1. **Nombre de la Estrategia (obligatorio):**

   Estrategia de Cultura Ciudadana para la Movilidad

2. **Líder del proceso o responsable (obligatorio)**:

   Director(a) de Transformaciones Culturales

3. **Corresponsables (obligatorio)**:

   Líder Técnico(a) de la Estrategia de Movilidad. Profesional responsable de orientar la implementación y verificar la coherencia técnica entre el diagnóstico, los objetivos, los enfoques, la teoría de cambio, los componentes y las actividades ejecutadas, articula e implementa las acciones a cargo de la estrategia.

4. **Área Responsable (obligatorio):**

   Dirección de Transformaciones Culturales (DTC)

5. **Introducción (obligatorio)**

La Estrategia de Cultura Ciudadana para la Movilidad es una estrategia institucional de la Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte (SCRD), liderada por la Dirección de Transformaciones Culturales, que promueve la transformación voluntaria de comportamientos para favorecer el cuidado de la vida, la convivencia y la corresponsabilidad entre los actores viales de Bogotá. Comprende la movilidad como una experiencia social en la que las creencias, las emociones, las normas sociales y las prácticas cotidianas influyen en las formas de compartir la vía y el espacio público (SCRD, 2025). Su aporte se concreta mediante acciones pedagógicas, artísticas, culturales y comunicativas diseñadas a partir de evidencia y de la participación ciudadana. Estas acciones abordan los factores que normalizan el riesgo y dificultan la cooperación, y se articulan con las entidades y organizaciones que pueden facilitar las condiciones para sostener prácticas de cuidado.

En términos conceptuales, la estrategia se enmarca en el enfoque de Sistema Seguro y se orienta por la Visión Cero, bajo el principio de que ninguna muerte o lesión grave en la vía es aceptable. Reconoce el error humano y la vulnerabilidad del cuerpo frente a los impactos, por lo que la protección de la vida exige una responsabilidad compartida entre la ciudadanía, las instituciones y quienes diseñan, regulan y operan el sistema, articulando infraestructura, vehículos, velocidades y comportamientos seguros. En este marco, integra el enfoque de cultura ciudadana y las ciencias del comportamiento para contribuir a tres líneas estratégicas:

la *movilidad segura*, que busca proteger la vida y reducir la exposición al riesgo, atendiendo a la vulnerabilidad de los actores viales; la *movilidad eficiente*, que promueve desplazamientos ordenados y predecibles mediante el uso adecuado del espacio y del tiempo y la reducción de conflictos, preservando la seguridad; y *la movilidad sostenible e inclusiva*, que busca reducir los impactos ambientales y garantizar condiciones de acceso equitativas, seguras y dignas, favoreciendo la caminata, la bicicleta y el transporte público y abordando las barreras asociadas a las capacidades, condiciones sociales y contextos territoriales de las personas. Estas líneas orientan la transformación de comportamientos hacia el cuidado de la vida, la cooperación y el uso equitativo y ambientalmente responsable del espacio público (SCRD, 2025).

La estrategia se inscribe en la Política Pública de Cultura Ciudadana 2019–2038, adoptada mediante el CONPES D.C. 10 de 2019, cuyo propósito es generar condiciones que favorezcan transformaciones culturales voluntarias y corresponsables para el desarrollo humano, el ejercicio de los derechos, la convivencia pacífica y el cuidado de lo público. La estrategia contribuye a esta política al promover cambios voluntarios en las creencias, normas sociales y prácticas que afectan el cuidado de la vida y la convivencia en la vía. Para ello, impulsa el trabajo conjunto entre entidades públicas, organizaciones privadas y comunidades, buscando que estos cambios se mantengan en el tiempo (SCRD, 2019).

La Estrategia de Cultura Ciudadana para la Movilidad es una de las ocho estrategias de cultura ciudadana que contribuyen al cumplimiento del Plan Distrital de Desarrollo 2024–2027 «Bogotá Camina Segura», en el programa «Diálogo social y cultura ciudadana para la convivencia pacífica y la recuperación de la confianza» (Concejo de Bogotá, 2024). En conjunto, estas estrategias buscan promover la confianza, la convivencia, la resolución de conflictos, la eliminación del machismo y la discriminación, los hábitos saludables, la salud mental, la cultura ambiental, el respeto por todas las formas de vida y la movilidad sostenible, segura y diferencial.

Su implementación se articula a través del proyecto de inversión 7991, «Innovación y cambio cultural para la transformación de comportamientos que promuevan el orgullo por la ciudad de Bogotá D.C.». Como parte de este propósito común, la Estrategia de Cultura Ciudadana para la Movilidad aporta al cumplimiento de la meta del proyecto mediante la transformación de comportamientos que favorezcan el cuidado de la vida, la convivencia y la corresponsabilidad entre los actores viales (Secretaría Distrital de Planeación, 2026).

La población objetivo comprende a peatones, ciclistas, motociclistas, pasajeros y conductores de vehículos particulares, de transporte público y de carga que se desplazan por

Bogotá. La estrategia tiene alcance distrital y focaliza sus intervenciones según los comportamientos priorizados, los hallazgos diagnósticos y las condiciones territoriales. Reconoce la diversidad de capacidades, experiencias y condiciones de exposición al riesgo entre los actores viales, por lo que incorpora enfoques poblacionales, territoriales y diferenciales, con especial atención a quienes presentan mayor vulnerabilidad. De manera indirecta, beneficia a la ciudadanía al promover entornos de movilidad que favorezcan el cuidado, la convivencia y el actuar prosocial.

El desarrollo de la estrategia articula el diagnóstico de comportamientos y factores culturales con el diseño participativo, la implementación de acciones pedagógicas, artísticas y narrativas, y la evaluación y sistematización de resultados. Se sustenta en una teoría de cambio que vincula los problemas identificados con los mecanismos de intervención y los cambios esperados, y se orienta por el procedimiento de formulación, implementación y seguimiento de estrategias de transformación cultural de la Dirección y por el Protocolo IDEARR. Este proceso permite incorporar los aprendizajes y ajustar las acciones a partir de la evidencia.

El presente documento, elaborado por la profesional Daniela Rojas Hinojoza, líder de la estrategia, cuenta con el acompañamiento y la retroalimentación de las profesionales Daniela Santos Rodríguez y Nesly Cogollos González, y con la revisión y aprobación de la directora de Transformaciones Culturales, Mariana Álvarez Matallana. Organiza los fundamentos normativos, conceptuales y metodológicos de la estrategia y define sus objetivos, componentes, ruta operativa, articulación institucional y mecanismos de seguimiento y mejora continua. Asimismo, establece los lineamientos para su revisión y actualización, al menos una vez por vigencia y cuando se presenten cambios en el diagnóstico, la normativa, la operación o las decisiones institucionales.

6. Marco Normativo (obligatorio)

La Estrategia de Cultura Ciudadana para la Movilidad se sustenta en disposiciones constitucionales, leyes, decretos, resoluciones y políticas públicas que orientan la protección de la vida, la convivencia y la transformación voluntaria de comportamientos en la vía. El siguiente apartado presenta dicho marco normativo:

Marco normativo internacional

- **Agenda 2030 y Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).** La estrategia se relaciona especialmente con el ODS 3, sobre salud y bienestar, y el ODS 11, sobre ciudades y comunidades sostenibles. Estos referentes orientan su contribución a la

prevención de muertes y lesiones por siniestros viales y al acceso a sistemas de transporte seguros, accesibles y sostenibles. En particular, la meta 11.2 reconoce la necesidad de prestar atención a las personas en situación de vulnerabilidad, lo que resulta pertinente para abordar las barreras y los riesgos que enfrentan diferentes poblaciones en sus desplazamientos (Naciones Unidas, s. f.).

- **Resolución A/RES/74/299 de 2020 y Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021–2030.** La resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas proclama el segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial. El Plan Mundial proporciona orientaciones para prevenir muertes y lesiones en el tránsito mediante el enfoque de Sistema Seguro. Para la estrategia, estos instrumentos respaldan una perspectiva de responsabilidad compartida, en la cual la transformación de comportamientos se articula con la seguridad de la infraestructura, los vehículos y las velocidades, reconociendo el error humano y la vulnerabilidad del cuerpo frente a los impactos (Asamblea General de las Naciones Unidas, 2020; Organización Mundial de la Salud, 2021).

Marco normativo nacional

- **Constitución Política de Colombia de 1991.** Los artículos 11, 13 y 24 reconocen los derechos a la vida, la igualdad y la libre circulación; los artículos 79 y 82 establecen disposiciones relacionadas con el ambiente sano y la protección del espacio público; y el artículo 95 contempla deberes de respeto por los derechos ajenos y de solidaridad. Estos principios fundamentan las acciones de la estrategia orientadas al cuidado de la vida, la corresponsabilidad y la convivencia entre actores viales, así como al reconocimiento de las condiciones de vulnerabilidad que afectan sus desplazamientos (Asamblea Nacional Constituyente, 1991).
- **Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito Terrestre, con sus modificaciones vigentes.** Regula la circulación de los actores viales y establece las normas y los procedimientos aplicables al tránsito en el territorio nacional. Constituye un referente para identificar los comportamientos que requieren intervención y orientar acciones pedagógicas que promuevan el cumplimiento de las normas, el reconocimiento de los derechos de las demás personas y la prevención de riesgos en la vía (Congreso de la República de Colombia, 2002).
- **Ley 1503 de 2011, modificada y adicionada, entre otras, por las leyes 1811 de 2016 y 2050 de 2020.** Promueve la formación de hábitos, comportamientos y

conductas seguros en la vía mediante la educación y la participación de actores públicos, privados y comunitarios. Sustenta el componente pedagógico de la estrategia y su articulación con instituciones educativas, organizaciones y otros aliados para fortalecer el cuidado, la responsabilidad social y la convivencia en los desplazamientos (Congreso de la República de Colombia, 2011, 2016, 2020).

- **Ley 1811 de 2016 - Incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional.** Establece medidas para incentivar la bicicleta como medio de transporte y contribuir a la movilidad urbana y a la reducción de los impactos ambientales. Se relaciona con las acciones de la estrategia dirigidas al reconocimiento y cuidado de quienes se desplazan en bicicleta, la convivencia entre actores viales y la promoción de formas sostenibles de movilidad (Congreso de la República de Colombia, 2016).
- **Ley 2251 de 2022 - Ley Julián Esteban.** Establece disposiciones para el diseño, la implementación y la evaluación de la política de seguridad vial con enfoque de Sistema Seguro. Fundamenta la orientación de la estrategia hacia la protección de la vida y la prevención de lesiones graves, reconociendo que la seguridad vial depende tanto de los comportamientos individuales como de las condiciones del sistema y de la responsabilidad de quienes lo diseñan, regulan y operan (Congreso de la República de Colombia, 2022).
- **Decreto 1430 de 2022 - Plan Nacional de Seguridad Vial 2022–2031.** Aprueba el instrumento nacional que orienta la gestión de la seguridad vial bajo el enfoque de Sistema Seguro. La estrategia contribuye a sus propósitos mediante acciones de transformación cultural que promueven comportamientos seguros, corresponsabilidad y uso de evidencia para comprender e intervenir los factores que inciden en los riesgos viales, en articulación con las entidades competentes (Presidencia de la República de Colombia, 2022).
- **Ley 2294 de 2023 - Plan Nacional de Desarrollo 2022–2026 «Colombia Potencia Mundial de la Vida».** Constituye el marco nacional de planeación correspondiente a ese período y plantea orientaciones relacionadas con la protección de la vida, la inclusión y la sostenibilidad ambiental. La estrategia se relaciona con estos propósitos desde la promoción del cuidado, la convivencia y las prácticas de movilidad sostenible, considerando la temporalidad de este instrumento y su articulación con la planeación distrital (Congreso de la República de Colombia, 2023).

Marco normativo distrital

- **Documento CONPES D.C. 10 de 2019** - Política Pública de Cultura Ciudadana 2019–2038. Constituye el principal referente de política pública de la estrategia. Orienta el abordaje de los factores culturales que inciden en las relaciones entre las personas y con su entorno, mediante la transformación voluntaria y corresponsable de comportamientos. En el ámbito de la movilidad, la estrategia contribuye a estos propósitos al intervenir creencias, normas sociales y prácticas que afectan el cuidado de la vida y la convivencia en la vía, y al promover el trabajo conjunto entre entidades públicas, organizaciones privadas y comunidades para sostener estos cambios (Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte, 2019).
- **Acuerdo 927 de 2024 - Plan Distrital de Desarrollo 2024–2027** «Bogotá Camina Segura». La estrategia se articula con el programa «Diálogo social y cultura ciudadana para la convivencia pacífica y la recuperación de la confianza». Esta relación se concreta mediante el proyecto de inversión 7991, «Innovación y cambio cultural para la transformación de comportamientos que promuevan el orgullo por la ciudad de Bogotá D.C.», cuya meta 2 contempla implementar ocho estrategias de cultura ciudadana. Entre ellas se encuentra la estrategia de movilidad, que aporta a la transformación de comportamientos para favorecer una movilidad sostenible, segura y diferencial en Bogotá (Concejo de Bogotá, 2024; Secretaría Distrital de Planeación, 2026).
- **Decreto Distrital 649 de 2025 - Decreto Único del Sector Cultura, Recreación y Deporte**. Compila disposiciones del sector, incluidas las relacionadas con su organización y funciones. En este marco se sustenta la actuación de la SCRD y de sus dependencias en materia de cultura ciudadana y transformación cultural. Su relación con la estrategia permite delimitar el alcance institucional de las acciones de formulación, implementación, seguimiento y evaluación, así como su articulación con otras entidades, de acuerdo con las competencias correspondientes (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2025a).
- **Decreto Distrital 652 de 2025 - Decreto Único del Sector Movilidad**. Compila las disposiciones del Plan Distrital de Seguridad Vial 2023–2032, originalmente adoptado mediante el Decreto Distrital 494 de 2023. Este marco vincula la estrategia con el enfoque de Sistema Seguro y la Visión Cero, orientados a prevenir muertes y lesiones graves en la vía. Desde sus competencias, la SCRD contribuye mediante acciones pedagógicas, artísticas y comunicativas que abordan los factores culturales asociados

a los comportamientos de riesgo, promueven el cuidado de los actores viales y fortalecen la corresponsabilidad y la coordinación interinstitucional (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2025b).

- **Decreto Distrital 670 de 2025 - Decreto Único Distrital de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C.** Compila las disposiciones del Plan de Movilidad Sostenible y Segura, originalmente adoptado mediante el Decreto Distrital 497 de 2023, cuyos anexos se exceptúan de la derogatoria. Este instrumento orienta la articulación de la estrategia con los objetivos de movilidad sostenible y segura de la ciudad, especialmente en lo relacionado con la apropiación y participación ciudadana, la promoción de modos sostenibles y el reconocimiento de las necesidades de diferentes poblaciones. En este marco, la transformación cultural contribuye al cuidado de quienes se desplazan, la convivencia en el espacio público y el uso equitativo del sistema de movilidad (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2025c).
- **Documento CONPES D.C. 30 de 2023 - Política Pública de Movilidad Motorizada de Cero y Bajas Emisiones 2023–2040**. Orienta la transición hacia una movilidad motorizada de menor impacto ambiental. Su componente de comunicación, pedagogía y participación ofrece un punto de articulación con la estrategia para promover conocimientos, valoraciones y prácticas favorables a dicha transición. De esta manera, complementa la línea de movilidad sostenible e inclusiva desde el ámbito de la cultura ciudadana, de acuerdo con las competencias de la SCRD (Secretaría Distrital de Movilidad, 2023).

7. Definiciones

Para asegurar la claridad y la uniformidad en el lenguaje empleado a lo largo del documento, se definen los términos técnicos y conceptos clave que estructuran la estrategia. Las definiciones recogen el sentido en que estos términos se utilizan en el marco del Enfoque de Cultura Ciudadana para la Movilidad.

Tabla 1. Definiciones

Concepto	Definición operativa para la estrategia
Acción	Unidad concreta de actividad -pedagógica, comunicativa, experiencial, simbólica o de transformación del entorno- que materializa una intervención en el territorio y produce un contacto directo con la población objetivo (SCRD, 2022).
Acción puntual	Intervención breve de sensibilización, socialización o activación

Concepto	Definición operativa para la estrategia
	pedagógica en vía o en territorio. Permite registrar cobertura, participación y respuesta inmediata, pero no permite atribuir cambios sostenidos de comportamiento.
Actor vial	Persona o grupo que participa en el sistema de movilidad desde un rol específico: peatón, ciclista, motociclista, conductor de vehículo particular, de transporte público o de carga (SCRD, 2022).
Barrera	Factor de capacidad, oportunidad o motivación que obstaculiza la adopción o el sostenimiento del comportamiento deseado y que la intervención busca remover o debilitar (Michie, van Stralen y West, 2011).
Comportamiento	Acción observable y medible realizada por una persona en un contexto específico; no corresponde a intenciones, opiniones, actitudes ni percepciones, sino a lo que la persona efectivamente hace (Michie, van Stralen y West, 2011).
Comunicación cuidadora	Enfoque comunicativo que evita el miedo, el estigma y la ridiculización, y busca generar reflexión, reconocimiento mutuo y nuevas representaciones sociales en torno al cuidado de la vida (SCRD, 2022).
Corresponsabilidad	Principio según el cual la seguridad y el buen funcionamiento del sistema de movilidad son una responsabilidad compartida entre instituciones, actores viales y el diseño del sistema (Presidencia de la República de Colombia, 2022; SCRD, 2022).
Cultura ciudadana para la movilidad	Conjunto de valores, normas sociales, hábitos, significados y prácticas compartidas que orientan los comportamientos de los actores viales en el espacio público, y que pueden comprenderse, medirse y transformarse para favorecer relaciones más seguras, cooperativas y respetuosas (SCRD, 2022).
Determinantes	Factores internos y externos al individuo que explican por qué una persona actúa de determinada forma; son las condiciones que hacen que un comportamiento sea más o menos probable (Michie, van Stralen y West, 2011).
Dispositivo	Recurso pedagógico, artístico, escenográfico o performativo diseñado para activar uno o varios mecanismos de cambio en un contexto específico (por ejemplo, un taller, un juego, una escenificación en vía o una pieza narrativa).
Facilitador	Factor de capacidad, oportunidad o motivación ya presente en la

Concepto	Definición operativa para la estrategia
	población o en el entorno que favorece el comportamiento deseado y que la intervención busca activar o potenciar (Michie, van Stralen y West, 2011).
Línea de intervención	Unidad programática de la estrategia que agrupa las acciones dirigidas a una situación problemática de la movilidad, vinculada a una de las líneas estratégicas.
Líneas estratégicas de movilidad	Ejes misionales que orientan la política de movilidad del Distrito: Movilidad Segura, Movilidad Sostenible e Inclusiva y Movilidad Eficiente (SCRD, 2022).
Modelo COM-B	Modelo que explica el comportamiento (Behaviour) como resultado de la interacción entre la Capacidad (Capability), la Oportunidad (Opportunity) y la Motivación (Motivation) (Michie, van Stralen y West, 2011). Cada componente se divide en dos: capacidad física y psicológica; oportunidad física y social; motivación reflexiva y automática.
Normas sociales	Expectativas compartidas sobre lo que las personas hacen (normas descriptivas o empíricas) o sobre lo que se espera que hagan (normas prescriptivas o normativas) en un contexto determinado (Bicchieri, 2006).
Proceso de intervención	Intervención que desarrolla la ruta completa de priorización, comprensión del contexto, planeación, implementación, seguimiento y cierre, con un plan de acción y mediciones de entrada y salida. Es el único tipo de intervención del que pueden reportarse cambios en determinantes o prácticas.
Protocolo IDEARR	Guía metodológica iterativa de la cultura ciudadana para el diseño, la implementación y la evaluación de estrategias, compuesta por las fases Identificar, Diseñar y Entender, Actuar y Revisar, y Reforzar y Replicar (SCRD, 2022).
Rueda del Cambio Comportamental	(Behaviour Change Wheel, BCW). Marco metodológico construido alrededor del modelo COM-B que sistematiza las funciones de intervención disponibles para transformar comportamientos (Michie, Atkins y West, 2014).
Sistema Seguro	Enfoque rector de la política de seguridad vial que reconoce la falibilidad humana y distribuye la responsabilidad de la seguridad entre todos los componentes del sistema de movilidad (Presidencia de la República de Colombia, 2022; SCRD, 2022).

Concepto	Definición operativa para la estrategia
Visión Cero	Principio ético de la seguridad vial según el cual ninguna muerte ni lesión grave en el sistema vial es aceptable, y que fundamenta el Enfoque de Sistema Seguro (Organización Mundial de la Salud, 2021).
Vulnerabilidad vial	Condición de mayor exposición al riesgo y menor protección física o social frente a un siniestro vial, resultado de interacciones desiguales y del diseño del sistema (SCRD, 2022).

Fuente. Elaboración propia a partir de fuentes referidas. 2026

8. Diagnóstico

La movilidad es una experiencia cotidiana de encuentro y relación entre personas que comparten vías, medios de transporte y espacios públicos. En los desplazamientos se expresan formas de comprender las normas, reconocer las necesidades de los demás, resolver conflictos y tomar decisiones sobre el uso de bienes comunes. Por ello, sus condiciones de seguridad, eficiencia, sostenibilidad e inclusión están relacionadas tanto con la infraestructura y la operación del sistema como con las creencias, valoraciones, emociones y prácticas que orientan la actuación de quienes lo utilizan.

La Política Pública de Cultura Ciudadana 2019–2038, adoptada mediante el Documento CONPES D.C. 10 de 2019, reconoce la movilidad sostenible como un ámbito de las relaciones ciudadanas. Su abordaje comprende las actitudes, las valoraciones y los usos de las diferentes formas de movilidad, así como los comportamientos responsables en los sistemas de transporte y las relaciones entre sus usuarios. Esta perspectiva conecta la movilidad con el cuidado de lo público, la convivencia y la sostenibilidad de la ciudad, y permite comprender que las decisiones de desplazamiento tienen consecuencias sobre las posibilidades de otras personas para acceder, circular y disfrutar del espacio compartido (Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte, 2019, pp. 93–94).

El CONPES también plantea que las transformaciones culturales involucran los contextos cotidianos, los comportamientos y sus motivaciones, y los conocimientos asociados a las representaciones sociales. En consecuencia, promover cambios voluntarios requiere comprender por qué ciertas prácticas se consideran aceptables, qué beneficios se les atribuyen y qué condiciones facilitan su reproducción. Aplicado a la movilidad, esto implica examinar cómo el afán, la confianza en las propias habilidades, las expectativas sobre el comportamiento ajeno y las alternativas disponibles influyen en las decisiones de cuidado, cooperación o incumplimiento (SCRD, 2019, pp. 89–90). Desde esta perspectiva, la estrategia articula cultura ciudadana y ciencias del comportamiento para identificar las

relaciones entre factores culturales, capacidades, oportunidades y motivaciones. El cambio comportamental constituye una expresión concreta de la transformación cultural: se busca que el reconocimiento del cuidado y la corresponsabilidad se traduzca en prácticas observables y sostenidas. Esto exige combinar acciones pedagógicas, artísticas y comunicativas con procesos participativos y articulación institucional que contribuyan a hacer posibles las conductas esperadas.

8.1. Antecedentes y aprendizajes

En Bogotá, la movilidad ha sido uno de los ámbitos de intervención de la cultura ciudadana desde la década de 1990. Durante el período 1995–1997 se desarrollaron acciones con mimos en intersecciones y cruces peatonales para promover el respeto por las cebras y los semáforos. Mediante gestos y situaciones escénicas, los mimos invitaban a los conductores a detenerse antes del paso peatonal y a los peatones a utilizar los espacios demarcados. Estas acciones se complementaron con intervenciones en paraderos, orientadas a que pasajeros y conductores realizaran el ascenso y descenso de los vehículos en los lugares establecidos. En ese mismo período se difundieron las tarjetas ciudadanas como un recurso de regulación entre personas: su cara blanca, con el pulgar hacia arriba, permitía reconocer o agradecer comportamientos positivos, mientras que la cara roja expresaba desaprobación. Estas iniciativas combinaron comunicación no verbal, reconocimiento público y sanción social alrededor de las normas de convivencia.

El uso de personajes y recursos escénicos también estuvo presente en *El Poder del Cono*, campaña lanzada por la Secretaría Distrital de Movilidad en abril de 2017 para desnaturalizar el estacionamiento indebido en vías y andenes. Personas caracterizadas como conos de tránsito utilizaban el humor y las acciones teatrales para invitar a los conductores a retirar sus vehículos de lugares donde obstaculizaban la circulación o invadían espacios destinados a peatones y ciclistas. Las intervenciones buscaban cuestionar la aceptación cotidiana del mal parqueo y hacer visibles sus consecuencias sobre la accesibilidad, la seguridad vial y el uso compartido del espacio público. El trabajo en calle se complementó con contenidos pedagógicos y una serie web que presentaba historias de transformación de las prácticas de movilidad (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2017).

Desde otra forma de intervención simbólica, la campaña *Estrellas Negras*, implementada previamente en Bogotá en 2003 por el Fondo de Prevención Vial con apoyo de la ciudad, hizo visibles las consecuencias de los siniestros viales mediante marcas en el espacio público. Consistió en pintar estrellas negras con borde amarillo en lugares donde habían ocurrido muertes, acompañadas de mensajes difundidos en medios de comunicación. Su

presencia incorporó al paisaje cotidiano una referencia a las vidas perdidas y vinculó la comunicación sobre seguridad vial con la memoria de las víctimas.

Estos antecedentes muestran distintas maneras de abordar la movilidad desde la cultura ciudadana en Bogotá: la interacción directa mediante personajes y gestos, la aprobación y desaprobación entre ciudadanos y la intervención simbólica de los lugares. En estas experiencias, las calles, los cruces y los andenes fueron escenarios de pedagogía pública sobre las normas, las consecuencias de las decisiones y las formas de compartir el espacio.

8.2. Situación identificada y evidencia de pertinencia

El Anuario de siniestralidad vial de Bogotá 2025 registra 562 personas fallecidas y 19.605 lesionadas. Según la serie histórica de esta publicación, las muertes disminuyeron un 2,3% frente a las 575 registradas para 2024 y las lesiones se redujeron un 13,6%. Aunque estos resultados muestran una mejora, la magnitud del daño mantiene la necesidad de fortalecer la protección de la vida. La afectación comprende distintos actores viales: los peatones representaron el 39% de las víctimas fatales y, entre los usuarios de bicicleta, se registraron 58 fallecidos y 1.718 lesionados. Además, las personas mayores de 60 años concentraron el 48% de las muertes peatonales, mientras que el grupo de 20 a 34 años reunió el 39% de las fatalidades y el 49% de los lesionados totales. Estos datos respaldan una intervención diferencial que reconoce las necesidades de quienes caminan, pedalean y utilizan modos motorizados, promoviendo el cuidado mutuo y condiciones seguras de desplazamiento (Secretaría Distrital de Movilidad, 2025, pp. 11, 20).

En el ámbito territorial, Engativá registró 56 fallecidos; Ciudad Bolívar, 54; Kennedy, 50; Suba, 47; y Fontibón, 45. Esta distribución aporta criterios para priorizar contextos de intervención, pero los conteos no equivalen a tasas de riesgo: deben complementarse con información sobre exposición y condiciones de movilidad. Para la estrategia, estos hallazgos orientan acciones situadas que articulan el cambio comportamental con la gestión del entorno, sin atribuir los siniestros únicamente a decisiones individuales (Secretaría Distrital de Movilidad, 2025, p. 30).

La Encuesta Bienal de Cultura Ciudadana 2025 complementa esta evidencia. En los resultados divulgados por la SCRD, siete de cada diez personas no justifican desobedecer la ley de tránsito; sin embargo, el 66,1% manifestó haber presenciado vehículos en zonas prohibidas (SCRD, 2026a). La coexistencia entre rechazo a la transgresión y percepción de incumplimiento cotidiano señala la importancia de fortalecer la autorregulación, la cooperación y las expectativas compartidas sobre el comportamiento ajeno.

Además, el 78,4% reportó desplazarse en medios sostenibles -caminata, bicicleta, TransMilenio y SITP-, lo que refuerza la pertinencia de promover interacciones seguras, respetuosas e inclusivas. La encuesta sitúa los comportamientos priorizados en un contexto más amplio de convivencia y uso del espacio público (SCRD, 2026a). La siniestralidad constituye una expresión especialmente grave de los problemas de movilidad, pero no agota su dimensión cultural. También deben considerarse las prácticas que obstaculizan los desplazamientos, generan conflictos, dificultan el acceso o deterioran la experiencia de compartir el espacio público. En coherencia con el CONPES D.C. 10, la pertinencia de la estrategia comprende tanto el cuidado de la vida como la cooperación, el uso responsable de los sistemas de transporte y el reconocimiento de las necesidades de sus usuarios (SCRD, 2019).

La lectura integrada de los comportamientos estudiados permite organizar la evidencia en tres hallazgos transversales. Estos expresan patrones compartidos, con manifestaciones y pesos distintos según cada situación:

- **Hallazgo 1: El conocimiento de las normas y la valoración del cuidado no siempre se traducen en prácticas coherentes**

  Los estudios muestran tensiones entre lo que las personas saben o consideran deseable y lo que hacen o reportan hacer en situaciones concretas. Esta brecha aparece cuando se reconoce una señal, pero se prioriza continuar el recorrido; cuando existe sensibilidad hacia otras personas, pero esta no se expresa durante una interacción conflictiva; cuando se manifiesta disposición a utilizar opciones formales de estacionamiento, pero se elige la alternativa inmediata; o cuando la intención de evitar la conducción después de beber cede ante decisiones tomadas al final de una salida. Como ilustración, el 98,8% de los motociclistas encuestados identificó correctamente el significado de la luz roja, mientras que el 18,7% reportó acelerar ante la luz amarilla para alcanzar a cruzar. Por su parte, más del 55% de los participantes de ambos grupos del estudio de empatía manifestó sensibilidad ante las experiencias emocionales ajenas. La implicación para la estrategia es fortalecer la aplicación práctica del conocimiento y del cuidado en los momentos de decisión, además de ofrecer información (SCRD, 2026b, pp. 65–68, 171–174, 272, 356–360).

- **Hallazgo 2: Las decisiones están influidas por beneficios inmediatos, emociones y expectativas sociales**

El afán, la búsqueda de comodidad, el exceso de confianza y la percepción de que otras personas también incumplen pueden favorecer prácticas que se justifican como convenientes o poco riesgosas. Estos factores adquieren expresiones distintas: ganar tiempo en un cruce, responder de manera hostil ante una maniobra, detenerse cerca del destino o mantener el vehículo como opción de regreso después del consumo de alcohol. En la encuesta sobre estacionamiento, el 53,9% consideró que estacionarse en la vía pública le ahorra tiempo; en el estudio sobre conducción después de beber, el 33,9% reportó haberlo hecho al menos una vez durante el último año. La lectura conjunta señala la necesidad de intervenir las motivaciones y justificaciones que sostienen las decisiones, así como las normas sociales que las legitiman, sin reducirlas a una falta de voluntad individual (SCRD, 2026b, pp. 67–70, 171–174, 271–272, 356).

- **Hallazgo 3: Las condiciones del entorno facilitan o dificultan la posibilidad de actuar de manera cuidadosa**

  El comportamiento depende también de las opciones disponibles y de cómo se presentan en cada situación. La claridad de la señalización, las condiciones de interacción en la vía, la accesibilidad de lugares para estacionar y la disponibilidad de alternativas de regreso pueden favorecer o limitar las decisiones esperadas. El diagnóstico identifica que las opciones seguras pierden capacidad de orientar la conducta cuando se perciben como poco accesibles, costosas o difíciles de utilizar. Por ello, las acciones de cultura ciudadana deben vincular la reflexión y el aprendizaje con herramientas prácticas de planeación, reconocimiento del riesgo y cooperación, y articularse con las entidades y organizaciones que pueden intervenir las condiciones del entorno (SCRD, 2026b, pp. 69–70, 171–174, 272, 356–360).

En conjunto, los hallazgos muestran que la transformación de las prácticas de movilidad requiere conectar el conocimiento y la valoración del cuidado con las decisiones cotidianas. Esto orienta una respuesta que fortalezca habilidades, cuestione las justificaciones del riesgo, promueva referentes de cooperación y se articule con condiciones del entorno que hagan posible actuar de otra manera.

8.3. Población beneficiaria y grupos de interés

La estrategia está dirigida a quienes habitan, trabajan, estudian o transitan por Bogotá y participan en su sistema de movilidad: peatones, ciclistas, motociclistas, conductores, pasajeros. Una misma persona puede asumir varios de estos roles, por lo que se busca

fortalecer el reconocimiento mutuo y evitar representaciones que enfrenten a unos actores con otros. La focalización considerará la exposición al riesgo, los conflictos de convivencia, las barreras de acceso y las características territoriales.

Tabla 2. Población beneficiaria y grupos de interés de la estrategia

Grupo de interés	Necesidad o aporte a la estrategia	Participación prevista
Actores viales: peatones, ciclistas, motociclistas, pasajeros y conductores de vehículos particulares, transporte público y carga.	Necesidad: desplazarse con seguridad, accesibilidad y respeto. Aporte: conocimiento de las experiencias y barreras cotidianas de movilidad.	Participar en diagnósticos, espacios de cocreación, pruebas de las acciones y ejercicios de evaluación, según las condiciones de cada proceso.
Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte	Aporte: coordinación de la estrategia, diseño de experiencias y producción de conocimiento sobre los cambios culturales y comportamentales.	Articular los equipos de Transformaciones Culturales, Observatorio y Redes y Acción Colectiva, de acuerdo con sus competencias.
Secretaría Distrital de Movilidad y entidades relacionadas con la movilidad	Aporte: información técnica y territorial, coordinación sectorial y gestión de condiciones de implementación.	Acordar con la SCRD prioridades, responsabilidades y coordinación para implementación de acciones.
Instituciones educativas, academia y centros de enseñanza automovilística	Necesidad: refuerzo del enfoque de cultura ciudadana, para que no sean solo espacios técnicos de habilidades de conducción.	Concertar procesos pedagógicos y espacios de articulación.
Empresas, operadores, comercios y organizaciones comunitarias	Necesidad: mejorar las condiciones de convivencia y cuidado para los actores viales vinculados a sus entornos.	Establecer acuerdos de participación e implementación y acompañar la apropiación de aprendizajes según sus posibilidades.

Fuente. Elaboración propia. 2026

8.4. Análisis DOFA

El siguiente análisis DOFA se centra en las dificultades para traducir el cuidado de la vida y el reconocimiento de los demás en comportamientos cotidianos de cooperación y corresponsabilidad en la movilidad. Examina tanto las capacidades y disposiciones de los actores viales como las condiciones que influyen en sus decisiones al desplazarse. Las fortalezas y debilidades se refieren a conocimientos, creencias, emociones y formas de interacción. Las oportunidades y amenazas corresponden a condiciones del entorno que pueden facilitar o dificultar el cambio comportamental. Estos factores varían entre poblaciones y contextos; no describen de manera uniforme a todos los actores viales.

Tabla 3. Tabla 3. Análisis DOFA de la problemática de movilidad.

Dimensión	Factores identificados
Fortalezas	**Conocimiento de las normas de cuidado.** Los estudios muestran que conocer las normas es un punto de partida disponible para promover decisiones seguras, aunque ese conocimiento no siempre se traduzca en su cumplimiento. **Reconocimiento de las necesidades de otras personas.** El diagnóstico identifica sensibilidad hacia las experiencias ajenas. Esta capacidad puede favorecer la empatía y el reconocimiento de quienes enfrentan mayores riesgos o dificultades al desplazarse. **Rechazo a la transgresión.** La Encuesta Bienal de Cultura Ciudadana identifica una amplia desaprobación del incumplimiento de las normas de tránsito. Esta disposición puede apoyar la construcción de acuerdos de cuidado y convivencia.
Debilidades	**Distancia entre lo que se considera correcto y lo que se hace.** Reconocer una norma o valorar el cuidado no garantiza actuar de manera coherente cuando aparecen el afán, la incomodidad o la posibilidad de obtener un beneficio inmediato. **Subestimación del riesgo y de las consecuencias para los demás.** El exceso de confianza y la idea de que una conducta “no hace daño” pueden llevar a minimizar sus efectos sobre la vida, la seguridad y los desplazamientos de otras personas. **Dificultades para manejar las emociones durante los desplazamientos.** La impaciencia, la frustración y el enojo pueden favorecer respuestas hostiles y reducir la disposición a ceder, dialogar o cooperar. **Justificaciones que debilitan la corresponsabilidad.** Priorizar el ahorro de tiempo o la comodidad, o considerar que el incumplimiento ajeno justifica el propio, dificulta reconocer la responsabilidad personal en el cuidado colectivo.

Dimensión	Factores identificados
Oportunidades	**Espacios cotidianos para aprender y practicar el cuidado.** Las instituciones educativas, los centros de enseñanza automovilística, los lugares de trabajo y las organizaciones comunitarias ofrecen escenarios para vincular la reflexión con situaciones reales de movilidad. **Interacciones frecuentes entre distintos actores viales.** Los cruces, las paradas, los recorridos y los espacios compartidos ofrecen oportunidades para hacer visibles y reconocer acciones como dar paso, respetar turnos, mantener libres las zonas de circulación y ayudar a quien lo necesita. **Medidas del entorno que pueden facilitar decisiones seguras.** La señalización comprensible, la gestión de la velocidad y las alternativas accesibles de transporte y estacionamiento pueden apoyar la adopción de comportamientos de cuidado. **Un marco público que promueve la protección de la vida.** La cultura ciudadana, el Sistema Seguro y la Visión Cero permiten vincular las responsabilidades de la ciudadanía con las de las instituciones y quienes diseñan y operan el sistema de movilidad.
Amenazas	**Percepción de que incumplir es una práctica habitual.** Observar transgresiones frecuentes puede reforzar la idea de que “todo el mundo lo hace” y debilitar la disposición a cumplir y cooperar. **Presiones de tiempo en los desplazamientos.** Las exigencias laborales, los tiempos de viaje y la urgencia por llegar pueden favorecer decisiones que privilegian la rapidez sobre el cuidado. **Barreras físicas y operativas.** Las dificultades de accesibilidad, la señalización poco clara y la falta de alternativas convenientes pueden hacer más difícil actuar de manera segura y considerada con los demás. **Interacciones hostiles que refuerzan la desconfianza.** Las agresiones y la falta de consideración en la vía pueden generar respuestas defensivas o de confrontación y reforzar la expectativa de que los demás no van a cooperar.

Fuente: Elaboración propia. 2026

8.5. Árbol de problemas

El árbol de problemas organiza las principales causas y consecuencias de las prácticas e interacciones que dificultan el cuidado de la vida, la corresponsabilidad y la cooperación entre los actores viales en Bogotá. A partir del diagnóstico, relaciona los factores culturales y comportamentales -como las creencias, las emociones, la percepción del riesgo y las expectativas sobre los demás- con las condiciones del entorno que influyen en las decisiones cotidianas de movilidad.

Esta lectura permite identificar dónde orientar las acciones de cambio comportamental y cómo articularlas con medidas que faciliten prácticas seguras, respetuosas y prosociales. Las relaciones planteadas constituyen una hipótesis de trabajo que debe contrastarse en los contextos de intervención, reconociendo que los problemas de movilidad responden a múltiples factores y responsabilidades.

Ilustración 1. Árbol de problemas de la Estrategia de Cultura Ciudadana para la Movilidad.



Fuente. Elaboración propia.

En conjunto, el diagnóstico muestra que fortalecer el cuidado de la vida, la corresponsabilidad y los comportamientos prosociales requiere actuar sobre los factores culturales y las condiciones que influyen en las decisiones de movilidad. Los hallazgos, el DOFA y el árbol de problemas fundamentan los objetivos de la estrategia y orientan intervenciones que fortalezcan capacidades, faciliten alternativas de cuidado y promuevan relaciones de cooperación.

9. Objetivos de la estrategia

9.1. Objetivo general.

Promover la transformación voluntaria de comportamientos de los actores viales en Bogotá hacia el cuidado de la vida, la cooperación y la convivencia, mediante procesos participativos e intervenciones pedagógicas, artísticas, culturales y comunicativas basadas en el enfoque de cultura ciudadana y las ciencias del comportamiento, para contribuir a una movilidad segura, eficiente, sostenible e inclusiva, en coherencia con el Sistema Seguro y la Visión Cero, así como con el enfoque de Cultura Ciudadana para la Movilidad.

9.2. Objetivos Específicos.

1. Comprender los factores culturales y comportamentales que influyen en las prácticas e interacciones de los actores viales, mediante el análisis de evidencia, la observación en campo y el diálogo con las comunidades, para orientar la priorización de comportamientos, poblaciones y contextos de intervención.
2. Diseñar participativamente intervenciones pedagógicas, artísticas, culturales y comunicativas que respondan a los factores identificados, incorporando el abordaje de Performance, Escenografía y Narrativas (PEN) y definiendo los comportamientos que se busca promover, sus hipótesis de cambio y los criterios de seguimiento y evaluación.
3. Fortalecer mediante experiencias lúdicas con enfoque de cultura ciudadana para la movilidad, las capacidades y disposiciones de los actores viales (peatones, ciclistas, motociclistas, conductores de vehículos particulares y de transporte público) para reconocer los riesgos, regular sus emociones, respetar las necesidades de las demás personas y actuar con corresponsabilidad en la interacción vial, con el fin de promover el cuidado de la vida propia y la de los demás.
4. Promover acuerdos y referentes compartidos que favorezcan la corresponsabilidad y el uso equitativo del espacio público, mediante procesos comunitarios, acciones comunicativas y articulaciones con la Secretaría Distrital de Movilidad y otros actores públicos, privados y sociales que contribuyan a sostener las prácticas de cuidado en la movilidad cotidiana.

10. Desarrollo de la estrategia

La estrategia aborda la persistencia de prácticas e interacciones que debilitan el cuidado de la vida, la cooperación y el uso equitativo del espacio público en la movilidad. Su desarrollo conecta los hallazgos del diagnóstico con el diseño participativo de acciones, su implementación en contextos priorizados y la revisión de los cambios observados. Esta organización permite intervenir sobre los factores que sostienen los comportamientos y adaptar las acciones a las necesidades de las poblaciones y los territorios. El Sistema Seguro y la Visión Cero orientan transversalmente este desarrollo: la protección de la vida exige reconocer el error humano y la responsabilidad compartida de quienes participan en el sistema de movilidad. La SCRD contribuye desde la transformación cultural, mediante experiencias que favorezcan decisiones de cuidado y cooperación.

10.1. Fundamentos del diseño y lógica de cambio

El análisis de los factores culturales y comportamentales se organizó mediante el modelo COM-B, que relaciona el comportamiento con las capacidades, las oportunidades y las motivaciones (Michie et al., 2011). Este análisis permitió identificar necesidades de intervención y establecer la lógica de cambio que orienta la estrategia.

- En las *capacidades*, se identifica la necesidad de fortalecer la aplicación práctica de los conocimientos sobre el riesgo y de desarrollar habilidades para regular las respuestas emocionales. Por ello, el diseño incorpora experiencias para reconocer las consecuencias de las propias decisiones, identificar señales de tensión y practicar respuestas de cuidado ante situaciones cotidianas.
- En las *oportunidades*, se consideran tanto las alternativas materiales disponibles como la influencia de las normas sociales y del comportamiento ajeno. Estos hallazgos orientaron acciones que hacen visibles las prácticas de cooperación, promueven acuerdos y facilitan el reconocimiento de alternativas seguras, junto con la gestión de apoyos institucionales y comunitarios.
- En las *motivaciones*, se identifican justificaciones asociadas al ahorro de tiempo, la comodidad, el exceso de confianza y la aceptación percibida del riesgo. El diseño responde mediante experiencias que permitan reconsiderar esas justificaciones, reconocer sus efectos sobre otras personas y anticipar decisiones preventivas.

La teoría de cambio plantea que el fortalecimiento de estas habilidades, acompañado de respaldo social y alternativas viables, puede favorecer que la disposición al cuidado se traduzca en comportamientos seguros, corresponsables y prosociales. Esta relación orienta

la combinación de acciones: practicar una habilidad requiere oportunidades para aplicarla, y valorar la cooperación requiere reconocerla en las interacciones cotidianas.

10.2. Selección y diseño de las intervenciones

A partir de las barreras y los facilitadores identificados mediante COM-B, se utilizaron las nueve funciones de intervención de la Rueda del Cambio de Comportamiento (Michie et al., 2011) como referencia para orientar el diseño. La siguiente tabla presenta estas funciones y ejemplos de aplicación en movilidad; no constituye un listado de actividades aprobadas para cada vigencia.

Tabla 4. Tipos de intervención de acuerdo con Rueda de Cambio Comportamental

Tipo de intervención	Qué significa	Ejemplo de aplicación en movilidad
Educación	Ampliar los conocimientos y la comprensión.	Desarrollar experiencias pedagógicas que permitan comprender cómo las decisiones individuales afectan la seguridad y los desplazamientos de otras personas.
Persuasión	Movilizar emociones y valoraciones que impulsen la acción.	Representar situaciones cotidianas mediante acciones artísticas que inviten a reconocer la vulnerabilidad de otros actores viales y sus necesidades de cuidado.
Incentivación	Generar expectativas de reconocimiento o recompensa.	Reconocer simbólicamente las prácticas de cooperación, como dar paso o respetar los espacios de circulación.
Coerción o desincentivación	Generar expectativas de costos o consecuencias desfavorables.	Comunicar, desde las autoridades competentes, las sanciones asociadas a conductas que ponen en riesgo la vida.
Entrenamiento	Desarrollar habilidades mediante la práctica.	Realizar ejercicios para identificar el enojo, hacer una pausa y practicar respuestas sin agresión ante conflictos durante los desplazamientos.
Restricción	Establecer reglas que limiten ciertas conductas.	Establecer, por parte de las autoridades competentes, restricciones de circulación vehicular en espacios destinados a proteger a los peatones.
Reestructuración del entorno	Modificar las condiciones físicas o sociales que influyen en el	Incorporar señales y recordatorios en puntos de decisión que faciliten reconocer y respetar los espacios de circulación de otras personas.

Tipo de intervención	Qué significa	Ejemplo de aplicación en movilidad
	comportamiento.	
Modelamiento	Ofrecer ejemplos de comportamiento que puedan seguirse.	Escenificar formas de resolver desacuerdos y cooperar en la vía, mediante referentes cercanos a las experiencias de los participantes.
Habilitación	Proporcionar apoyos o reducir barreras más allá de la educación y el entrenamiento.	Facilitar acuerdos y apoyos entre pares para disponer de una alternativa segura de regreso cuando se prevé consumir alcohol.

Fuente. Elaboración propia. 2026.

El diseño prioriza la educación, la persuasión, el entrenamiento, el modelamiento y la habilitación, articulados con propuestas de reconocimiento simbólico y cambios en el entorno social. La combinación específica se define según la barrera identificada, la población y el contexto, y se registra en la ficha de cada acción. Las medidas de regulación, control o intervención física del entorno se coordinan con las entidades competentes.

10.3 El abordaje PEN en el diseño de las acciones

El abordaje de Performance, Escenografía y Narrativas (PEN) orienta transversalmente el diseño, al conectar los factores culturales y los mecanismos de cambio con experiencias de interacción entre actores viales. Se articulan los gestos, roles y formas de relacionarse en la vía -performance-, los espacios y objetos que influyen en esas interacciones -escenografía- y los relatos compartidos que les dan sentido -narrativas-. Así, la elección de personajes, materiales, mensajes y dinámicas de participación responde al cambio que cada acción busca promover y al contexto en el que se desarrolla (SCRD, 2023).

10.4 Líneas de acción

La Estrategia de Cultura Ciudadana para la Movilidad se desarrolla mediante tres líneas de acción: *Con los pies en la tierra*; *Al dar vía, das vida*; y *Movilidad sostenible e inclusiva*. Estas organizan las intervenciones alrededor de comportamientos y situaciones concretas de los desplazamientos cotidianos.

Los propósitos de movilidad segura, eficiente, sostenible e inclusiva atraviesan las tres líneas. Su articulación se expresa en la protección de la vida, la cooperación para facilitar los desplazamientos y el reconocimiento de las distintas necesidades de quienes comparten la

vía. Cada línea contribuye a estos propósitos desde un énfasis particular y mediante acciones pedagógicas, artísticas y participativas.

Los formatos de intervención se seleccionan según el comportamiento que se busca transformar, las personas participantes y las condiciones del lugar. A continuación, se describe en qué consisten y cómo se vinculan con el propósito de cada línea.

10.4.1. Con los pies en la tierra

Esta línea se dirige a motociclistas y aborda la detención oportuna ante el semáforo en rojo. Su diseño trabaja sobre la relación entre el afán, la percepción del riesgo y las decisiones que se toman al aproximarse a una intersección. La invitación a “poner los pies en la tierra” vincula el gesto de detener la motocicleta con una pausa para reconocer las consecuencias de continuar y proteger la vida propia y la de otras personas.

Su énfasis es la movilidad segura, al promover decisiones que reduzcan la exposición al riesgo en las intersecciones. Se relaciona con la movilidad eficiente mediante el respeto por los turnos de paso y una circulación coordinada. Asimismo, contribuye a la movilidad sostenible e inclusiva al favorecer el respeto por los cruces y por las personas que caminan o se desplazan en bicicleta, considerando sus diferentes condiciones y tiempos de desplazamiento. A continuación, se relacionan las tipologías de acciones de la línea:

Tabla 5. Tipología de acción línea con los pies en la tierra

Tipología de acción	En qué consiste y cómo se aplica en la línea
Teatro invisible	Es una intervención teatral que ocurre en un entorno cotidiano, sin anunciarse inicialmente como una representación. Los personajes plantean una situación que interpela a quienes la presencian. En esta línea, permite poner en escena el afán y las decisiones de riesgo para abrir una reflexión sobre el valor de detenerse y cuidar la vida.
Experimentos sociales	Son situaciones preparadas para propiciar una interacción y hacer visibles las respuestas, creencias o expectativas de las personas. En esta línea se utilizan como recurso pedagógico para cuestionar la importancia atribuida a ganar unos segundos y reconocer alternativas de cuidado. Su denominación no implica, por sí misma, una evaluación experimental de impacto.
Circuito pedagógico	Es un recorrido por estaciones o actividades conectadas, en

Tipología de acción	En qué consiste y cómo se aplica en la línea
	las que las personas participan en ejercicios y conversaciones sobre un mismo problema. En esta línea, articula el reconocimiento del riesgo en las intersecciones, la reflexión sobre las decisiones y la identificación de prácticas de detención segura.

Las intervenciones escénicas y los experimentos sociales generan encuentros breves que interpelan las decisiones cotidianas, mientras que el circuito permite profundizar en ellas mediante una experiencia más extensa. Estos formatos pueden implementarse de manera independiente o complementaria, según las condiciones de cada espacio.

10.4.2. Al dar vía, das vida

Esta línea se centra en la empatía y la cooperación entre actores viales. Aborda situaciones en las que el afán, la frustración o el enojo dificultan reconocer las necesidades de otras personas y pueden convertirse en confrontaciones. Su propósito es favorecer interacciones de cuidado mediante la toma de perspectiva, la gestión emocional y el reconocimiento de acciones como ceder el paso y facilitar el desplazamiento de otros.

La línea vincula la movilidad eficiente con la capacidad de cooperar y resolver encuentros cotidianos sin bloquear o dificultar el desplazamiento ajeno. Aporta a la movilidad segura al trabajar las respuestas impulsivas y hostiles que pueden aumentar el riesgo. Su relación con la movilidad sostenible e inclusiva se concreta en el reconocimiento de quienes utilizan distintos modos de transporte y en la disposición a responder a sus necesidades, especialmente cuando se encuentran en condiciones de mayor vulnerabilidad.

Tabla 6. Tipología de acción línea al dar vía. Das vía

Tipología de acción	En qué consiste y cómo se aplica en la línea
Laboratorio de co-creación	Es un espacio de trabajo participativo en el que las personas comparten experiencias, identifican problemas y construyen propuestas. En esta línea, recoge situaciones de conflicto y cooperación entre actores viales para elaborar mensajes, acuerdos y recursos pedagógicos vinculados con sus experiencias de movilidad.
Urbanismo táctico	Consiste en intervenciones temporales del espacio que permiten ensayar otras formas de usarlo y relacionarse en él. En esta línea, incorpora recursos visuales y señalética

Tipología de acción	En qué consiste y cómo se aplica en la línea
	para hacer visibles los gestos de cooperación, expresar gratitud y reconocer a quienes facilitan el desplazamiento de otras personas.
Acción pedagógica con el kit de gestión emocional	Es una experiencia guiada que utiliza objetos y metáforas de la conducción para trabajar las emociones. A partir de situaciones cotidianas de tensión, invita a identificar lo que se siente, hacer una pausa y explorar respuestas que eviten la agresión. Los recursos del kit conectan la reflexión con decisiones concretas durante los desplazamientos.

Estas acciones trabajan dimensiones complementarias de la empatía: el laboratorio incorpora las experiencias ciudadanas al diseño; las intervenciones temporales hacen visible la cooperación en el espacio compartido; y el kit permite explorar cómo las respuestas personales pueden facilitar o deteriorar la convivencia vial.

10.4.3. Movilidad sostenible e inclusiva

Esta línea promueve el cuidado, la corresponsabilidad y la toma de decisiones que favorezcan el uso de la bicicleta, los desplazamientos a pie y el transporte público. Invita a reconocer cómo las formas de desplazarse y de compartir la vía inciden en el bienestar de otras personas. Su énfasis en la movilidad sostenible e inclusiva se expresa en la valoración de estos modos de transporte y en el reconocimiento de las distintas condiciones para utilizarlos, incluidas las barreras asociadas al género. Se articula con la movilidad segura mediante la protección de quienes caminan y pedalean, y con la movilidad eficiente al promover el respeto por los espacios de circulación y la cooperación para facilitar los recorridos.

La línea reúne dos frentes de intervención:

Promoción de la movilidad sostenible

Este frente vincula la experiencia de recorrer la ciudad con el reconocimiento de la bicicleta y otros modos sostenibles. Las acciones combinan la participación corporal, los recursos artísticos y la conversación sobre las decisiones de movilidad.

Tabla 7. Tipología de acción

Tipología de acción	En qué consiste y cómo se aplica en la línea
Recorrido performático en bicicleta	Es un desplazamiento colectivo que incorpora gestos, vestuario, objetos o mensajes como parte de una propuesta artística. El recorrido convierte el tránsito por la ciudad en una acción visible que invita a valorar el uso de la bicicleta y a reconocer a quienes pedalean como personas con derecho a desplazarse de manera segura.
Espacios de sensibilización sobre movilidad sostenible	Son encuentros pedagógicos que utilizan preguntas, recursos visuales o actividades participativas para conversar sobre las formas de desplazarse. Permiten relacionar las elecciones de transporte con el cuidado colectivo e identificar condiciones que facilitan o dificultan caminar, pedalear o utilizar el transporte público.

Cuidado de los peatones

Este frente reconoce la mayor vulnerabilidad de quienes caminan frente a los vehículos y sitúa su protección en las decisiones de los demás actores viales. Las acciones se centran en respetar la cebra, mantener libres los cruces y reconocer los distintos tiempos que requieren las personas para atravesar una vía, con especial atención a personas mayores, niñas, niños y personas con discapacidad.

Tabla 8. Tipología de acción

Tipología de acción	En qué consiste y cómo se aplica en la línea
Espacios de sensibilización sobre el cuidado peatonal	Son experiencias guiadas de conversación y participación que permiten reconocer el cruce desde la perspectiva de quien camina. Mediante situaciones cotidianas y recursos pedagógicos, invitan a identificar cómo una decisión de quien conduce puede proteger o poner en riesgo a una persona que atraviesa la vía.
Acciones pedagógicas y comunicativas sobre el respeto de la cebra	Utilizan mensajes y recursos visuales para vincular el cuidado con comportamientos observables: detenerse antes de la cebra cuando el semáforo está en rojo, mantener libre el paso peatonal y permitir que las personas completen el cruce sin presiones.

En ambos frentes, la sensibilización se vincula con decisiones concretas de cuidado y corresponsabilidad. Los recorridos y los encuentros pedagógicos permiten reconocer las experiencias de quienes caminan y pedalean, mientras que los recursos comunicativos refuerzan las prácticas necesarias para compartir la vía.

10.5. Ruta de implementación

Una vez diseñadas y producidas las acciones, su implementación se organiza mediante un trabajo conjunto entre la persona responsable de la estrategia, el equipo PEN y los aliados vinculados a cada intervención. Este proceso comprende la identificación de públicos y espacios, la concertación de las condiciones de realización, la preparación del equipo, el desarrollo de la acción y el registro de aprendizajes.

- **Identificación de públicos y aliados.** A partir del comportamiento que aborda cada acción, se identifican los actores viales a quienes está dirigida y los espacios que permiten vincularlos. Se prioriza la articulación con centros de enseñanza automovilística, instituciones educativas y de formación, empresas que reúnen ciclistas y motociclistas -como las de domicilios-, operadores de transporte público y otras organizaciones relacionadas con los grupos de interés de la estrategia. La selección considera la correspondencia entre el propósito de la acción y las características de las personas participantes. Las intervenciones pueden desarrollarse mediante participación abierta en el espacio público, con personas que transitan por el lugar, o con grupos previamente convocados por las instituciones y organizaciones aliadas. Esta distinción orienta la duración, las formas de interacción y las condiciones logísticas de cada implementación.
- **Concertación de la implementación.** La persona responsable de la estrategia y el equipo PEN coordinan con el aliado la definición del lugar, la fecha, los horarios, la duración y el número previsto de participantes, cuando corresponda. También acuerdan las responsabilidades de convocatoria, los recursos necesarios y los apoyos logísticos que aporta cada parte, de acuerdo con las características de la acción y las posibilidades del espacio.
- **Verificación de las condiciones del lugar.** Se realizan visitas técnicas coordinadas entre el equipo de la estrategia y el aliado para revisar la distribución del espacio, las condiciones de acceso y circulación y los requerimientos de montaje y desarrollo de la actividad. Esta revisión prioriza la seguridad de las personas participantes y del equipo artístico, pedagógico e implementador. En las intervenciones en vía, se verifica que la

ubicación y las dinámicas propuestas permitan realizar la acción sin exponer a las personas a riesgos ni obstaculizar la circulación.

- **Preparación y desarrollo de la acción.** La persona responsable de la estrategia y el equipo PEN orientan la revisión del guion o la metodología, la distribución de roles y la verificación de materiales. A partir de las condiciones acordadas con el aliado, se ajustan el lenguaje, la duración y las dinámicas de participación a las características del público y del lugar, manteniendo el propósito de cambio de la acción. Durante la implementación, el equipo acompaña la participación y coordina los aspectos pedagógicos, artísticos y logísticos.
- **Registro y revisión de la experiencia.** Cada implementación cuenta con un registro que recoge el lugar, la fecha, la acción desarrollada, la participación y las observaciones relevantes. Según el formato de intervención, se utilizan conteos de participantes, listados de asistencia cuando corresponda, registros fotográficos e informes de implementación. Al finalizar, la persona responsable de la estrategia y el equipo PEN revisan lo que funcionó, las dificultades encontradas y los ajustes necesarios para próximas jornadas.

11. Articulación institucional

11.1. Áreas de la Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte con quienes se realiza articulación para el desarrollo de la estrategia.

- La *Dirección de Transformaciones Culturales* lidera la Estrategia de Cultura Ciudadana para la Movilidad y coordina el trabajo entre las dependencias y los equipos de la SCRD que contribuyen a su diseño, implementación y evaluación. Esta articulación conecta la producción de conocimiento con la creación de acciones, la construcción de narrativas cuidadoras y la vinculación de aliados. La persona responsable de la estrategia y el equipo del Laboratorio Creativo PEN trabajan conjuntamente en el diseño, la adaptación y la implementación de las acciones pedagógicas y artísticas. Su coordinación permite mantener la relación entre los comportamientos priorizados, las experiencias propuestas y las condiciones de participación de los públicos a quienes se dirigen.
- La *Dirección del Observatorio y Gestión del Conocimiento* desarrolla diagnósticos que orientan el diseño de la estrategia a partir de los comportamientos priorizados, los factores culturales y los determinantes comportamentales asociados. Asimismo, diseña e implementa instrumentos de medición para valorar los resultados y, según el

alcance de cada evaluación, el impacto de las acciones. La información producida aporta elementos para revisar las hipótesis de cambio y orientar los ajustes de la estrategia.

- La *Dirección de Redes y Acción Colectiva* apoya la articulación con entidades, organizaciones y otros aliados que pueden ampliar el alcance y la circulación de la estrategia. Su participación contribuye a identificar oportunidades de colaboración y a vincular actores que fortalezcan el desarrollo de las acciones.
- Desde la Subsecretaría de Cultura Ciudadana y Gestión del Conocimiento, el *equipo de Narrativas* acompaña la construcción de las campañas que articulan y comunican las acciones de la estrategia. Desde el enfoque de cultura ciudadana y el uso de narrativas cuidadoras, contribuye a formular mensajes que promuevan la reflexión, el reconocimiento mutuo y la corresponsabilidad, manteniendo coherencia con los comportamientos y las relaciones de cuidado que se busca fortalecer.

11.2. Entidades adscritas u otras entidades o instancias distritales, nacionales o internacionales con las que se articula.

Secretaría Distrital de Movilidad: es el principal aliado institucional de la Estrategia de Cultura Ciudadana para la Movilidad. Esta articulación se puede desarrollar mediante convenios interadministrativos que permiten aunar esfuerzos para el diseño y la implementación de la estrategia, vinculando el conocimiento técnico del sector movilidad con el enfoque de cultura ciudadana y las propuestas pedagógicas, artísticas y comunicativas de la SCRD.

La colaboración también puede darse, mediante la coordinación y el apoyo conjunto a acciones de cultura ciudadana para la movilidad. En este trabajo participan distintas dependencias de la Secretaría Distrital de Movilidad, de acuerdo con sus competencias y las necesidades de cada acción. Los alcances y las responsabilidades se concertan entre los equipos involucrados según los públicos, los espacios y los propósitos de la intervención.

Secretaría de Educación del Distrito, a través de su área de bienestar y de iniciativas de movilidad escolar como Al Colegio en Bici y Ciempiés. Esta colaboración permitiría vincular acciones de cuidado, reconocimiento de los actores viales y corresponsabilidad en los desplazamientos de las comunidades educativas. Asimismo, se identifica al Instituto Distrital de Recreación y Deporte (IDRD) como un posible aliado para promover el uso de la bicicleta y la caminata, así como el respeto y el cuidado de quienes utilizan estos modos de

transporte. Estas posibles articulaciones se explorarían de acuerdo con los propósitos de la estrategia, las competencias de cada entidad y las oportunidades de trabajo conjunto.

11.3. Mecanismos de coordinación.

La coordinación de la estrategia se desarrolla mediante mesas de trabajo internas con las áreas y los equipos de la SCRD que participan en su desarrollo, y mesas de trabajo con las entidades y los aliados externos. Estos espacios permiten concertar acciones, definir responsabilidades, revisar avances y acordar ajustes según las necesidades de diseño, implementación y seguimiento de la estrategia.

12. Seguimiento, evaluación y mejora continua

12.1. Mecanismos de monitoreo y seguimiento

El monitoreo y seguimiento de la estrategia se apoya en el plan de trabajo y el plan de acción operativo, como herramientas para contrastar las actividades previstas con los avances de implementación. Su revisión permite identificar el cumplimiento de los compromisos, las dificultades encontradas y los ajustes necesarios en los tiempos, las responsabilidades y las condiciones de ejecución. La trazabilidad documental se sustenta en los registros de implementación, informes de avance, actas de las mesas de trabajo y demás evidencias de las acciones desarrolladas. Estos soportes se organizan en los repositorios institucionales correspondientes y permiten documentar tanto la ejecución como las decisiones que modifican o complementan la planeación.

El seguimiento comprende también la revisión de la pertinencia de las acciones frente a los objetivos de la estrategia, los comportamientos priorizados y las características de las poblaciones y los contextos de intervención. Para ello, la persona responsable de la estrategia y los equipos involucrados recogen las observaciones de la implementación y la retroalimentación de participantes y aliados, con el fin de identificar aspectos que deban mantenerse, adaptarse o fortalecerse.

Cuando las condiciones técnicas, operativas y la disponibilidad de los equipos lo permitan, se desarrollarán ejercicios de evaluación en articulación con la Dirección del Observatorio y Gestión del Conocimiento Cultural. Su alcance y sus instrumentos se definirán según las características de las acciones y las posibilidades de medición. Los hallazgos constituirán un insumo para revisar lo formulado, ajustar las intervenciones y orientar el diseño de nuevas acciones, diferenciando el cumplimiento de actividades de los cambios observados en los factores culturales y los comportamientos abordados.

Al finalizar cada vigencia, se realizará un balance de la estrategia que integre el cumplimiento de la planeación, las acciones desarrolladas, los resultados disponibles, las dificultades y los aprendizajes de la implementación. Este balance quedará documentado y servirá como insumo para definir las prioridades de la siguiente vigencia y orientar la revisión y actualización de la estrategia.

12.2. Actualización de la estrategia

La Estrategia de Cultura Ciudadana para la Movilidad se actualizará cuando se identifiquen necesidades de ajuste o se presenten cambios en el diagnóstico, la normativa, la operación o las decisiones institucionales que incidan en su implementación. Esta revisión se sustentará en el balance anual y en la información producida por los mecanismos de monitoreo, seguimiento y evaluación descritos en el apartado anterior. Cuando no se requieran modificaciones, se dejará constancia mediante acta de la revisión realizada y de las razones para mantener la formulación vigente.

La actualización seguirá un ciclo de mejora continua alineado con el protocolo IDEARR. Comprenderá la revisión del diagnóstico y de los resultados disponibles, el análisis de la implementación de las tres líneas de acción y la identificación de diferencias entre lo planeado y lo alcanzado. Este ejercicio considerará los aspectos técnicos y operativos, los aprendizajes y las oportunidades de mejora, mediante la consulta con los equipos y aliados involucrados.

A partir de este análisis, se formularán los ajustes y se someterán a la validación institucional correspondiente. Las modificaciones quedarán documentadas en el control de cambios y se incorporarán, cuando corresponda, en los instrumentos de planeación, diseño y seguimiento. Se socializarán con los equipos responsables y los aliados pertinentes para orientar su aplicación. Sus efectos se revisarán durante el siguiente ciclo de seguimiento para establecer si respondieron a las necesidades identificadas o requieren nuevos ajustes.

13. Anexos

Anexo 1 Referencias bibliográficas.

Control de cambios (obligatorio)

No.	CAMBIOS REALIZADOS
1	Ver Solicitud de creación, modificación o eliminación de documento caso GLPI 166466 / Radicado:

No.	CAMBIOS REALIZADOS
	20269300689963 Fecha: 20/11/2026

Responsables de elaboración, revisión y aprobación (obligatorio)

ELABORADO POR *Persona(s) responsable(s) de crear, proyectar la modificación y/o ajuste del documento*	APROBADO POR *Líder del Proceso quién debe hacer cumplir el contenido establecido en el documento*	REVISADO POR *Persona(s) de la OAP responsable(s) de verificar que el documento contenga los lineamientos establecidos*	AVALADO POR *Jefe de la Oficina Asesora de Planeación*
NOMBRE: Daniela Rojas Hinojoza Daniela Santos Rodríguez Nesly Jackelin Cogollos González	NOMBRE: Mariana Álvarez Matallana	NOMBRE: Alejandra Trujillo Diaz	NOMBRE: Luis Fernando Mejía Castro
CARGO: Profesional especializada DTC. Contratista DTC Profesional especializada DTC.	CARGO: Directora de Transformaciones Culturales Subsecretaria de Cultura Ciudadana y Gestión del Conocimiento (E)	CARGO: Contratista Oficina Asesora de Planeación	CARGO: Jefe de la Oficina Asesora de Planeación
FIRMA: Electrónica	FIRMA: Electrónica	FIRMA: Electrónica	FIRMA: Electrónica

Documento 20269300689963 firmado electrónicamente por:	
Luis Fernando Mejia Castro	Jefe Oficina Asesora de Planeación Oficina Asesora de Planeación Fecha firma: 20-11-2026 15:16:53
Jenny Alejandra Trujillo Diaz	Contratista Oficina Asesora de Planeación Fecha firma: 20-11-2026 14:45:47
Mariana Álvarez Matallana (E)	Subsecretaria de Cultura Ciudadana y Gestión del Conocimiento (E) Subsecretaría Distrital de Cultura Ciudadana y Gestión del Conocimiento Fecha firma: 20-11-2026 11:47:43
Mariana Álvarez Matallana	Directora de Transformaciones Culturales Dirección de Transformaciones Culturales Fecha firma: 20-11-2026 11:43:55
Nesly Jackelin Cogollos Gonzalez	Profesional Especializado Dirección de Transformaciones Culturales Fecha firma: 20-11-2026 11:26:27
Daniela Rojas Hinojoza	Profesional Especializado Código 222 Grado 19 Dirección de Transformaciones Culturales Fecha firma: 20-11-2026 11:24:41

aa7d2eb5a03001bbb8b860bad81fd39d358ca3f21bf1c30b853c4dfcc3809285
Codigo de Verificación CV: ddd13