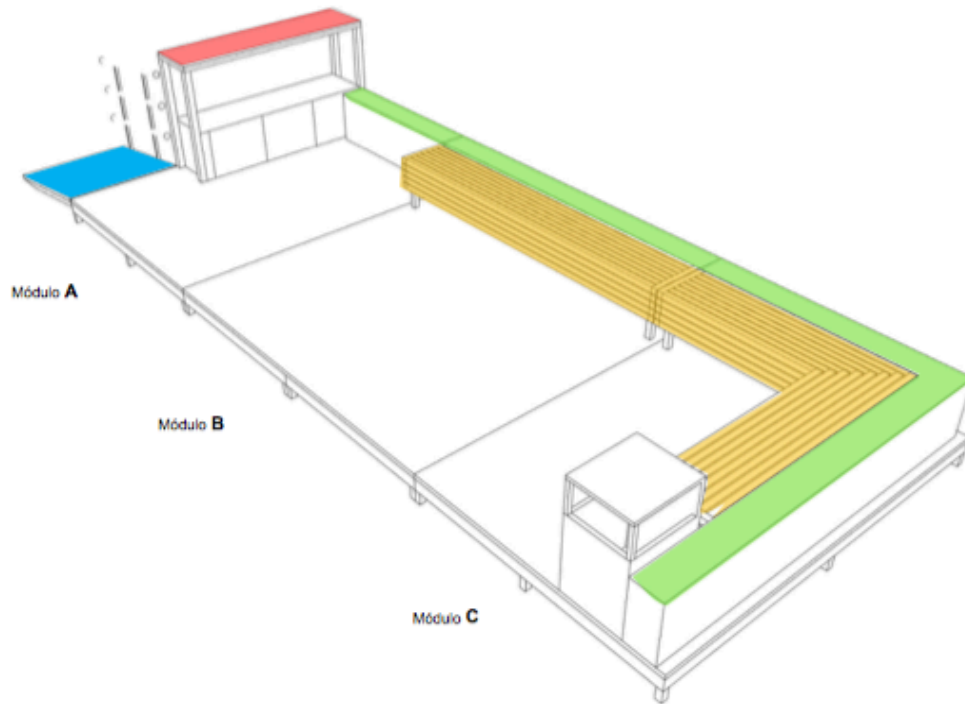
- El módulo A, es un módulo de esquina compuesto por una rampa de acceso para movilidad reducida, materas y mesón con posibilidad de guardar algunos elementos del usuario.
- El módulo B, es un módulo central de espacio libre para que el usuario lo utilice de acuerdo a las necesidades específicas.
- El módulo C, es un módulo de esquina, compuesto con banca, caneca y materas.

Secretaría Distrital de Movilidad

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



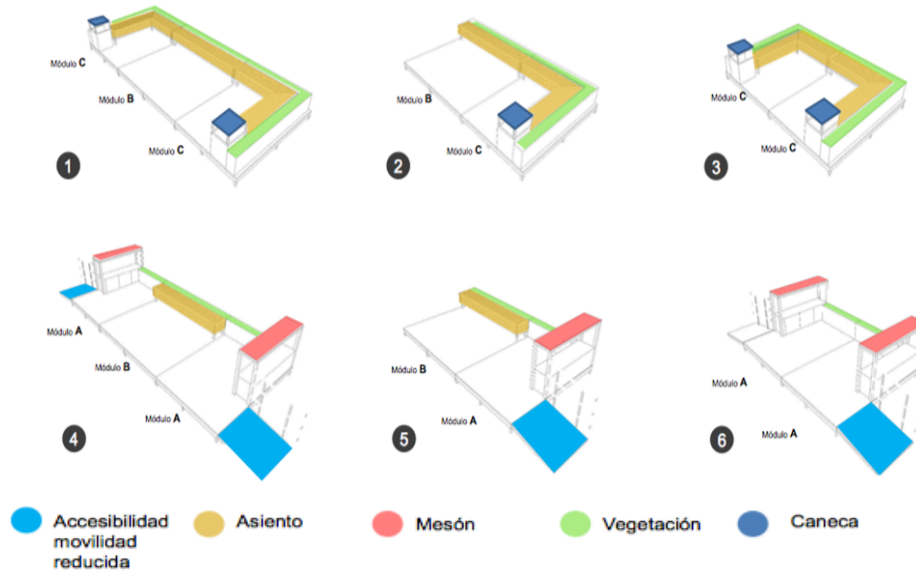
Ilustración 4. Descripción gráfica de la modulación del Parklet



Fuente: LYM proyectos para la Secretaría Distrital de Movilidad Bogotá en apoyo con NACTO GDCI de la cooperación BIGRS, Año 2023

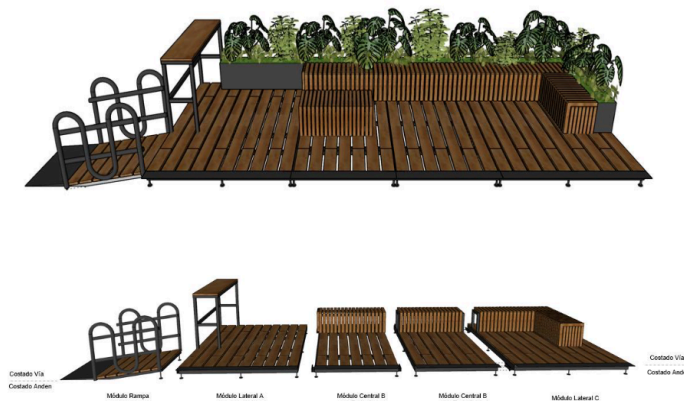
Como información de contexto, el diseño del Parklet permite diversas posibilidades de acuerdo con las necesidades específicas de sus usuarios o lugar de implementación, con respecto al tamaño, actividades, vegetación, bancas y disposición de residuos. Esto es importante porque permite una gran flexibilidad en caso de decidir una ampliación o la reubicación del elemento.

Ilustración 5. Posibilidades de disposición de los módulos



Fuente: LYM proyectos para la Secretaría Distrital de Movilidad Bogotá en apoyo con NACTO GDCI de la cooperación BIGRS, Año 2023

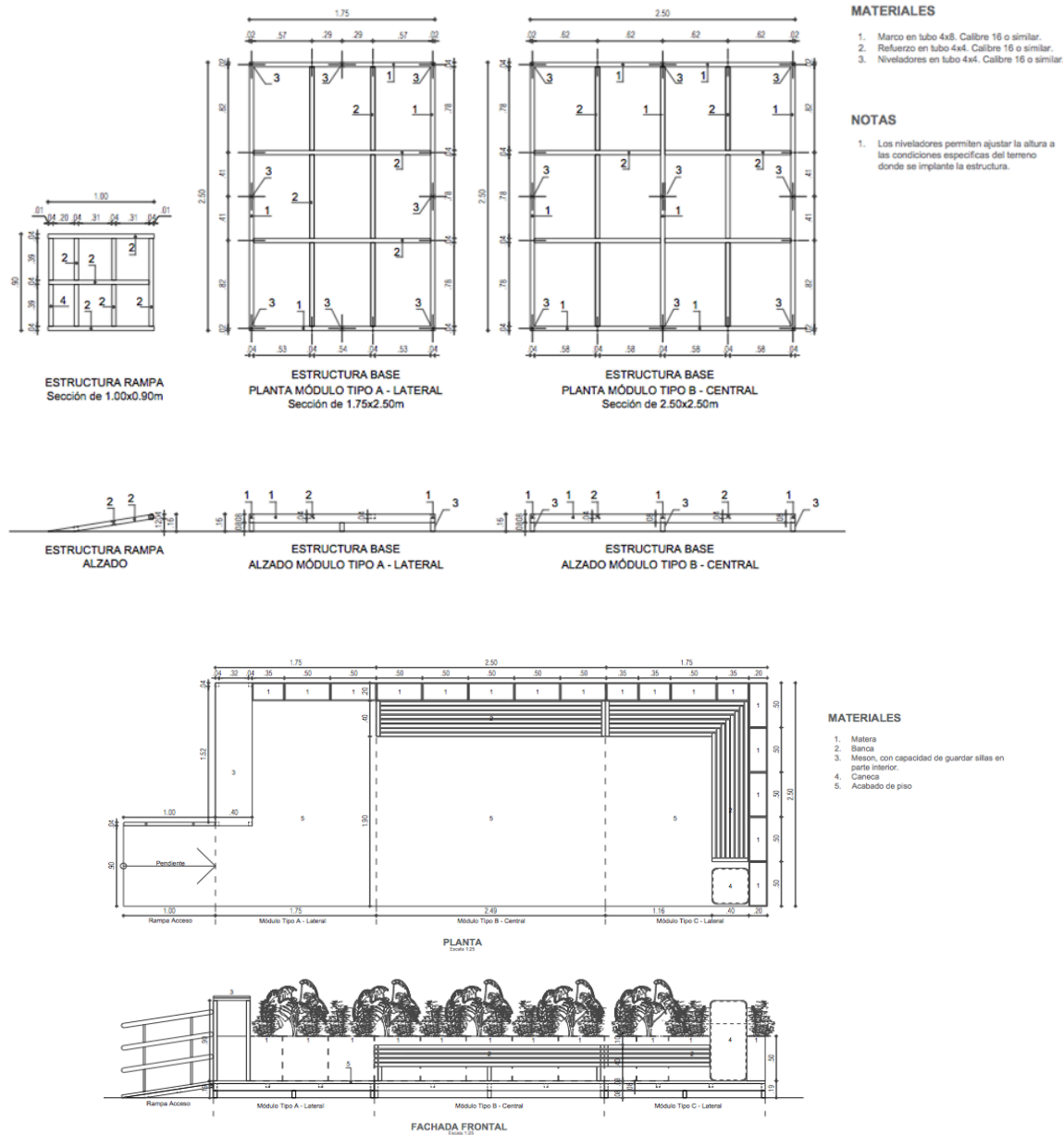
Ilustración 6. Diseño Arquitectónico y paisajístico del Parklet



Fuente: LYM proyectos para la Secretaría Distrital de Movilidad Bogotá en apoyo con NACTO GDCI de la cooperación BIGRS, Año 2023

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

Ilustración 7. Diseño de la estructura del Parklet



Fuente: LYM proyectos para la Secretaría Distrital de Movilidad Bogotá en apoyo con NACTO GDCI de la cooperación BIGRS, Año 2023

Secretaría Distrital de Movilidad

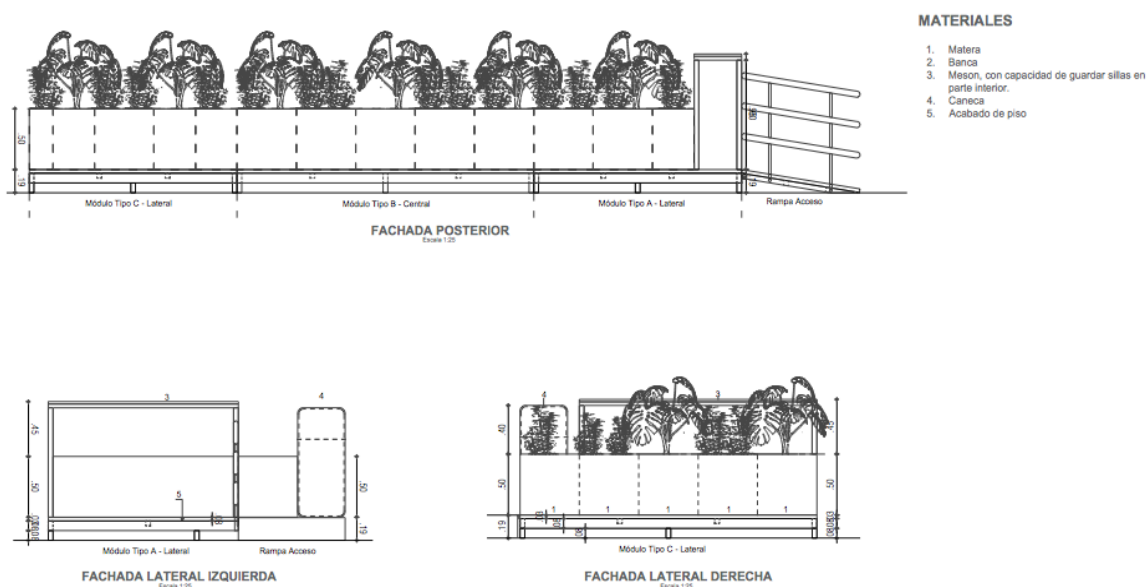
Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195

Ilustración 8. Dimensionamiento en planta y perfiles



Fuente: LYM proyectos para la Secretaría Distrital de Movilidad Bogotá en apoyo con NACTO GDCI de la cooperación BIGRS, Año 2023

4.3.3. Detalles de Ensamble

A continuación, se presenta gráficamente el paso a paso del ensamble de módulos del Parklet, de acuerdo con las instrucciones proporcionadas por el diseñador y constructor.

- **Paso 1.** Los módulos se deben disponer de la siguiente manera, módulo A, módulo B parte 2, y módulo C. El módulo de rampa podrá estar ubicado junto al módulo A o junto al módulo C según la accesibilidad disponible en el sitio en el que se vaya a ubicar.

Ilustración 9. Ubicación de Módulos

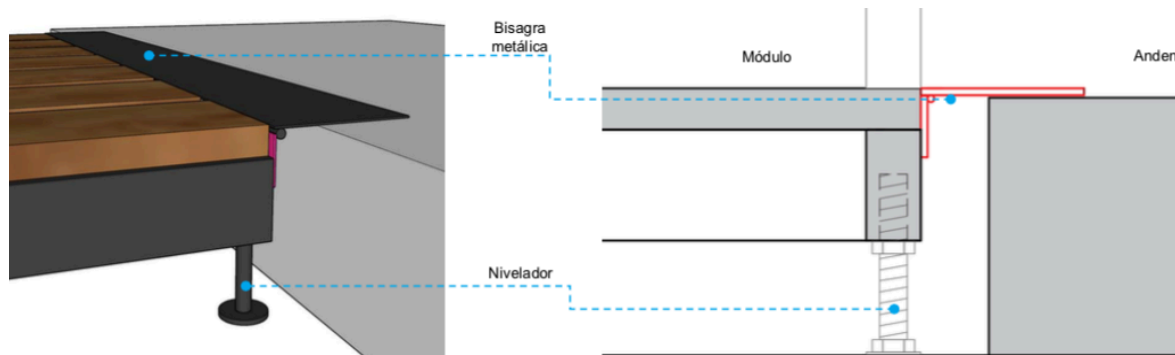
Los 5 módulos se deben disponer de la siguiente manera: módulo A, Módulo B parte 1, Módulo B parte 2, y Módulo C. El Módulo de rampa podrá estar ubicado junto con el Módulo A o junto al Módulo C según la accesibilidad disponible en el lugar que se vaya a ubicar.



Fuente: LYM proyectos para la Secretaría Distrital de Movilidad Bogotá en apoyo con NACTO GDCI de la cooperación BIGRS

- **Paso 2.** Se acercan los módulos al andén, se levanta la bisagra y se deja caer sobre el andén permitiendo entrar a nivel. Los niveladores permiten ajustarse a la altura del andén y a las imperfecciones del suelo que pueda tener.

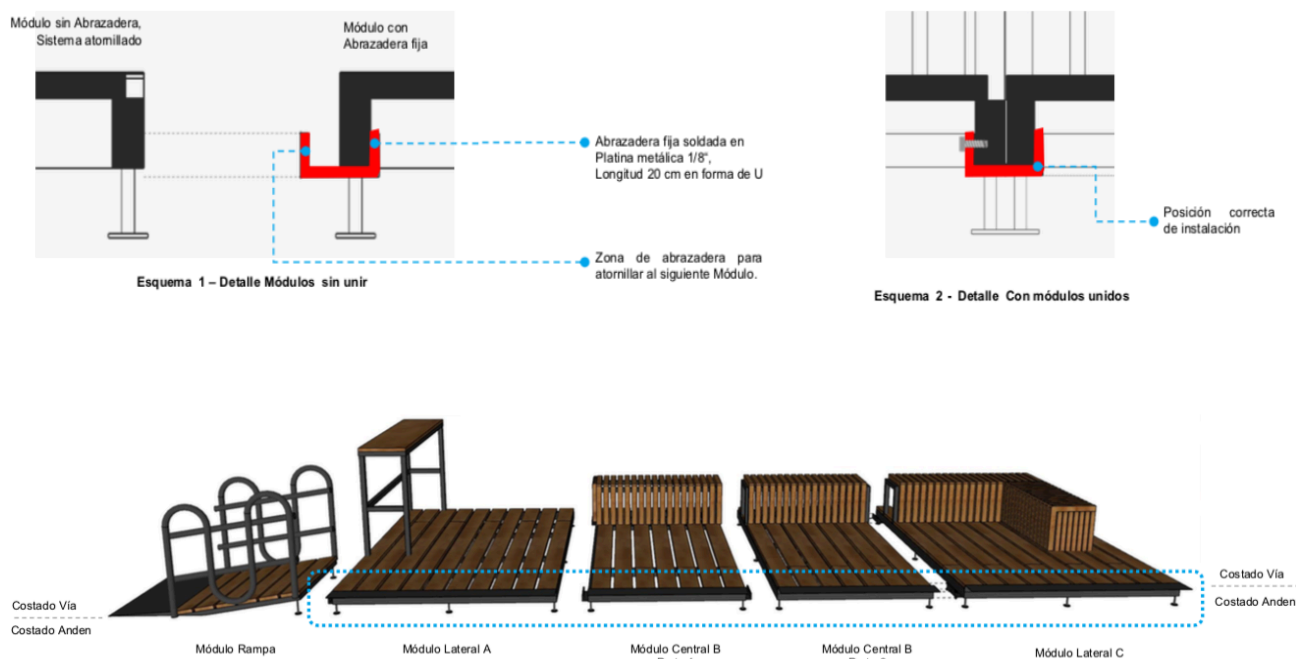
Ilustración 10. Nivelación de Módulos



Fuente: LYM proyectos para la Secretaría Distrital de Movilidad Bogotá en apoyo con NACTO GDCI de la cooperación BIGRS

- **Paso 3.** La unión entre módulos se realizará por medio de platinas metálicas en forma de U, lo cual estará soldado a un módulo y atornillado al siguiente módulo. La recomendación del proveedor es unir los módulos centrales (B), posteriormente los módulos laterales y finalizar con rampa.

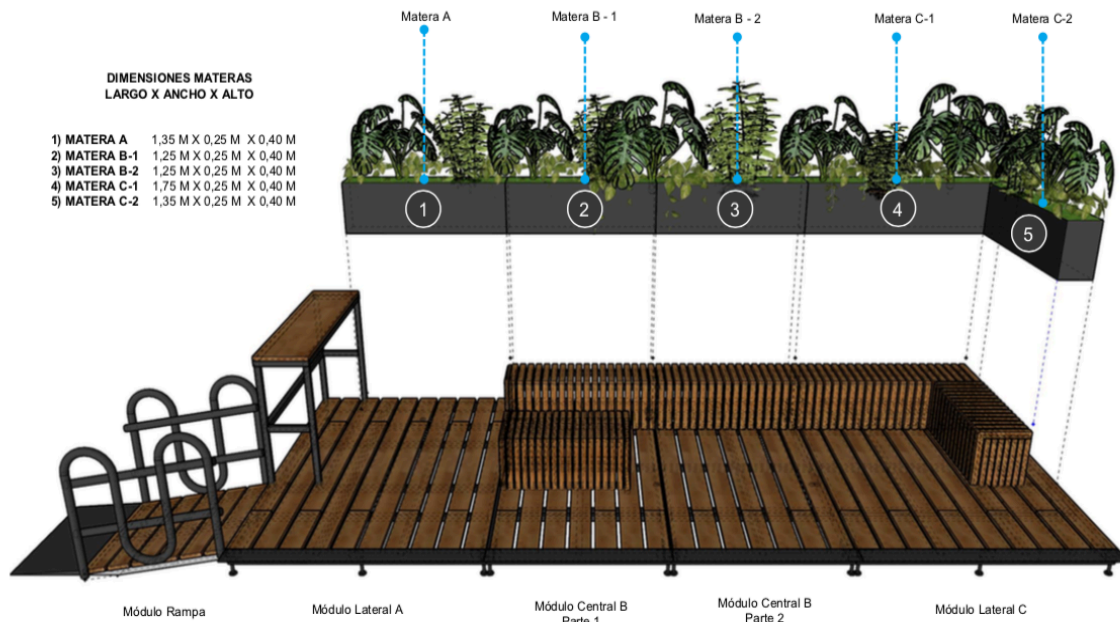
Ilustración 11. Unión de Módulos



Fuente: LYM proyectos para la Secretaría Distrital de Movilidad Bogotá en apoyo con NACTO GDCI de la cooperación BIGRS año 2023

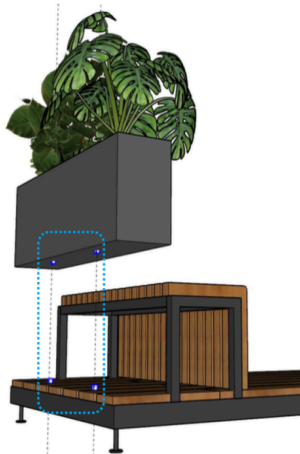
- **Paso 4.** Ya unidos los módulos se ubican las materas en el espaldar de las bancas y se fijan por medio de tornillos.

Ilustración 12. Ubicación de Materas



Fuente: LYM proyectos para la Secretaría Distrital de Movilidad Bogotá en apoyo con NACTO GDCI de la cooperación BIGRS año 2023

Ilustración 13. Fijación de materas a los módulos



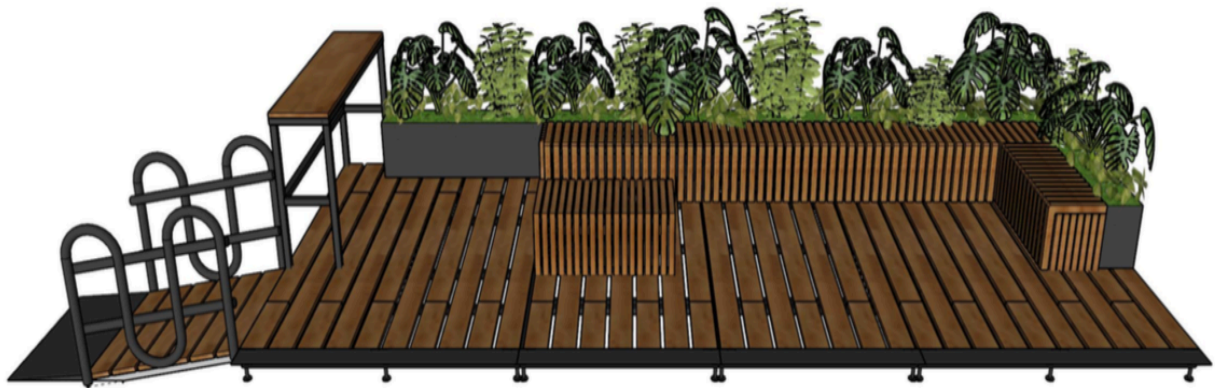
Fuente: LYM proyectos para la Secretaría Distrital de Movilidad Bogotá en apoyo con NACTO GDCI de la cooperación BIGRS

Secretaría Distrital de Movilidad

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

La siguiente ilustración muestra la instalación completa del elemento:

Ilustración 14. Instalación completa



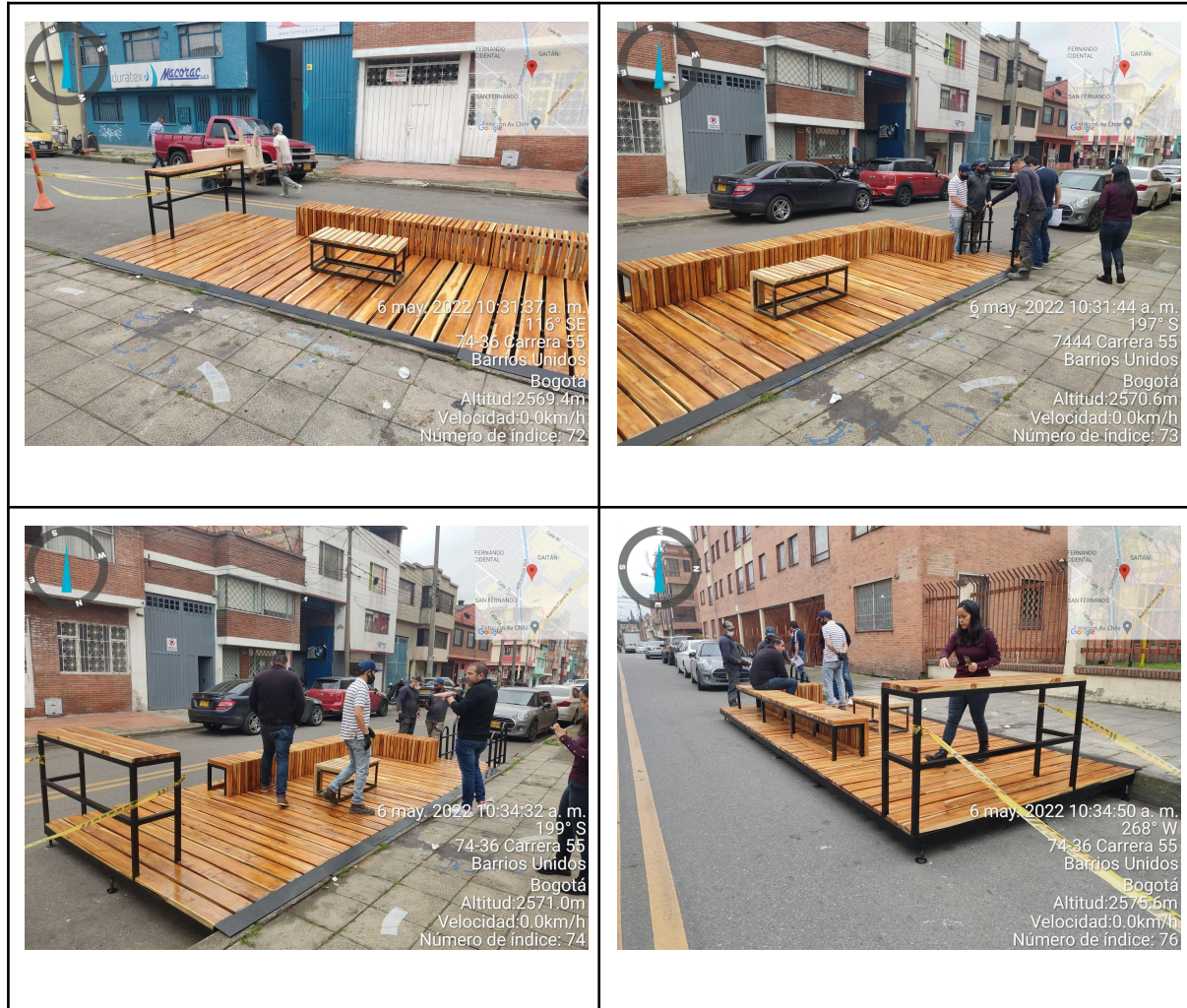
Fuente: LYM proyectos para la Secretaría Distrital de Movilidad Bogotá en apoyo con NACTO GDCI de la cooperación BIGRS

Ilustración 15. Prueba de ensamble en taller



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





Fuente: LYM proyectos para la Secretaría Distrital de Movilidad Bogotá en apoyo con NACTO GDCI de la cooperación BIGRS

4.4. Costo y Financiamiento

El costo del suministro de la estructura, acabados, mobiliario, e instalación de un Parklet con acabado en madera Teca para exteriores y estructura con niveladores, puede variar según el contratista, la calidad de los materiales y acabados el promedio de los costos directos puede estar en el rango de COP 30 millones.

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.

A través de la iniciativa Global para la Seguridad Vial de Bloomberg (BIGRS), Vital Strategies y el Programa Visión Cero, Barrios Vitales ha recibido apoyo en especie para el desarrollo de dos (3) pilotos de urbanismo táctico y pacificación del tráfico y su mantenimiento, en este caso los parklets. El primer piloto se realizó en 2023 con la entrega de 1 parklet en el Barrio Vital San Felipe ubicado en la Localidad de Barrios Unidos Carrera 22 con Calle 76 y los dos siguientes se implementarán en 2026 Barrio Vital Teusaquillo y 2027 en el Barrio Vital Chapinero respectivamente.

4.5. Descripción de la Prueba Piloto

4.5.1. Duración

El desarrollo del piloto del Mobiliario Urbano Parklet será realizado durante máximo 5 años a partir de su instalación en sitio, a lo largo de los cuales la SDM se encargará del seguimiento, evaluación y documentación de los beneficios y oportunidades en la implementación del elemento.

Durante el tiempo del piloto serán adelantadas las gestiones para evaluar distintos escenarios que garanticen la sostenibilidad del bien en el entorno urbano, considerando diferentes formas de administración (pública, privada, mixta, otra), para las actividades de operación, seguimiento y mantenimiento. Para esto, metodológicamente la SDM articulará a las Entidades competentes.

4.5.2. Objetivos Específicos prueba Piloto

- Evaluar el impacto urbano, social y operacional del Parklet mediante el seguimiento y la documentación de su funcionamiento, con el fin de identificar beneficios, oportunidades de mejora y su viabilidad como estrategia de recuperación del espacio público y pacificación del tránsito.
- Analizar y validar esquemas sostenibles de gestión, operación y mantenimiento que garanticen la permanencia y adecuado funcionamiento del mobiliario, articulando a las entidades competentes.

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



- Verificar la compatibilidad funcional, normativa y de seguridad vial del Parklet con el entorno urbano, garantizando condiciones de accesibilidad universal, adecuada señalización y articulación con la operación vial y del transporte público.

4.5.3. Lugar de Intervención

La implementación de Parklets como estrategia del proyecto Barrios Vitales y pacificación del tránsito requiere que la ubicación seleccionada se encuentre sobre calzadas en las que se garantice, con su instalación, al menos un carril por sentido de circulación con un ancho entre 3,00 y 3,25 metros, priorizando zonas de alta frecuencia peatonal y entornos de actividad comercial o cultural. El diseño debe garantizar la accesibilidad universal, asegurando que la plataforma esté a nivel con el andén y prohibiendo cualquier elemento que genere obstáculos para peatones o personas con movilidad reducida. Asimismo, la zona de instalación debe contar con una superficie de rodadura en buen estado y el mobiliario deberá estar estrictamente delimitado y segregado mediante señalización vertical y horizontal (hitos y tachas reflectivas), de modo que se proporcione seguridad vial a los usuarios mientras se recupera espacio público para el esparcimiento y la movilidad segura.

Previo a la implementación del mobiliario urbano tipo parklet en calzada vial, se deberá realizar un proceso de armonización y verificación con los proyectos, usos y regulaciones vigentes sobre la calzada para cada uno de los CIV propuestos, con el fin de garantizar su adecuada localización y operación. Este ejercicio deberá contemplar la revisión de posibles interferencias con esquemas de estacionamiento autorizado (como valet parking o zonas de parqueo pago), zonas amarillas actuales o proyectadas para taxis, áreas de cargue y descargue, corredores de movilidad y demás intervenciones o aprovechamientos del espacio público existentes o proyectados. Lo anterior permitirá asegurar la compatibilidad funcional del parklet con el entorno vial y una correcta articulación con las dinámicas urbanas del sector.

Así mismo se debe realizar una verificación de no interferencia con paraderos del SITP o, zonas amarillas de taxis, garantizando que el *parklet* no obstruya el ascenso/descenso de pasajeros, ni la operatividad de servicio del SITP al considerar los impactos generados por la reducción en la disponibilidad de carriles, el cual no solo debe contemplar el carril necesario para el transporte público sino el carril de adelantamiento para evitar bloqueo de la calzada por maniobras de aproximación, salida y adelantamiento de los vehículos, para lo

Secretaría Distrital de Movilidad

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



cual también deberá considerarse que en caso de giros y otras maniobras se brinden espacios adecuados para no generar condiciones inseguras para los actores más vulnerables, asegurando compatibilidad funcional y accesibilidad; siendo necesario garantizar que el mobiliario esté debidamente segregado mediante señalización para no afectar la seguridad vial ni la operación del transporte público de la ciudad.

4.5.4. Gestión Social

En el marco de la implementación del mobiliario urbano tipo parklet, se surtió una etapa formal de socialización con los usuarios directos y actores responsables del entorno inmediato, proceso liderado por el equipo técnico de la Secretaría Distrital de Movilidad. Durante estos espacios se explicó el alcance del piloto, sus condiciones técnicas, su carácter público y los criterios normativos que sustentan su instalación. Así mismo, el elemento fue conversado en los distintos escenarios de socialización del proyecto Barrios Vitales, garantizando transparencia y claridad frente a su naturaleza y propósito dentro de la estrategia de recuperación y resignificación del espacio público.

El parklet ha sido comprendido por la comunidad como un símbolo de capacidad de apropiación colectiva del espacio público. Su implementación no responde únicamente a la incorporación de mobiliario urbano, sino a una apuesta institucional por confiar en la corresponsabilidad ciudadana en el cuidado y uso adecuado de los espacios recuperados en calzada. En este sentido, el piloto representa una oportunidad para fortalecer el tejido social y promover prácticas de encuentro, permanencia y convivencia en el entorno barrial.

Es importante precisar que, aunque el parklet se ubica frente a un establecimiento comercial y puede contribuir a dinamizar la actividad económica local, su naturaleza es pública y su uso no está restringido ni condicionado a ningún actor particular. El espacio es de libre acceso para toda la ciudadanía, en coherencia con los principios de protección y destinación al uso común del espacio público consagrados en la Constitución y la normativa distrital vigente.

Como en cualquier intervención sobre el espacio público abierto, se reconoce la existencia de riesgos asociados al vandalismo o al uso inadecuado del mobiliario. No obstante, estos riesgos no deslegitiman la intervención, sino que refuerzan la necesidad de

Secretaría Distrital de Movilidad

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



acompañamiento institucional, activación comunitaria y seguimiento periódico. La experiencia urbana demuestra que los espacios activos, visibles y apropiados colectivamente tienden a reducir condiciones de deterioro y conflicto, por lo cual el enfoque de la estrategia se orienta a fortalecer la presencia comunitaria y la corresponsabilidad en el cuidado del elemento.

El parklet, en el marco de Barrios Vitales, simboliza la posibilidad de devolver la calle a su función histórica como lugar de encuentro, permanencia y disfrute colectivo, más allá de su uso exclusivo como espacio de circulación o estacionamiento. Esta intervención materializa la transición hacia una ciudad que prioriza la vida, la caminabilidad y la interacción social, consolidando el espacio público como escenario de convivencia, actividad económica responsable y construcción de comunidad.

4.5.5. Plan de Mantenimiento

Es de precisar que actualmente la SDM no cuenta con ningún tipo de contrato de mantenimiento en el cual se pueda incorporar las actividades propias requeridas para ejecutar un plan de mantenimiento preventivo, correctivo o periódico del elemento Parklet. No obstante, conforme a recomendaciones generales relacionados con mantenimiento de este tipo de elementos y a las del proveedor o contratista del Parklet, a continuación, se especifican las fases de un mantenimiento y el alcance de estas, que se recomiendan para el elemento.

- **Fase preventiva:** Está basado en la realización de revisiones periódicas de ciertos aspectos de los inmuebles, para prevenir de una forma anticipada su posible deterioro o el de los elementos que forman toda la infraestructura. Gracias a este tipo de mantenimiento se permite tanto la recuperación como el funcionamiento continuo del inmueble.
- **Fase Correctiva:** Conjunto de actividades aplicadas sobre las partes de una estructura o elemento del suelo y del mobiliario urbano, dirigidas a recuperar o reparar su funcionalidad por medio del ajuste o reemplazo parcial de sus componentes. Como ejemplo, esto puede incluir acciones sobre el suelo urbano tales como: mantenimiento de andenes en adoquín o losetas en el que se incluye el sello de juntas, barrido, retiro manual de capa vegetal y transporte y disposición de

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.

escombros. Así mismo también puede incluir acciones sobre el mobiliario urbano Parklet, limpieza de grafitis y autoadhesivos, aplicación de pintura, ajustes de herrajes y reemplazo de partes del mobiliario.

- **Fase Periódica:** Corresponde a las actividades desarrolladas a nivel superficial, dirigidas a conservar la funcionalidad, vida útil y estética de una estructura del suelo y elementos del mobiliario urbano. Consisten en la limpieza de las partes expuestas del suelo urbano y de los elementos que componen el mobiliario de equipamiento complementario, ubicado en la vía o espacios públicos. En este caso puntual de los elementos que componen el mobiliario urbano parklet.

De manera particular para el Parklet que será instalado como prueba piloto, la Secretaría Distrital de Movilidad realizará inicialmente un seguimiento Trimestral, lo que permitirá conocer cómo evoluciona el uso y el estado de este elemento, igualmente apoyados en el reporte de cuidado por parte de la comunidad como estrategia para la sostenibilidad del Parklet, conforme al compromiso de apadrinamiento acordado entre las partes (numeral 4.5.4). Esto servirá como mecanismo de verificación del manejo de este mobiliario urbano. Es de precisar, que el seguimiento aquí mencionado tiene un enfoque de verificación del estado físico, diferenciándose del seguimiento contemplado en el siguiente (numeral 4.5.6). Seguimiento y Evaluación, el cual corresponde más a la evolución semestral de la estrategia mediante indicadores. Las necesidades específicas de mantenimiento que sean evidenciadas serán manejadas desde diferentes ámbitos o instancias según se generen:

- A través de la garantía del proveedor o contratista que suministrará e instalará el Parklet, para todos los productos y sus piezas por fallos debidos a defectos de producción o errores de instalación, por un periodo de hasta 5 años,
- Por la comunidad a través del compromiso (fase periódica y fase preventiva) que adquieren para el cuidado y buen uso para el disfrute de este Mobiliario Urbano (Parklet),
- Por la póliza todo riesgo que se cubre con la Secretaría Distrital de Movilidad*.
- En casos donde se identifique que las opciones anteriores no son viables, se podrá realizar la gestión con las entidades que en marco de sus funciones pueden realizar acciones específicas de mantenimiento sobre elementos de mobiliario urbano.

***Nota: El elemento de Mobiliario Urbano Parklet será cubierto con una póliza de todo riesgo que acoge los elementos que hacen parte del inventario de la Secretaría Distrital de Movilidad.**

4.5.6. Seguimiento y Evaluación

Para el seguimiento y evaluación de la prueba piloto se propone medir el impacto del Parklet bajo el mismo método usado en la medición de línea base del proyecto de Barrios Vitales que describe en el *Anexo 3. DTS general de Barrios Vitales* en el capítulo **7.3** medición de impacto página **55**.

En este caso el Parklet al ser un elemento del espacio público se enmarca en el objetivo B eje estratégico resignificación del uso de las calles, considerando que este gestiona la transformación de las calles de la zona de intervención atendiendo principios de "creación de lugares" para diseñar un nuevo espacio público en beneficio de todos los usuarios, principalmente aquellos que caminan y andan en bicicleta. Además de eso, también se enmarca en el eje C Gestión de la Velocidad, considerando que este elemento contribuye a crear un espacio pacificado para inducir al tránsito a operar a velocidades seguras (30 km/h).

Una vez implementado el Parklet se formularán indicadores sobre el uso del espacio público nuevo generado en temáticas como:

- Actividades de permanencia en el espacio público.
- Porcentaje de vehículos excediendo el límite de velocidad
- Percepción del riesgo al movilizarse en términos de seguridad vial

Estos indicadores serán medidos cada 6 meses, con el fin de documentar el proceso y la apropiación, lo cual debe estar articulado con la medición de indicadores que se realiza desde el equipo de Barrios Vitales. Para ello se diseñarán y utilizarán instrumentos tales como encuestas de percepción dirigido a la comunidad, aforos de población peatonal que circula hacen uso del Parklet.

Como se mencionó con antelación en los numerales 4.5.4. Gestión Social y 4.5.5 Plan de Mantenimiento, durante el periodo de la prueba piloto se diseñará y llevará a cabo un plan de seguimiento cada 3 meses para reunirse con la comunidad y revisar posibles situaciones que se hayan presentado con el mobiliario durante el periodo y o mejoras por gestionar en términos de garantías.

Secretaría Distrital de Movilidad

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



5. Prospectiva de Parklets en Bogotá

La responsabilidad del diseño, instalación y su puesta en servicio se concentran en la Secretaría Distrital de Movilidad por ser la Entidad Administradora del elemento del espacio público denominado malla vial de acuerdo por lo dispuesto en el Decreto Distrital 315 de 2024 -compilado por el Decreto Distrital 670 de 2025- y por contar con la oportunidad que brinda el convenio de cooperación con BIGRS de tener este elemento en el marco de la Estrategia de Barrios Vitales. Esto permite agilizar su implementación inicial, y controlar ajustes requeridos durante su demostración en la ciudad como un elemento efectivo de mejora del espacio público. No obstante, como parte de este ejercicio se contempla la necesidad de trabajar en conjunto con las entidades del Distrito para que este tipo de elementos puedan ser incluidos en la cartilla del espacio público o en el documento que lo reemplace, así como explorar la entrega de los elementos a la Entidad Distrital con mayor competencia para su operación, seguimiento y mantenimiento.

De igual forma, a lo largo de la ejecución de la estrategia de Barrios Vitales, se propondrá a las Entidades competentes ampliar las posibilidades de implementación de este tipo de elementos, para permitir que terceros, tanto públicos como privados puedan replicar esta estrategia, tanto para el uso público como para el usufructo privado cumpliendo con las normas vigentes de aprovechamiento económico. Esto implica que un tercero podría proponer, diseñar, construir, instalar y/o mantener el o los Parklet(s) una vez se cumplan con los requisitos o criterios establecidos por las entidades competentes.

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.

Ilustración 16. Parklet para uso privado en Nueva York



Fuente: Project for Public Spaces, NYC, <https://co.pinterest.com/pin/323625923193207746/>

Estos espacios pueden funcionar en el marco de las actividades de aprovechamiento económico del espacio público de "Extensión comercial de actividades gastronómicas y Comercialización de comida en vehículos – Bogotá A Cielo Abierto", permitiendo a establecimientos comerciales de comidas extender su espacio de atención con una lógica integral, que tenga los principios de diseño descritos en el numeral 4.4.1. *Principios de diseño*.

Por otra parte, los parklets pueden incorporarse en diferentes iniciativas o proyectos de revitalización del espacio público de la ciudad donde se generen nuevos lugares de permanencia y encuentro, bajo las condiciones establecidas y la oportunidad de la extensión de la actividad comercial, así como parte de las estrategias definidas para la transformación de entornos construidos con prácticas sostenibles de urbanismo, construcción y la adecuación de espacios públicos descritos en el Artículo 118 del Plan de Ordenamiento Territorial (Decreto 555 de 2021).

Es importante aclarar que el piloto de parklet en los Barrios Vitales se contempla como un espacio de naturaleza pública, para el uso de todos sin restricciones siempre y cuando no atenten con la seguridad e integridad de las demás personas o el entorno. Esto implica que el espacio de permanencia del Parklet a lo largo de la duración del piloto no le pertenece a ningún establecimiento comercial o residencial para uso exclusivo.

Secretaría Distrital de Movilidad

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



6. Conclusiones

- El diseño del Parklet tuvo en cuenta la ubicación propuesta dentro del diseño integral del barrio y la selección del proveedor fue adelantado por **BIGRS** para la presente colaboración.
- El Parklet será transferido por **BIGRS** a la **SDM**, para su uso en el Marco de la Estrategia de Barrios Vitales en virtud del acuerdo de colaboración suscrito entre las Entidades en torno a mejorar la seguridad vial en la ciudad de Bogotá.
- El desarrollo del piloto del Mobiliario Urbano Parklet será realizado durante máximo 5 años a partir de su instalación en sitio, a lo largo de los cuales la SDM se encargará del seguimiento, evaluación y documentación de los beneficios y oportunidades en la implementación del elemento.
- La Secretaría Distrital de Movilidad realizará inicialmente seguimiento trimestral, lo que permitirá conocer cómo evoluciona el uso y el estado de este elemento. Esto servirá como mecanismo de verificación del manejo de este Mobiliario Urbano Parklet, con la comunidad y revisar posibles situaciones que se hayan presentado con el mobiliario durante el periodo o mejoras por gestionar o aplicación de garantías o pólizas.
- Una vez implementado el Parklet se formularán indicadores en temáticas como: a) Actividades de permanencia en el espacio público, b) Porcentaje de vehículos excediendo el límite de velocidad, c) Percepción del riesgo al movilizarse en términos de seguridad vial. Estas mediciones se efectuarán cada 6 meses.
- Durante el tiempo del piloto serán adelantadas las gestiones para evaluar distintos escenarios que garanticen la sostenibilidad del bien en el entorno urbano, considerando diferentes formas de administración (pública, privada, mixta, otra), para las actividades de operación, seguimiento y mantenimiento. Para esto, metodológicamente la SDM articulará a las Entidades competentes.

7. Referencias Bibliográficas

- **Alcaldía Mayor de Bogotá D.C.** (2024). Decreto Distrital 315 de 2024. Por medio del cual se reglamentan los artículos 147 y 549 del Decreto Distrital 555 de 2021, en lo que tiene que ver con el aprovechamiento económico del espacio público (...) y se dictan otras disposiciones. Registro Distrital.
- **Alcaldía Mayor de Bogotá D.C.** (28 de diciembre de 2017). Decreto 813 de 2017.

Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



Por el cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial y de Motociclista 2017-2026. Registro Distrital.

- **Concejo de Bogotá D.C.** (2024). Acuerdo 927 de 2024. Por medio del cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas del Distrito Capital. Registro Distrital.
- **Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público [DADEP].** (Diciembre de 2024). Resolución 525 de 2024. Por la cual se reglamenta el protocolo que establece los lineamientos jurídicos, administrativos, técnicos y financieros del aprovechamiento económico.
- **Constitución Política de Colombia [Const].** (1991). Artículos 2 y 24. 2da Ed. Legis.
- **Congreso de la República de Colombia.** (24 de julio de 2002). Ley 769 de 2002. Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones. Diario Oficial No. 44.884. [Incluye el Art. 1 y el Art. 209].
- **Consejo Nacional de Política Económica y Social [CONPES].** (31 de enero de 2012). Documento CONPES 3718. Política Nacional de Espacio Público. Departamento Nacional de Planeación.
- **City of San Francisco.** (2020). *San Francisco Parklet Manual* (p. 64). <http://groundplaysf.org/wp-content/uploads/San-Francisco-Parklet-Manual.pdf>
- **Congreso de la República de Colombia.** (1991). *Constitución Política de Colombia 1991*. 108. <https://pdba.georgetown.edu/Constitutions/Colombia/colombia91.pdf>
- **National Association of City Transportation Officials.** (2013). *Urban Street Design Guide*. Island Press. <https://nacto.org/publication/urban-street-design-guide/interim-design-strategies/parklets/>
- **Subdirección de la Bicicleta y el Peatón, Secretaría Distrital de Movilidad.** (2021). *Documento Técnico de Soporte y Definición de Criterios para Estrategia de Barrios Vitales* (p. 96).

Secretaría Distrital de Movilidad

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



8. Anexos

Anexo 1. Acuerdo de Colaboración SDM - BIGRS

- <https://drive.google.com/drive/u/0/folders/1Rraczs6zYke44TOMuESj0HAKOO3Ib7Tt>
- <https://drive.google.com/drive/folders/1Gsp9IIQQ5mGqtS2wafvJSgA7q5IHardh>

Anexo 2. Referentes de Parklets

- Nacionales:

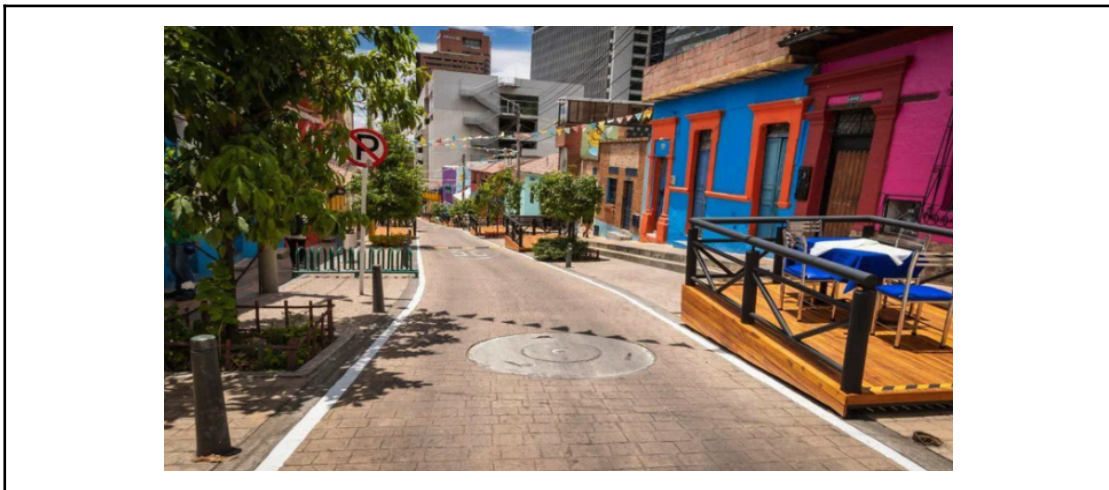


Imagen 1: La Calle Bonita queda ubicada en el centro de Bogotá en la calle 30, entre las carreras quinta y séptima, en la UPL del Centro Histórico. Fuente: <https://www.infobae.com/america/colombia/>



Imagen 2: Proyecto liderado por la Alcaldía de Rionegro Antioquia con el programa Calles Conscientes y Seguras Piloto de urbanismo táctico. Fuente Arquirbano Taller.

- Internacionales



Imagen 3: Parklet Grass covered parklet – Ogrzydziak Prillinger Architects. Este diseño juega con zonas verdes para generar más ambientación en la calle y al mismo tiempo funciona para tomar asiento mientras se come comida de uno de los restaurantes de la calle. Fuente: www.architectureboard.wordpress.com



Imagen 4: Boston University Parklet y Allston Parklet son un diseño de Interboro que se caracterizan por ser livianos y por ser bloques lo cual permite diferentes configuraciones Fuente: www.architectureboard.wordpress.com



Imagen 5: Sunset Parklet – INTERSTICE Architects. Este Parklet se encuentra instalado a pasos del tranvía Judah en el distrito de Sunset, a las afueras de San Francisco. , encanta por los niveles y movimientos que tiene. Fuente: www.architectureboard.wordpress.com



Imagen 6: Parked bench – WMBstudio. El enfoque de este diseño fue crear un asiento escultórico para invitar a los ciudadanos a detenerse y reunirse y disfrutar. Fuente: www.architectureboard.wordpress.com

Anexo 3. DTS general de Barrios Vitales

- https://drive.google.com/file/d/1DN1xX0UI_KQKNGrTxK-bqYIm--JiWxq5/view?usp=sharing