

**El espacio público urbano y la libre movilidad del transeúnte, una mirada desde la
administración pública en Yopal, Casanare 2021-2024**



María Raquel Cruz Tabaco

Escuela Superior de Administración Pública - ESAP

Territorial Boyacá Casanare - Cetap Yopal

Administración pública territorial

Asesor académico Mg. Dalia Cecilia Becerra González

Yopal, Casanare

Mayo, 2025

**El espacio público urbano y la libre movilidad del transeúnte, una mirada desde la
administración pública en Yopal, Casanare 2021-2024**

Monografía para obtener el título de administradora pública

María Raquel Cruz Tabaco

Escuela Superior de Administración Pública - ESAP

Territorial Boyacá Casanare - Cetap Yopal

Administración pública territorial

Asesor académico Mg. Dalia Cecilia Becerra González

Yopal, Casanare

2025

Dedicatoria

Este trabajo es más que una investigación, es un legado para el futuro de mis seres queridos, motivada por la esperanza de que algún día mis nietos caminen por espacios públicos libres y seguros, donde puedan disfrutar de su entorno sin limitaciones, cada paso que den, deseo que sea sobre huellas de cambio y progreso, las mismas que con esfuerzo y dedicación he buscado dejar.

A mi hijo, quien siempre ha sido mi talismán, le dedico con el alma este esfuerzo, mi vida ha estado marcada por desafíos, pero cada decisión ha estado guiada por el amor infinito que siento por él, perdóname, hijo mío, si alguna vez sentiste que no estaba preparada para ser madre, pero quiero que sepas que todo lo que he hecho y seguiré haciendo es con la intención de brindarte una mejor calidad de vida y un futuro lleno de oportunidades.

A mi querida madre, agradezco por el don de la vida y su amor inagotable, gracias por enseñarme el verdadero significado de la fortaleza, a mi hermana, gracias por su presencia constante, por su inquebrantable apoyo incondicional y ser mi refugio en cada momento de dificultad, su aliento y amor han sido la fuerza que me impulsa a seguir adelante, y por último, pero no menos importante “mi alma gemela” mi adorada sobrina, gracias por regalarle magia a mi vida; que tú sonrisa ilumine siempre nuestros corazones. Asimismo, mi vocación como administradora pública nace del deseo profundo de servir a la comunidad, de aportar con acciones concretas a la transformación de nuestra ciudad y de luchar por un entorno más justo y equitativo para todos.

Con gratitud y amor eterno, María Raquel Cruz Tabaco

Resumen

Esta monografía reflexiona críticamente sobre el uso actual del espacio público y su impacto en la movilidad del transeúnte en el municipio de Yopal, Casanare, entre los años 2021 y 2024. A partir de una mirada desde la administración pública territorial, se identifican los obstáculos estructurales, normativos y culturales que impiden una circulación segura y digna para el transeúnte.

El estudio, basado en un enfoque mixto con aplicación de encuestas, aforos de movilidad y revisión documental, revela cómo la ocupación indebida del espacio, el déficit de infraestructura y la débil regulación institucional han comprometido la seguridad vial y la accesibilidad.

Lejos de limitarse al diagnóstico, este trabajo propone rutas de acción concretas para transformar la gestión urbana y garantizar el derecho a caminar con libertad, se concluye que una ciudad caminable no solo es más humana, sino también más justa e incluyente.

Palabras clave: espacio público, movilidad peatonal, seguridad vial, administración pública, gestión urbana, accesibilidad.

Abstract

This monograph offers a critical reflection on the current use of public space and its impact on pedestrian mobility in the city of Yopal, Casanare, during the 2021–2024 period, from a public administration perspective, the study identifies the structural, legal, and cultural barriers that hinder safe and dignified circulation for pedestrians.

Through a mixed-method approach using surveys, pedestrian flow counts, and document analysis it reveals how the improper occupation of public space, infrastructure deficiencies, and weak institutional control have affected road safety and accessibility.

Beyond diagnosis, the research proposes actionable strategies aimed at urban management reform, promoting pedestrian rights and inclusive mobility, the findings affirm that a walkable city is not only more humane, but also more equitable and sustainable.

Keywords: public space, pedestrian mobility, road safety, public administration, urban management, accessibility.

Contenido

Introducción	8
Marco teórico	12
Metodología	14
Entre el asfalto y la intemperie: Factores que obstaculizan la movilidad libre y digna del transeúnte en Yopal.....	16
Análisis crítico del marco jurídico del espacio público y la movilidad peatonal en Yopal.	19
Espacios disputados: Impactos sociales y ambientales de la ocupación del espacio público en Yopal 2021–2024	21
Hacia una ciudad caminable: Propuestas desde la administración pública para una movilidad segura, inclusiva y humana en Yopal.....	22
<i>Del diagnóstico a la acción: propuestas institucionales para avanzar hacia una ciudad más inclusiva y caminable.</i>	23
<i>Actualización normativa y reconfiguración del POT con enfoque peatonal y de accesibilidad universal</i>	24
<i>Diseño y ejecución de un plan de intervenciones urbanas peatonales.</i>	25
<i>Fortalecimiento institucional mediante una mesa municipal de movilidad peatonal</i>	26
<i>Reforma de la estrategia de cultura ciudadana y corresponsabilidad urbana</i>	26
<i>Implementación de mecanismos de seguimiento, evaluación y veeduría ciudadana sobre la movilidad peatonal</i>	27
Conclusiones	28

Referencias.....	31
------------------	----

Lista de tablas

Tabla 1. Marco normativo movilidad	19
Tabla 2. Matriz de acciones estratégicas para la movilidad del transeúnte.	23

Anexos

<i>Instrumento de recolección. 1. Encuesta de percepción</i>	37
<i>Instrumento de recolección. 2. Aforo de movilidad en sitio</i>	39
<i>Instrumento de recolección. 3. Revisión documental</i>	41

El espacio público urbano y la libre movilidad del transeúnte, una mirada desde la administración pública en Yopal, Casanare 2021-2024

Introducción

El espacio público urbano cumple un papel fundamental en la planeación de las ciudades para que sean inclusivas, habitables, seguras, como escenarios de circulación, bienestar e interacción social, en la que confluyen peatones, mascotas, vehículos y demás actores viales en su derecho fundamental a la movilidad. En el municipio de Yopal, este derecho se ha visto progresivamente afectado por el crecimiento urbano desordenado, motivado por el auge económico consecuencia de la industria petrolera, lo cual ha provocado una expansión del límite urbano acelerado y un significativo aumento de vehículos.

Según las proyecciones del departamento administrativo nacional de estadísticas -DANE, para el año 2025 la población del municipio podría alcanzar cerca de 196.758 habitantes, lo que plantea retos significativos para la administración pública en cuanto a planificación y gestión del espacio público. Este crecimiento ha intensificado las tensiones entre peatones y vehículos en un entorno urbano donde las condiciones de accesibilidad y seguridad se han visto deterioradas, especialmente para las personas con movilidad reducida, discapacidad, adultas mayores, niños y mascotas.

Entre los problemas más visibles se encuentran la ocupación indebida de los andenes por actividades comerciales informales, el estacionamiento irregular de vehículos y la insuficiencia de infraestructura adecuada para el tránsito peatonal, aunque la administración municipal ha desarrollado planes y proyectos orientados a mejorar la movilidad urbana, reorganizar zonas comerciales y fomentar la cultura ciudadana, los resultados siguen siendo limitados. La falta de una planificación con enfoque integrador ha perpetuado deficiencias estructurales en la gestión del espacio público, lo que evidencia una contradicción entre el desarrollo urbano acelerado y la capacidad institucional para garantizar condiciones dignas de movilidad, comprometiendo no solo el derecho a la libre circulación, sino también la calidad de vida y el desarrollo sostenible del municipio.

Diversos estudios sobre movilidad y espacio público autores han destacado la relevancia del diseño de las ciudades centrado en el transeúnte como factor clave para construir ciudades vivas y cohesionadas, tal y como lo plantean Dangond et al. (2011) en su investigación Algunas reflexiones sobre la movilidad urbana en Colombia desde la perspectiva del desarrollo humano, proponen repensar la movilidad urbana como un derecho y no solo como una cuestión de infraestructura. El mismo año la Fundación ONCE (2011) publicó en su estudio accesibilidad universal y diseño para todos. Arquitectura y urbanismo, sobre la importancia de comprender la accesibilidad universal en el espacio público urbano, para que el entorno construido contemple las necesidades y derechos de transitar con seguridad, comodidad y autonomía de las personas con movilidad reducida, niños o adultos mayores.

Puntos críticos de accidentes de tránsito en Ibagué, Colombia, de Montealegre y Garzón (2021) permite evidenciar que la configuración vial incide directamente en la accidentalidad y restringen la movilidad peatonal segura, advierte que la falta de infraestructura peatonal, la

convivencia caótica entre actores viales y la ausencia de control en zonas críticas pueden convertir al espacio público en un entorno riesgoso y excluyente.

El estudio de Cortés Acuña (2012), representaciones espaciales de los habitantes de Yopal sobre el sistema de no-lugares de la movilidad: Implicaciones para la gestión urbana, reflexiona sobre el concepto de los no-lugares (Augé, 1996 como se citó en Cortés Acuña, 2012) son espacios caracterizados por su función exclusiva en la circulación urbana, han redefinido la interacción cotidiana de los habitantes con su entorno, la gestión urbana debe considerar estos factores para garantizar que la movilidad no se limite a una mera circulación eficiente, sino que contribuya al fortalecimiento de espacios accesibles para todos.

Según Pérez Gokelaere (2022), en con la universidad Nacional de Colombia, denominado: Caracterización del fenómeno de urbanización en torno a los corredores viales: La reconfiguración del espacio y de las prácticas en los corredores viales periurbanos de Yopal, el estudio permite evidenciar que la planificación territorial ha priorizado el desarrollo vial y la conectividad vehicular, a infraestructura peatonal y la seguridad de los ciudadanos que transitan a pie. En este contexto, la movilidad de los habitantes se ha transformado, exigiendo una reevaluación de las políticas urbanas para garantizar un acceso equitativo y seguro al espacio público.

Recientemente el documento de Política Pública del Peatón en Bogotá: Primero el peatón 2023–2035, surge como un referente replicable para analizar el impacto del uso del espacio público sobre la movilidad en Yopal, con ello se logra mejorar notablemente la calidad del tránsito peatonal, priorizando a las personas mediante estrategias de infraestructura, accesibilidad y cultura ciudadana. (CONPES D.C. 36, 2023)

Frente a este panorama, resulta necesario investigar esta problemática desde la administración pública como campo disciplinar, con el objetivo de evaluar el impacto del uso del espacio público en la libre movilidad del transeúnte en el municipio de Yopal entre 2021 y 2024, específicamente identificar los principales factores que afectan la libre movilidad del transeúnte en el espacio público, seguidamente analizar la normatividad vigente en materia de espacio público y movilidad, consecuentemente evaluar el impacto social y ambiental de la ocupación del espacio público en el municipio y finalmente proponer recomendaciones para mejorar la gestión del espacio público y garantizar una movilidad segura y accesible para todos los ciudadanos.

Respondiendo a la pregunta ¿cómo el uso actual del espacio público urbano ha impactado la libre movilidad del transeúnte en el Municipio de Yopal entre 2021 y 2024? Para ello se adopta una metodología de enfoque mixto, con diseño descriptivo y explicativo, combinación que permitirá, por un lado, comprender integralmente la gestión del espacio común desde la administración pública territorial desde una perspectiva integral y crítica, siguiendo la línea de investigación definida de políticas públicas y gobernabilidad.

La estructura del análisis se desarrollará en cuatro capítulos: Entre el asfalto y la intemperie: Factores que obstaculizan la movilidad libre y digna del transeúnte en Yopal, el segundo capítulo: Análisis crítico del marco jurídico del espacio público y la movilidad peatonal en Yopal, cuestionando si la normatividad vigente garantiza los derechos a los transeúntes, el tercer capítulo: Espacios disputados, impactos sociales y ambientales de la ocupación del espacio público en Yopal 2021–2024 y el cuarto capítulo: Hacia una ciudad caminable: Propuestas desde la administración pública para una movilidad segura, inclusiva y humana en Yopal.

Marco teórico

Son muchos los autores que abordan teorías sobre la gestión del espacio público, la movilidad con derechos del transeúnte, es así como Borja y Castells (1998) en su obra *Espacio público y ciudad global: transformaciones y retos para la movilidad peatonal*, sostienen que la transformación de las ciudades en nodos de redes globales ha provocado una reconfiguración del espacio público donde la concentración de actividades económicas y la segregación territorial afectan directamente la movilidad urbana. En Yopal, la urbanización acelerada ha conducido a una ocupación desigual del espacio y a una creciente tensión entre transeúntes y motorizados, evidenciando con ello la débil capacidad institucional para garantizar condiciones de movilidad digna.

Humanización del espacio urbano y la experiencia del transeúnte, obra de Jan Gehl (2003/2020) propone que la calidad del espacio urbano debe medirse por la calidad de la experiencia del peatón, en este sentido, caminar es una actividad humana fundamental para la vida social, la salud y la interacción urbana. Pero en Yopal, durante el periodo de tres años revisados, prevalece un diseño urbano centrado en la circulación de los vehículos, sumado a ello se observan andenes en mal estado y una débil concepción de ciudadanía con deshumanización

del espacio que limita la apropiación de lo común y convierte al transeúnte en un sujeto subordinado al tránsito vehicular.

Autores como Dangond et al. (2011) y Morales (2020) coinciden en que la movilidad urbana debe concebirse como un sistema técnico de transporte, sino como una práctica social para el desarrollo humano, lo que implica reconocer el derecho a la ciudad y la movilidad como condiciones fundamentales para la inclusión social. En la mayoría de ciudades, la movilidad peatonal se ha visto comprometida por la ocupación irregular del espacio público, el déficit de infraestructura y la falta de una buena planificación, generando un impacto negativo para niños, personas adultas mayores, mujeres embarazadas y personas con discapacidad, quienes enfrentan múltiples barreras como transeúntes.

Desde la sociología, Guadarrama y Pichardo (2021) argumentan que el espacio público es un escenario en constante disputa entre actores formales e informales, en ese entendido la movilidad del transeúnte en Yopal no está determinada únicamente por la infraestructura, sino por relaciones de poder, apropiación simbólica y conflictividad social, los comerciantes informales, vehículos mal estacionados y la falta de regulación han transformado aceras y andenes en lugares de uso competitivo, desplazando al peatón y generando conflictos que la administración pública debe resolver, lamentablemente las soluciones no son definitivas.

Carlos Lange Valdés (2011) en su trabajo *Cultura urbana y fragmentación: el transeúnte como sujeto relacional*, destaca el concepto de los “no lugares”, (Augé, 1996 como se citó en Lange Valdés, 2011 y Cortés Acuña, 2012) que son aquellos espacios urbanos despersonalizados que niegan la experiencia de caminar, los no lugares de Yopal, no solo han reducido los espacios de socialización y pertenencia del transeúnte, también expone al peatón a condiciones de

vulnerabilidad física, simbólica y emocional, por tanto la administración pública debe generar estrategias que promuevan la integración social desde el diseño urbano.

En el estudio de Crespo Sánchez (2021) titulado, Exclusión urbana y pérdida del espacio público como lugar de encuentro, destaca que, si el espacio público se vuelve hostil o inseguro, se limita tanto el tránsito físico como el intercambio social y cultural. La expansión desordenada del área urbana del Municipio, la inseguridad y la carencia de andenes, han debilitado la interacción social, apropiación del espacio, vulnerando directamente el derecho a habitar la ciudad.

Metodología

La presente investigación se orienta a la línea de Políticas públicas y gobernabilidad de la escuela superior de administración pública, se aborda la gestión del espacio público urbano en el municipio de Yopal, Casanare, en el periodo comprendido entre 2021 y 2024, desde esta perspectiva se examinan de forma crítica e integral, cómo las decisiones institucionales, las normas vigentes y la participación o ausencia de la ciudadanía han influido en la construcción de entornos urbanos accesibles, seguros y funcionales para los transeúntes.

El estudio adopta un enfoque cuantitativo con diseño descriptivo, orientado a identificar patrones de comportamiento, percepciones ciudadanas y condiciones estructurales que afectan la movilidad peatonal en la ciudad, lo que resulta pertinente para observar y analizar el fenómeno sin alterarlo, brindando insumos objetivos para el diagnóstico y la propuesta de soluciones concretas, desarrollada en el área urbana del municipio de Yopal, la población objetivo está conformada por personas mayores de 18 años que residen en la ciudad y circulan regularmente

por sus espacios públicos, basado en las proyecciones del DANE para el año 2024, con una población aproximada de 194.079 habitantes, de los cuales se estima que el 65 % son adultos, es decir, una base poblacional de 126.151 personas.

Basado en lo anterior, se calculó una muestra representativa de 384 personas, aplicando la fórmula para poblaciones finitas, con un nivel de confianza del 95 % y un margen de error del 5 %. Se optó por un muestreo aleatorio estratificado, garantizando la representación por género en igualdad de proporciones y por grupos etarios, entre jóvenes, adultos y adultos mayores, lo que permite obtener una visión amplia, diversa y cercana a la realidad.

Como principal herramienta para la recolección de información se diseñó una encuesta estructurada, aplicada de forma presencial en sectores de alta circulación peatonal como el centro urbano, barrios periféricos o zonas comerciales, incluye preguntas cerradas en categorías clave como condiciones de infraestructura, accesibilidad, ocupación de andenes, señalización, percepción de seguridad, cultura ciudadana y satisfacción con la gestión pública.

El trabajo se orientó al análisis de seis variables fundamentales: movilidad del transeúnte, uso del espacio público, seguridad vial, accesibilidad en la infraestructura urbana, regulación y control institucional del espacio público y percepción ciudadana sobre la movilidad, para cada variable se definieron indicadores específicos, tales como el número de accidentes viales relacionados con peatones, la cantidad de espacios ocupados indebidamente, el nivel de accesibilidad en andenes y cruces, el número de sanciones impuestas por infracciones peatonales y la opinión ciudadana sobre la calidad del espacio público.

Esta información fue tabulada en matrices y procesada a través de análisis estadístico básico para su posterior interpretación, además, se empleó el análisis documental como técnica

complementaria, a partir del estudio de fuentes confiables verificables como el Departamento Administrativo Nacional de Estadística - (DANE), la Secretaría de movilidad de Yopal (2025), el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, planes de ordenamiento territorial, registros institucionales publicados sobre movilidad y documentos normativos vigentes.

Entre el asfalto y la intemperie: Factores que obstaculizan la movilidad libre y digna del transeúnte en Yopal.

La cotidianidad de los contextos urbanos se caracteriza, entre otros aspectos, en la manera en que las personas habitan y transitan el espacio público, entendiendo que el espacio público se entiende como el conjunto de áreas accesibles a todos los ciudadanos, destinadas a la recreación, la movilidad y la interacción social, comprende calles, parques, plazas y andenes. De su adecuada gestión depende que los ciudadanos convivan en equidad y bienestar colectivo (Borja y Muxí (2000). Para el caso de Yopal, Casanare, la calidad del espacio público condiciona directamente la experiencia cotidiana del transeúnte, especialmente de aquellos en condición de vulnerabilidad como adultos mayores, personas con discapacidad, mujeres con niños y personas con movilidad reducida.

Actualmente el espacio público urbano en Yopal, revela que caminar no es una experiencia cómoda ni segura para gran parte de los ciudadanos, de acuerdo con la encuesta aplicada arroja como resultado que al menos un 67% de los participantes, valoró negativamente el estado general del espacio público, destacando la obstrucción de los andenes, el mal estado del pavimento, la insuficiencia de señalización y la falta de infraestructura accesible como factores recurrentes. Esta percepción ciudadana pone en evidencia que la problemática en Yopal es estructural al derecho a la movilidad urbana, entendida como la capacidad de los ciudadanos para desplazarse libremente de manera eficiente, segura y accesible dentro del entorno urbano, dicho concepto incluye no solo el transporte público, sino también la infraestructura vial y la accesibilidad peatonal, aspectos clave en la construcción de ciudades sostenibles y equitativas (Montero y Garcia, 2017).

En zonas de mayor circulación e interés, como el centro de Yopal donde se concentran instituciones públicas, el comercio formal, oficinas empresariales y el sector bancario, se observaron patrones reiterados de ocupación indebida de andenes, especialmente por vehículos estacionados y comercio informal, situación que obliga a los transeúntes a circular por la vía vehicular, exponiéndose a riesgos físicos directos, además de generar una carga emocional de incomodidad, ansiedad y estrés, en la misma encuesta, más del 50% de los encuestados manifestó haber sentido peligro al caminar por la ciudad, barreras físicas que vulneran directamente a las personas con mayores requerimientos de accesibilidad y seguridad, lo que evidencia la urgencia de aplicar el enfoque de accesibilidad universal, que implica eliminar barreras físicas y garantizar que el espacio público pueda ser usado de manera autónoma por todas las personas, sin discriminación (ONU-Habitat, 2016)

Estas experiencias vividas por los habitantes de Yopal, confirman lo planteado por Gehl (Gehl, 2003/2020), quien advierte que cuando el entorno urbano no está diseñado para las personas, se produce una deshumanización del espacio público, hecho que pone en decadencia la comodidad urbana, rompe el vínculo entre los ciudadanos y la ciudad, adicionalmente limita el derecho al relacionamiento social, al ocio y a la libre movilidad, en particular al caminar, el concepto de humanización del espacio público se convierte entonces en una tarea esencial de la administración pública, especialmente en ciudades intermedias como Yopal, donde aún es posible establecer modelos participativos de gestión urbana que promuevan la inclusión y el bienestar general.

En este contexto, la planificación urbana tradicional ha sido desafiada por nuevas estrategias participativas y de bajo costo, entre ellas el urbanismo táctico, el cual consiste en intervenciones rápidas y de pequeña escala, como la ampliación de aceras, la creación de ciclovías temporales, o la instalación de mobiliario urbano con el fin de transformar de manera positiva la experiencia del peatón y fomentar el transporte sostenible (Lydon y Garcia, 2015). Estas acciones, cuando son apoyadas por la comunidad y las instituciones, pueden generar cambios significativos en el tejido urbano, mejorando las condiciones de habitabilidad, movilidad y apropiación del espacio público.

Sintetizando, la seguridad vial se presenta como un componente crucial en el análisis de la movilidad urbana y en la garantía del derecho a una circulación digna y segura. Este concepto abarca tanto el diseño adecuado de la infraestructura vial, como la implementación de normativas de tránsito y programas de educación ciudadana orientados a prevenir accidentes y salvaguardar la vida de los transeúntes según la Organización Mundial de la Salud (OMS, 2023), la inexistencia de pasos peatonales seguros en la ciudad de Yopal, la falta de semaforización en

puntos críticos y la ocupación de aceras han producido una situación de riesgo estructural para quienes caminan, lo cual no solo atenta contra su integridad física, sino que profundiza las desigualdades sociales y territoriales.

En pocas palabras, la situación de Yopal exige una revalorización del espacio público como bien colectivo y derecho ciudadano, la movilidad del transeúnte debe dejar de ser un aspecto residual en la planificación del desarrollo, para convertirse en el eje de todas las políticas públicas que surjan en torno a la inclusión social, accesibilidad universal, seguridad vial, urbanismo táctico y participación ciudadana. Es de resaltar la importancia que toma el desarrollo humano en el proyecto futuro de ciudad inclusiva, como avance hacia una ciudad más justa en la que el acto de caminar recupere como expresión del derecho a habitar plenamente en el espacio público urbano.

Análisis crítico del marco jurídico del espacio público y la movilidad peatonal en Yopal.

En este capítulo se presenta el estudio de las normas referentes, con una mirada crítica desde la administración pública para dar solución al problema de la movilidad en el contexto de Yopal, Casanare. De lo cual se evidenció la existencia de un marco legal que regula el uso del espacio público, cronológicamente encontramos la Ley 9 de 1989, el Decreto 1504 de 1998 y la Ley 1801 de 2016, su aplicación en Yopal, ha sido parcial y reactiva, en muchos casos limitada por la capacidad institucional.

TABLA 1. MARCO NORMATIVO MOVILIDAD

Norma / Instrumento	Año	Alcance / Contenido principal	Relevancia para la movilidad del transeúnte y el espacio público
Declaración Universal de los Derechos Humanos – Art. 13	1948	Reconoce el derecho de toda persona a circular libremente dentro de su país y escoger su lugar de residencia.	Fundamenta el derecho humano a la movilidad y la libre circulación, aplicable a contextos urbanos.

Norma / Instrumento	Año	Alcance / Contenido principal	Relevancia para la movilidad del transeúnte y el espacio público
Constitución Política de Colombia – Art. 24	1991	Establece el derecho de todo colombiano a circular libremente por el territorio nacional.	Base constitucional para exigir la garantía del derecho a la movilidad peatonal dentro del territorio.
Ley 9 (Reforma Urbana)	1989	Define principios de ordenamiento territorial y uso del suelo, incluyendo conservación y aprovechamiento del espacio público.	Introduce el concepto de espacio público como bien común, útil para la planeación urbana y la protección del peatón.
Decreto 1504	1998	Reglamenta el manejo del espacio público dentro del ordenamiento territorial.	Establece lineamientos claros sobre preservación, accesibilidad y diseño del espacio público en función del peatón.
Ley 769 (Código Nacional de Tránsito)	2002	Regula el tránsito de peatones, ciclistas y vehículos; promueve seguridad vial e impone sanciones.	Prioriza la seguridad peatonal, asigna competencias a la Policía como autoridad de tránsito.
Decreto 1077 (Compilatorio sector vivienda y territorio)	2015	Reúne disposiciones relacionadas con ordenamiento territorial, uso del suelo y gestión del espacio público.	Refuerza la normatividad sobre el uso del suelo y el espacio público con un enfoque técnico actualizado.
CONPES 3718 – Política Nacional de Espacio Público	2012	Establece políticas para la gestión, recuperación y sostenibilidad del espacio público urbano, con enfoque en zonas vulnerables.	Destaca la prevalencia del uso común sobre el privado, lo que fortalece la defensa del espacio público peatonal.
Ley 1801 (Código Nacional de Policía y Convivencia)	2016	Regula comportamientos en el espacio público y deberes de las autoridades para garantizar la convivencia.	Brinda herramientas legales para regular la ocupación indebida y proteger los derechos del peatón.
Plan de Ordenamiento Territorial (POT) – Yopal	2013	Instrumento de planificación territorial municipal que organiza el desarrollo físico del municipio.	Incluye objetivos para la mejora de la movilidad y regulación del espacio público, aunque requiere actualización y mejor aplicación.
Estrategias de urbanismo táctico y movilidad sostenible – Yopal	2021–2024	Intervenciones urbanas para recuperación del espacio público, reubicación de comercio informal y campañas ciudadanas.	Han contribuido a reorganizar el entorno urbano, mejorar la accesibilidad y fomentar una cultura de respeto al espacio público compartido.

Elaboración propia.

El Plan de Ordenamiento Territorial del municipio (2025) , por ejemplo, no ha sido actualizado con criterios de accesibilidad universal ni con enfoque peatonal, lo cual restringe su eficacia como herramienta de planeación integral, conforme a la nueva realidad de una ciudad intermedia y en constante crecimiento, Además, la gestión pública en materia de movilidad ha estado enfocada históricamente en el tránsito vehicular, dejando de lado al transeúnte como sujeto prioritario del espacio urbano. Esto ha generado una desconexión entre el discurso normativo y la vivencia ciudadana, como se evidenció en los datos recogidos: más del 60% de los encuestados afirmó desconocer las normas relacionadas con el uso del espacio público, y un 45% considera que las autoridades no ejercen suficiente control sobre quienes infringen dichas normas.

Como lo afirman Borja y Castells (1998) esta brecha entre norma y realidad genera lo que podría llamarse una “gobernanza fragmentada”, donde el derecho al espacio urbano se diluye entre documentos técnicos, acciones aisladas y conflictos de intereses, lo que termina vulnerando la equidad territorial y funcional de la ciudad.

Espacios disputados: Impactos sociales y ambientales de la ocupación del espacio público en Yopal 2021–2024

Durante el periodo de análisis, la ocupación del espacio público en Yopal ha adquirido características de conflicto cotidiano. Más del 61% de las personas encuestadas identificó al comercio informal como un obstáculo habitual para transitar, y el 72% manifestó que los andenes suelen estar ocupados por vehículos, lo cual interfiere directamente con la movilidad peatonal, espacios en disputa reflejan dinámicas sociales más amplias, como la necesidad de subsistencia de ciertos sectores, la escasa regulación por parte del Estado, y la carencia de alternativas económicas y urbanas viables para organizar el uso del espacio común.

Guadarrama y Pichardo (2021) aportan una visión sociológica que resulta especialmente relevante comprender el fenómeno de la movilidad, el espacio público no es solo un escenario físico, sino un lugar de relaciones, apropiaciones simbólicas y tensiones entre legalidad y legitimidad. En Yopal, el uso cotidiano del espacio revela una ciudad compartida pero también fragmentada, donde la movilidad del transeúnte está condicionada por la desigualdad, la informalidad y la falta de planeación sostenible.

En términos ambientales, también se identificaron efectos negativos derivados del aumento del parque automotor, la escasa arborización urbana y la falta de zonas verdes transitables, esta situación ha disminuido la calidad ambiental del entorno peatonal, afectando no solo el desplazamiento, sino la salud física y emocional de los habitantes, especialmente en los sectores de alta densidad poblacional, complementariamente, el concepto se amplía a lo sostenible, relacionado al objeto de este estudio, es decir que el transporte sostenible es aquel que busca minimizar el impacto ambiental y optimizar la eficiencia en los desplazamientos urbanos, incluye medios como el transporte público eficiente, el uso de la bicicleta y la promoción de espacios caminables.

Hacia una ciudad caminable: Propuestas desde la administración pública para una movilidad segura, inclusiva y humana en Yopal

Los resultados de esta investigación evidencian una profunda desconexión entre la experiencia cotidiana del transeúnte y las decisiones de política pública adoptadas en el municipio de Yopal entre 2021 y 2024. La ciudadanía ha expresado de manera clara la necesidad de intervenir de forma decidida y coordinada el espacio público urbano, no solo mediante acciones físicas, sino desde una nueva comprensión institucional del valor que tiene caminar como derecho, como acto social y como experiencia ciudadana fundamental. En este sentido, el papel de la administración pública no puede limitarse a ejecutar obras o sancionar

comportamientos; debe liderar un proceso transformador que parta del reconocimiento del peatón como sujeto prioritario de la ciudad.

Del diagnóstico a la acción: propuestas institucionales para avanzar hacia una ciudad más inclusiva y caminable.

No basta con el reconocimiento de las problemáticas, también es necesario traducir los hallazgos en estrategias de acción claras, con cronogramas, actores institucionales, mecanismos de seguimiento y voluntad política. En esa dirección, este apartado articula una hoja de ruta operativa desde la administración pública, que integra los cinco ejes estratégicos ya planteados, y los convierte en tareas concretas alineadas con los objetivos de gobernabilidad territorial. A continuación, se presenta una matriz de acciones estratégicas con enfoque de gobernanza urbana.

TABLA 2. MATRIZ DE ACCIONES ESTRATÉGICAS PARA LA MOVILIDAD DEL TRANSEÚNTE.

Eje estratégico	Acción propuesta	Responsables principales	Apoyo institucional/comunitario	Tiempo estimado
Actualización normativa y POT con enfoque peatonal	Incluir criterios de accesibilidad universal, prioridad peatonal y diseño incluyente en la revisión del POT 2025–2036	Oficina Asesora de Planeación Municipal	Concejo Municipal, Personería, Veedurías ciudadanas, organizaciones de personas con discapacidad	Corto plazo (6–12 meses)
Diseño de zonas de prioridad peatonal (calles escolares, comerciales y patrimoniales)	Secretaría de Tránsito, Secretaría de Gobierno	Junta de Acción Comunal, universidades, comerciantes	Mediano plazo (12–24 meses)	
Plan de Intervenciones Urbanas Peatonales (PIUP)	Identificar y priorizar puntos críticos de movilidad peatonal para su intervención física	Secretaría de Obras Públicas, Planeación	Contratistas de obra, comunidad local	Mediano plazo (12–18 meses)
Implementar mejoras en cruces, andenes y rampas	Secretaría de Infraestructura, Secretaría de Tránsito	Veedurías comunitarias, INDEV	Largo plazo (18–36 meses)	
Mesa Municipal de Movilidad Pevalonal	Crear instancia permanente para la coordinación interinstitucional y comunitaria	Alcaldía de Yopal – despacho	Personería, líderes barriales, ONG locales	Corto plazo (3–6 meses)
Cultura ciudadana para el espacio público	Desarrollar campaña masiva de cultura ciudadana sobre el respeto al peatón	Secretaría de Cultura y Educación	Medios de comunicación, instituciones educativas, artistas urbanos	Mediano plazo (6–12 meses)

Eje estratégico	Acción propuesta	Responsables principales	Apoyo institucional/comunitario	Tiempo estimado
Programas escolares sobre movilidad segura	Integrar contenidos sobre seguridad vial y espacio público en la educación básica	Secretaría de Educación	ICBF, colegios públicos y privados	Mediano plazo (12 meses)
Veeduría y monitoreo ciudadano	Desarrollar plataforma digital participativa para reportes y seguimiento	Oficina TIC, Secretaría de Gobierno	Grupos juveniles, medios digitales locales, academia	Corto plazo (6 meses)
Crear indicadores de movilidad peatonal	Establecer sistema de medición continua sobre accesibilidad y uso del espacio público	, Planeación, Movilidad	Universidades, observatorios urbanos	Mediano plazo (12–18 meses)

Elaboración propia

La administración pública local, en su carácter de actor rector del desarrollo urbano, tiene la responsabilidad y la oportunidad de articular respuestas concretas que aborden los hallazgos evidenciados, superando la gestión reactiva y fragmentada que ha caracterizado históricamente el tratamiento del espacio público.

A continuación, se presentan cinco propuestas estratégicas que deben orientar las decisiones institucionales, formuladas desde una perspectiva técnica, participativa y humanizada.

Actualización normativa y reconfiguración del POT con enfoque peatonal y de accesibilidad universal

El Plan de Ordenamiento Territorial de Yopal necesita una actualización urgente que incorpore criterios de accesibilidad, movilidad no motorizada, y habitabilidad del espacio público. Desde la administración pública, esta tarea debe asumirse como una política de Estado local, que involucre no solo a la Oficina de Planeación, sino también a la Secretaría de Tránsito, a la Secretaría de Obras, a la Secretaría de Gobierno y a las organizaciones comunitarias. Este proceso debe contemplar la creación de zonas de prioridad peatonal, la regulación clara de la

ocupación del espacio público y la incorporación de estándares técnicos sobre andenes, pasos seguros, iluminación y señalización con enfoque de accesibilidad universal.

Desde la gestión pública, es imprescindible garantizar que las normas territoriales estén alineadas con los principios constitucionales de equidad, inclusión y movilidad como derecho. Así lo establece el artículo 24 de la Constitución Política de Colombia y lo desarrollan documentos como la Política Nacional de Movilidad Activa y el CONPES D.C. 36 de 2023.

Diseño y ejecución de un plan de intervenciones urbanas peatonales.

El municipio necesita contar con un plan específico, ejecutable y medible, que priorice intervenciones físicas en puntos críticos de movilidad peatonal. Este plan debe ser elaborado por el gobierno municipal con participación de la ciudadanía y organizaciones sociales, con base en estudios técnicos y diagnósticos sociales, el plan debe contemplar acciones como: ampliación y mantenimiento de andenes, instalación de rampas en esquinas, recuperación de pasos peatonales, instalación de mobiliario urbano adecuado (bancas, basureros, paraderos) y arborización en corredores peatonales, cada acción debe responder a criterios de equidad territorial, priorizando sectores con mayor densidad poblacional y vulnerabilidad.

Desde el enfoque administrativo público, el plan requiere asignación presupuestal, diseño de metas por vigencia, y mecanismos de rendición de cuentas ante la comunidad, es por ello que la creación de este plan debe incorporarse mediante acuerdo Municipal, como una línea estratégica en el Plan de Desarrollo Municipal 2024–2027 o a futuros planes de desarrollo para Yopal.

Fortalecimiento institucional mediante una mesa municipal de movilidad peatonal

La administración pública debe liderar la creación de una Mesa Municipal de Movilidad Peatonal, como instancia de participación ciudadana, como un espacio permanente de diálogo, coordinación interinstitucional y toma de decisiones sobre el espacio público caminable, dicha mesa debe estar conformada por representantes de distintas secretarías (Movilidad, Planeación, Gobierno, Salud, Educación), entes de control, ciudadanía organizada, universidades y sectores productivos.

Sus funciones incluirían la revisión de normativas, la priorización de proyectos, el seguimiento a intervenciones, la promoción de la participación ciudadana y el monitoreo de indicadores sobre accesibilidad y seguridad peatonal, la mesa de participación puede convertirse en una herramienta valiosa para avanzar hacia una gobernanza participativa del espacio público, desde donde se promuevan soluciones integradas y sostenibles, orientadas al bienestar colectivo.

Reforma de la estrategia de cultura ciudadana y corresponsabilidad urbana

La administración pública de Yopal debe fortalecer su estrategia de cultura ciudadana, adoptando un enfoque que promueva el respeto, el cuidado y la apropiación del espacio público como asunto colectivo, las campañas institucionales deben trascender el enfoque sancionatorio y pasar a un modelo pedagógico, que forme a la ciudadanía en los valores del respeto al transeúnte, la seguridad vial, la inclusión urbana y la defensa del espacio común.

Las estrategias se deben desarrollar con mensajes positivos, campañas participativas, intervenciones artísticas, procesos de formación comunitaria y herramientas digitales, todas las acciones de cultura ciudadana deben estar integradas con programas escolares, ferias

comunitarias, páginas web y premios a buenas prácticas frente a la movilidad, la administración pública debe ver en la ciudadanía una aliada, no solo una receptora pasiva de decisiones.

Implementación de mecanismos de seguimiento, evaluación y veeduría ciudadana sobre la movilidad peatonal

Toda política pública requiere monitoreo y evaluación, la propuesta significa que, desde la administración del Municipio de Yopal, se debe promover la implementación de sistemas de seguimiento que permitan evaluar periódicamente el estado de los corredores peatonales, el cumplimiento de las normas, la percepción ciudadana sobre la movilidad y la eficacia de las intervenciones realizadas.

Para ello, se propone el desarrollo de una plataforma digital de reporte ciudadano sobre movilidad peatonal, pensada como una veeduría digital donde los habitantes puedan registrar problemas, alertar sobre ocupaciones indebidas y proponer mejoras, es recomendable fomentar la creación de veedurías ciudadanas y/o comunitarias que acompañen las obras públicas, generando confianza, transparencia y sentido de pertenencia.

Estas acciones no deben ser vistas como simples tareas técnicas, sino como el reflejo de un nuevo pacto urbano entre ciudadanía y administración pública, el reto no solo es mejorar la infraestructura, sino transformar la cultura institucional hacia una visión del espacio público como derecho colectivo y no como residuo del desarrollo vial, desde la administración pública, esto requiere coherencia entre planificación, presupuesto y participación; exige capacidad técnica, voluntad política y apertura a la escucha ciudadana.

Yopal, como ciudad intermedia en constante crecimiento, tiene todas las condiciones para asumir este desafío, los datos, las voces ciudadanas y los marcos normativos para poner al peatón en el centro del proyecto de desarrollos urbanos, estas cinco propuestas configuran un horizonte posible y necesario para transformar la realidad peatonal de Yopal, más allá de las obras físicas, el cambio radica en una transformación institucional que permita ver la movilidad peatonal no como un tema secundario, sino como el corazón de una ciudad saludable, equitativa y viva, estas herramientas fortalecerían los canales de comunicación entre gobierno y ciudadanía, permitiendo una gestión pública más abierta, sensible y responsable.

Conclusiones

Este estudio ha permitido visibilizar, desde una mirada crítica y profundamente humana, cómo el uso actual del espacio público urbano ha impactado de manera significativa la libre movilidad del transeúnte en el municipio de Yopal entre los años 2021 y 2024. Lo que inicialmente se abordó como una preocupación técnica relacionada con la infraestructura y la planeación, se reveló como una problemática estructural, atravesada por factores sociales, culturales, institucionales y simbólicos que afectan el derecho a caminar con dignidad, seguridad y autonomía.

En primer lugar, se constata que la fragmentación del espacio urbano, producto del crecimiento acelerado, la informalidad comercial, el aumento del parque automotor y la débil regulación institucional, ha convertido a Yopal en una ciudad hostil para el transeúnte, lejos de ser un actor prioritario, el transeúnte ha sido desplazado simbólicamente del proyecto urbano, condenado muchas veces a esquivar vehículos en la calzada, a transitar entre obstáculos o a convivir con la indiferencia institucional frente a su vulnerabilidad. Esta exclusión cotidiana del peatón no solo afecta su movilidad, sino que compromete su derecho a la ciudad, su salud física y emocional, y su sentido de pertenencia al territorio.

Los datos recolectados en campo revelan un panorama preocupante: un 67% de los ciudadanos perciben el estado del espacio público como regular o deficiente, mientras que un 72% identifica obstáculos físicos recurrentes para caminar, esta experiencia diaria está normalizando el maltrato urbano, naturalizando la ocupación indebida de andenes y reduciendo las posibilidades de apropiación y encuentro ciudadano. Caminar, en Yopal, se ha convertido en un ejercicio de resistencia silenciosa.

En segundo lugar, el estudio demostró que existe un marco normativo vigente, tanto a nivel nacional como municipal, que reconoce la importancia del espacio público y la movilidad segura. Sin embargo, este marco no ha logrado traducirse en una acción pública articulada y efectiva. La desconexión entre la norma y la realidad evidencia una gestión fragmentada, donde las funciones se superponen, los controles son débiles y las intervenciones carecen de continuidad o enfoque integral. La ausencia de una política pública específica para el peatón y de mecanismos de gobernanza que articulen a las entidades responsables ha limitado la capacidad del gobierno local para garantizar condiciones de equidad urbana.

En tercer lugar, se identificó que el espacio público se ha convertido en un escenario de disputa constante, donde actores formales e informales compiten por un recurso escaso, sin reglas claras ni condiciones de equidad. Esta disputa, aunque visible en la ocupación de andenes y cruces peatonales, tiene también un componente simbólico: el olvido del peatón como sujeto de derechos. Esta situación afecta principalmente a los sectores más vulnerables —personas mayores, niños, personas con discapacidad, mujeres cuidadoras— quienes experimentan una ciudad más dura, menos amable, menos accesible.

Sin embargo, la investigación no se limita al diagnóstico. Uno de los hallazgos más esperanzadores fue constatar que la ciudadanía está dispuesta a participar, a cuidar y a transformar el espacio común, si se le brinda la oportunidad. Más de la mitad de los encuestados manifestó su interés en participar en procesos de mejora del espacio público y en campañas de cultura ciudadana. Esto confirma que la corresponsabilidad puede convertirse en una herramienta poderosa si se canaliza adecuadamente desde la administración pública.

Finalmente, esta investigación propone una hoja de ruta construida desde la evidencia, la participación y el reconocimiento del peatón como actor central del desarrollo urbano, las recomendaciones planteadas como actualizar el POT, priorizar intervenciones físicas, crear una mesa interinstitucional, fortalecer la cultura ciudadana y establecer mecanismos de seguimiento participativo, no son simples sugerencias técnicas, sino apuestas éticas y políticas por una ciudad más justa.

La movilidad del transeunte no es un asunto menor. Es un espejo de la ciudad que somos y un indicador de la ciudad que queremos ser. Una ciudad caminable es una ciudad que se

encuentra, que respeta, que respira. Yopal está llamada a reconocerse en su gente que camina: en la madre que lleva a su hijo de la mano, en el abuelo que espera cruzar la calle, en el joven que camina hacia la universidad, en la mujer embarazada que esquiva un carro mal parqueado. Ellos y ellas son el pulso de la ciudad.

La administración pública de Yopal tiene ante sí una gran responsabilidad y una valiosa oportunidad: devolverle al peatón su lugar legítimo en la ciudad. No solo para mejorar la movilidad, sino para construir desde el espacio público una cultura urbana basada en la dignidad, la inclusión y la vida compartida. Porque garantizar el derecho a caminar con seguridad y libertad es, al final, garantizar el derecho a vivir la ciudad en plenitud.

Referencias

Alcaldía de Yopal. (2025). *Secretaría de Movilidad Municipal*. Yopal, Casanare, Colombia.

Obtenido de <https://www.yopal-casanare.gov.co>

Alcaldía Municipal de Yopal. (2025). *Plan de Ordenamiento Territorial*. Yopal, Casanare,

Colombia: Secretaría de Planeación Municipal. Obtenido de <https://www.yopal-casanare.gov.co/buscar?q=planeacion>

Borja, J., & Castells, M. (1998). *Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información*. Revista EURE, 24(73). Santiago, Chile.

doi:<http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71611998007300008>

Borja, J., & Muxi, Z. (2000). *El espacio público: ciudad y ciudadanía*. Barcelona , España:

Electa. Obtenido de [https://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0718-](https://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0718-65682008000100011&script=sci_arttext)

[65682008000100011&script=sci_arttext](https://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0718-65682008000100011&script=sci_arttext)

CONPES D.C. 36. (2023). *Política pública del peatón, en Bogotá: Primero del peatón 2023-*

2035. Documento CONPES - Consejo de política Económica y Social del Distrito

Capital. Bogotá D.C., Colombia: Alcaldía Mayor de Bogotá. Obtenido de

https://www.movilidadbogota.gov.co/sites/default/files/Noticias/2023/conpes_peaton_2023-2035.pdf

Cortes Acuña, C. (2012). *Representaciones espaciales de los habitantes de Yopal sobre el*

sistema de no-lugares de la movilidad: Implicaciones para la gestión urbana. 10(26),

121-138. . 10(26), 121-138. , Colombia. Obtenido de

https://repository.unipiloto.edu.co/bitstream/handle/20.500.12277/8163/representaciones_Yopal_pre_til_26.pdf?sequence=1

Crespo Sánchez, C. A. (2021). *El transeúnte y los procesos de socialización móvil*. En J. P.

Bourzac, A. Narváez Tijerina & J. Rivera Borrayo (Coords.), Movilidad, espacio y

formas de exclusión en las ciudades. 167-182. Ciudad Juarez, Mexico: Universidad

Autonoma de Ciudad Juarez - El Colegio de la Frontera Norte. Obtenido de https://www.colef.mx/wp-content/uploads/2021/12/MOVILIDAD_ESPACIO_Y_FORMAS_DE_EXCLUSION.pdf

DANE. (2023). *Estimaciones y proyecciones de población municipal*. Obtenido de Departamento administrativo Nacional de estadísticas: <https://www.dane.gov.co>

Dangond, C., Jolly, J., Monteoliva, A., & F., R. (2011). *Algunas reflexiones sobre la movilidad urbana en Colombia desde la perspectiva del desarrollo humano*. Cuadernos de vivienda y urbanismo(8), 4, 188-215. Bogotá, Colombia: Revistas Universidad Javeriana. Obtenido de <https://revistas.javeriana.edu.co/index.php/cvyu/article/view/15951>

Fundación ONCE. (2011). *Accesibilidad universal y diseño para todos: Arquitectura y urbanismo*. Madrid, España. Obtenido de <https://www.fundaciononce.es/es/publicacion/guia-accesibilidad-universal-y-diseno-para-todos-arquitectura-y-urbanismo>

Gehl, J. (2003/2020). *La humanización del espacio urbano : la vida social entre edificios*. Danish Architectural Press,, 2003. Copenhagen, Barcelona, Dinamarca: Reverté.

- Guadarrama, G. J., & Pichardo, P. (2021). *La apropiación y el uso del espacio público urbano. Los comunes en el parque urbano. Economía, Sociedad y Territorio*, 21(66), 331-362. doi:<https://doi.org/10.22136/est2021167857-85>
- Lange Valdes, C. (2011). *Dimensiones culturales de la movilidad urbana. Andamios*, 8(17), 45-63. Obtenido de <https://www.scielo.org.mx/pdf/andamios/v8n17/v8n17a3.pdf>
- Lydon, M., & Garcia, A. (2015). *Tactical urbanism: Short-term action for long-term change*. Island Press. . Obtenido de https://www.researchgate.net/publication/303728799_Tactical_urbanism_Short-term_action_for_long-term_change
- Montealegre, Y. A., & Garzón, H. (2021). *Puntos críticos de accidentes de tránsito en Ibagué, Colombia*. 44, 95–122. Obtenido de <https://revistas.unal.edu.co/index.php/estad/article/view/91884>
- Montero, L., & Garcia, J. (2017). *Panorama multidimensional del desarrollo urbano*. CEPAL. 1-113. Comisión Económica para América Latina y el Caribe. Obtenido de https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/41974/S1700257_es.pdf
- Morales, F. (2020). *Habitar en movimiento: la ciudad comprendida desde el espacio público y la movilidad urbana*. *Revistas discursos del Sur*(6), 149-175. Obtenido de <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=767879444006>

OMS. (2023). *Informe mundial sobre la seguridad vial*. Organización Mundial de la Salud , 81.

Obtenido de <https://www.who.int/es/publications/i/item/9789240086517>

ONU. (2006). *los derechos de las personas con discapacidad*. Convención de las naciones unidas, (pág. 35). Nueva York.

ONU-Habitat. (2016). *Guía práctica para la accesibilidad urbana inclusiva*. Habitat.

Organización de las Naciones Unidas. Obtenido de <https://unhabitat.org>

Pérez Gokelaere, N. (2022). *Caracterización del fenómeno de urbanización en torno a los corredores viales: La reconfiguración del espacio y de las prácticas en los corredores viales periurbanos de Yopal*. Obtenido de <https://repositorio.unal.edu.co/handle/unal/82175>

Planeacion, D. N. (2025). *Plan Nacional de Desarrollo. Colombia potencia Mundial de la Vida 2022-2026*. Obtenido de <https://www.dnp.gov.co/plan-nacional-desarrollo/pnd-2022-2026>

Sabatier, P. A. (2010). *CLAD, Centro Latinoamericano de Administración para el Desarrollo*. Obtenido de modernizacion@jgm.gob.ar: <http://old.clad.org/otras-publicaciones/teorias-del-proceso-de-las-politicas-publicas>

Yopal, S. d. (2015). *Política Pública de Discapacidad e Inclusión Social* . 2015-2022. Yopal,
Alcaldía de Yopal.

Anexos

Instrumento de recolección. 1. Encuesta de percepción Ciudadana.

Encuesta de percepción sobre el uso del espacio público urbano y movilidad en Yopal

La presente encuesta se realiza para la recolección de información sobre la movilidad en el Municipio de Yopal. Con fines académicos para la monografía para obtener el título de administrador público, Garantizando el derecho a la intimidad con el debido uso de la información confidencial recolectada, con fundamento de la Ley 1581 de 2012 “Por la cual se dictan disposiciones generales para la protección de datos personales” antes, durante y después de su recopilación, el Habeas Data y la protección de datos personales y su Decreto Reglamentario 1377 de 2013 que regula el tratamiento de la información personal en el país.

Responsable: **María Raquel Cruz Tabaco**

Estudiante: Escuela Superior de Administración Pública.

Territorial Boyacá Casanare CETAP - Yopal

Objetivo: Esta encuesta busca evaluar el impacto del uso del espacio público en la libre movilidad de los transeúntes en Yopal, identificando factores clave y posibles soluciones para mejorar su gestión.

Instrucciones: Responda las preguntas de manera sincera. Sus respuestas serán tratadas con total confidencialidad.

1. Datos generales

1.1. Edad:

Menos de 18 años 18 - 30 años 31 - 45 años 46 - 60 años Más de 60 años

1.2. Género:

Masculino Femenino Prefiero no decirlo

1.3. ¿Con qué frecuencia transita por las calles y espacios públicos de Yopal?

Diariamente Varias veces a la semana Ocasionalmente Casi nunca

2. Percepción sobre el estado del espacio público

2.1 ¿Cómo calificaría usted el estado actual del espacio público urbano en Yopal, considerando aspectos como limpieza, seguridad, accesibilidad y comodidad en su experiencia diaria? Muy bueno

Bueno Regular Deficiente Muy deficiente

2.2. ¿Cuáles considera que son los principales problemas que afectan la movilidad del transeúnte? (Puede seleccionar varias opciones) Ocupación indebida de aceras (ventas ambulantes, objetos, etc.)

Falta de infraestructura para peatones (rampas, señalización, etc.) Estacionamiento inadecuado de

vehículos Exceso de motocicletas en zonas peatonales Falta de cultura ciudadana y respeto por el espacio público Otros (especifique): _____

2.3. ¿Considera que las personas con movilidad reducida pueden desplazarse con facilidad por el espacio público en Yopal? Sí No No estoy seguro/a

3. Regulación y control del espacio público.

3.1. ¿Cree que existe suficiente control y regulación por parte de las autoridades sobre el uso del espacio público? Sí No No sé

3.2. ¿Ha observado alguna campaña de cultura ciudadana sobre el buen uso del espacio público? Sí No No recuerdo

3.3. En su opinión, ¿qué medidas deberían implementarse para mejorar la gestión del espacio público en Yopal? (Seleccione las tres más importantes) Mayor control y sanciones a quienes ocupan indebidamente el espacio público Creación de más infraestructura peatonal (rampas, pasos seguros, etc.) Reubicación del comercio informal Sensibilización y campañas de cultura ciudadana Regulación del parqueo en la vía pública Otros (especifique):

4. Impacto del uso del espacio público

4.1. ¿Considera que la falta de control del espacio público afecta la seguridad vial? Sí, mucho Sí, en alguna medida No afecta No sé

4.2. ¿Ha tenido dificultades para movilizarse debido a la ocupación del espacio público? Sí, frecuentemente Sí, algunas veces No

4.3. ¿De qué manera considera usted que la situación del espacio público ha impactado su calidad de vida? (Puede marcar más de una opción) He sentido riesgo de caídas o tropiezos He experimentado estrés o incomodidad al caminar He sufrido o presenciado accidentes con vehículos (bicicletas, motos, automóviles) Encuentro dificultades para desplazarme debido a una condición física No he tenido afectaciones significativas 5. Bicicletas

5. Sugerencias y comentarios.

5.1. ¿Tiene alguna sugerencia o comentario sobre cómo mejorar la gestión del espacio público en Yopal?

¡Gracias por su participación! Sus respuestas contribuirán a la construcción de soluciones para una mejor movilidad en la ciudad.

Instrumento de recolección. 2. Aforo de movilidad en sitio.

Formato de recolección de datos para aforo de movilidad

Estudio: "el espacio público urbano y la libre movilidad del transeúnte, una mirada desde la administración pública en Yopal, Casanare"

Responsable: **María Raquel Cruz Tabaco**

Estudiante: Escuela Superior de Administración Pública.

Territorial Boyacá Casanare CETAP - Yopal

Fecha: _____ Hora de inicio: _____ Hora de finalización: _____

Ubicación del punto de aforo: _____

Coordenadas geográficas (si aplica): _____

Condiciones climáticas: Soleado Nublado Lluvia Otro: _____

1. Caracterización del punto de aforo

1.1. Tipo de vía Principal Secundaria Peatonal Mixta Otra: _____

1.2. Infraestructura peatonal disponible Aceras en buen estado Aceras en mal estado Zonas verdes Rampas para personas con movilidad reducida Señalización peatonal Pasos peatonales
Otro: _____

1.3. Uso del espacio público (Marque lo que observe) Comercio informal Vehículos estacionados en aceras Publicidad en el espacio público Obstáculos en las vías peatonales Otro: _____

2. Registro de movilidad peatonal y vehicular

Intervalo de Tiempo	Peatones	Bicicletas	Motocicletas	Vehículos particulares	Transporte público
07:00 - 08:00					
08:00 - 09:00					
09:00 - 10:00					
10:00 - 11:00					
11:00 - 12:00					
12:00 - 13:00					
13:00 - 14:00					
14:00 - 15:00					
15:00 - 16:00					
16:00 - 17:00					
17:00 - 18:00					

3. Condiciones de movilidad y seguridad

3.1. ¿Existen conflictos entre peatones y vehículos? Sí No

Si la respuesta es "Sí", especifique:

3.2. ¿Se respeta el cruce peatonal en las intersecciones? Sí No Parcialmente

3.3. ¿Existen elementos que obstaculicen la movilidad peatonal? Postes/infraestructura Vehículos estacionados Vendedores ambulantes Basuras/escombros Otro: _____

3.4. ¿Se observan medidas de control y regulación del tránsito en la zona? Presencia de agentes de tránsito Semáforos en funcionamiento Señalización visible y adecuada Ninguna Otro:

4. Observaciones generales

Nombre del encuestador: _____ Firma: _____

¡Gracias por su colaboración en la recolección de estos datos!

Instrumento de recolección, 3. Revisión documental

Ficha de revisión documental

Estudio: "El espacio público urbano y la libre movilidad del transeúnte, una mirada desde la administración pública en Yopal, Casanare"

Responsable: María Raquel Cruz Tabaco

Estudiante: Escuela Superior de Administración Pública.

Territorial Boyacá Casanare CETAP - Yopal

1. Datos Generales del Documento

Título: _____

Autor(es): _____

Año de publicación: _____

Tipo de documento: Libro Artículo científico Informe técnico Tesis Normatividad

Otro: _____

Fuente o institución: _____

País de publicación: _____

Enlace o referencia: _____

2. Contenido y Relevancia

Resumen del documento:

Objetivo del documento:

Principales hallazgos o aportes:

Relación con el estudio "El espacio público y la libre movilidad del transeúnte":

3. Aspectos Metodológicos

Tipo de metodología utilizada en el documento: Cuantitativa Cualitativa Mixta Revisión bibliográfica Otro: _____

Técnicas de recolección de datos: Encuestas Entrevistas Observación Análisis de documentos Otro: _____

4. Análisis Crítico

Fortalezas del documento: _____

Limitaciones del documento: _____

Relevancia y aplicabilidad al contexto de Yopal, Casanare: _____

5. Conclusiones y Uso en el Estudio

¿Cómo contribuye este documento al análisis del espacio público y la movilidad en Yopal?

¿Qué aspectos del documento pueden ser utilizados en la investigación?

Nombre del revisor: _____ fecha de revisión: _____

Observaciones adicionales: _____
