



UNIVERSIDAD EUROPEA

MASTER EN DISEÑO URBANO Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Trabajo Final de Master

Tutor:

Alejandro García García

**Entre el plan y la proximidad: análisis potencial de la ciudad de 15 minutos en cuatro
ámbitos de Bogotá**

Alumna:

Mariana Alejandra Llorente Sáenz – 224O0299

Marzo de 2026

Resumen

Ante la fragmentación de la ciudad y la fuerte dependencia del automóvil, el modelo de la ciudad de 15 minutos propone organizar el territorio para que las personas accedan a la mayoría de los servicios esenciales mediante recorridos cortos, preferiblemente caminando o en bicicleta. En el caso de Bogotá, se evalúa la viabilidad de este modelo tomando como referencia aportes teóricos, junto con normativas vigentes como el POT 2021 y el PMSS 2035.

Este estudio analiza cómo puede aplicarse el modelo de la ciudad de 15 minutos en Bogotá, a partir de la comparación de cuatro localidades: Fontibón, Chapinero, Kennedy y Teusaquillo. La investigación surge de la necesidad de entender de qué manera los distintos contextos urbanos influyen en la posibilidad de reorganizar la vida cotidiana a escala de barrio. A partir de estas bases, se estudian variables como la proximidad funcional de los equipamientos, usos del suelo, morfología urbana y la infraestructura de la movilidad peatonal y ciclista en las cuatro localidades seleccionadas.

La metodología se desarrolla a través de cartografía elaborada en ArcGIS, matrices de evaluación y análisis de la normativa urbana para reconocer ventajas y desventajas específicas en cada localidad. Con esto, se plantean lineamientos orientados a fortalecer la accesibilidad en el ámbito barrial, dando continuidad de la red peatonal y a la consolidación de la morfología. De este modo, el estudio busca aportar criterios para avanzar hacia una Bogotá más accesible en la vida diaria de sus habitantes.

Palabras clave: Accesibilidad, alineación normativa, proximidad urbana, desigualdad socioespacial, ciudad de 15 minutos.

Abstract

Given the city's fragmentation and strong dependence on the automobile, the 15-minute city model proposes organizing urban territory so that people can access most essential services through short trips, preferably on foot or by bicycle. In the case of Bogotá, the viability of this model is evaluated based on theoretical contributions, together with current planning frameworks such as the 2021 Land Use Plan (POT) and the 2035 Sustainable Mobility Master Plan (PMSS).

This study analyzes how the 15-minute city model can be applied in Bogotá through a comparison of four localities: Fontibón, Chapinero, Kennedy, and Teusaquillo. The research arises from the need to understand how different urban contexts influence the possibility of reorganizing daily life at the neighborhood scale. Based on this, variables such as the functional proximity of facilities and services, land use, urban morphology, and pedestrian and cycling infrastructure are examined in the four selected localities.

The methodology is developed through cartography produced in ArcGIS, evaluation matrices, and analysis of urban regulations in order to identify the specific advantages and disadvantages of each locality. From this, guidelines are proposed to strengthen accessibility at the neighborhood scale, improve the continuity of the pedestrian network, and support the consolidation of urban morphology. In this way, the study seeks to contribute criteria for advancing toward a more accessible Bogotá in the daily lives of its inhabitants.

Key words: Accessibility, regulatory alignment, urban proximity, socio-spatial inequality, 15-minute city.

Tabla de Contenidos

2. Introducción	14
3. Hipótesis.....	17
4. Objetivos	19
3.1. Objetivo General.....	19
3.2. Objetivos Específicos.....	19
5. Estado del Arte.....	20
4.1. Marco Teórico.....	21
4.1.1. Tres Niveles para Interpretar la Proximidad	22
4.1.2. Parámetros de Evaluación y Síntesis Comparativa.....	23
4.1.3. El Marco Normativo como Soporte del Análisis	24
4.1.4. El POT como Instrumento para la Proximidad Urbana	25
4.1.5. El Aporte del PMSS a la Proximidad	26
4.1.6. El Manual del Espacio Público como Soporte Técnico para la Proximidad Efectiva.....	27
4.2. Marco Conceptual.....	29
Figura 1	32
<i>Esquema de estrategias para aplicar el modelo.....</i>	<i>32</i>
4.3. Marco Referencial.....	33
6. Marco Metodológico	34
5.1. Tipo de Metodología.....	34
5.2. Instrumentos y Fuentes	35
7. Análisis de Resultados	36
Figura 2	37
<i>Mapa predial urbano de Bogotá.....</i>	<i>37</i>
Figura 3	39
<i>Mapa de los barrios que se van analizar.....</i>	<i>39</i>
6.1. Caracterización y comparación de las cuatro localidades.....	40
6.1.1. A - Localidad de Fontibón: Ciudad Salitre	40

	7
Figura 4	41
<i>Plano uso del suelo de la localidad de Fontibón.</i>	41
Figura 5	42
<i>Plano de equipamientos existentes de la localidad de Fontibón.</i>	42
Figura 6	43
<i>Plano de espacio público de la localidad de Fontibón.</i>	43
Figura 7	44
<i>Plano de la red de ciclo-infraestructura de la localidad de Fontibón.</i>	44
Figura 8	45
<i>Plano de la trama urbana del sector de Salitre.</i>	45
6.1.2. B - Localidad de Chapinero: Chapinero Central y Lourdes	45
Figura 9	46
<i>Plano uso del suelo de la localidad de Chapinero.</i>	46
Figura 10	47
<i>Plano de equipamientos existentes de la localidad de Chapinero.</i>	47
Figura 11	48
<i>Plano de espacio público de la localidad de Chapinero.</i>	48
Figura 12	49
<i>Plano de la red de ciclo-infraestructura de la localidad de Chapinero.</i>	49
Figura 13	50
<i>Plano de la trama urbana del sector de Chapinero Central y Lourdes.</i>	50
6.1.3. C - Localidad de Kennedy: Patio Bonito y Tintal.....	51
Figura 14	51
<i>Plano uso del suelo de la localidad de Kennedy.</i>	51
Figura 15	52
<i>Plano de equipamientos existentes de la localidad de Kennedy.</i>	52
Figura 16	53
<i>Plano de espacio público de la localidad de Kennedy.</i>	53
Figura 17	54
<i>Plano de la red de ciclo-infraestructura de la localidad de Kennedy.</i>	54
Figura 18	55
<i>Plano de la trama urbana del sector de Patio Bonito y Tintal.</i>	55
6.1.4. D - Localidad de Teusaquillo: CAN, Corferias y Ciudad Universitaria.....	56
Figura 19	56
<i>Plano uso del suelo de la localidad de Teusaquillo.</i>	56
Figura 20	57
<i>Plano de equipamientos existentes de la localidad de Teusaquillo.</i>	57
Figura 21	58

	8
<i>Plano de espacio público de la localidad de Teusaquillo.</i>	58
Figura 22	59
<i>Plano de la red de ciclo-infraestructura de la localidad de Teusaquillo.</i>	59
Figura 23	60
<i>Plano de la trama urbana del sector de CAN, Corferias y Ciudad Universitaria.</i>	60
Tabla 1	62
<i>Matriz comparativa</i>	62
Figura 24	64
<i>Plano de proximidad a parques en Bogotá</i>	64
Figura 25	65
<i>Plano de zonas deficitarias sin parques en Bogotá.</i>	65
6.2. Evaluación de la Capacidad de los Instrumentos de Ordenamiento Vigentes en Bogotá .	65
Figura 26	68
<i>Esquema evaluación de la capacidad de los instrumentos de ordenamiento.</i>	68
6.2.1. El POT y su Capacidad para Estructurar Territorios de Proximidad	68
6.2.2. El PMSS como Soporte de Movilidad para la Proximidad	70
6.2.3. El Manual del Espacio Público y la Proximidad Efectiva	72
6.2.4. Síntesis de la Capacidad Institucional Frente al Modelo de Ciudad de 15 Minutos .	73
Figura 27	76
<i>Isócrona de equipamientos en la Localidad de Fontibón: Ciudad Salitre.</i> Erro! Indicador não definido.	
Figura 28	78
<i>Isócrona de transporte en la Localidad de Fontibón: Ciudad Salitre.</i>	78
Figura 29	79
<i>Isócrona de equipamientos en la Localidad de Chapinero: Chapinero Central y Lourdes.</i>	79
Figura 30	80
<i>Isócrona de transporte en la Localidad de Chapinero: Chapinero Central y Lourdes.</i>	80
Figura 31	81
<i>Isócrona de equipamientos en la Localidad de Kennedy: Patio Bonito y Tintal.</i>	81
Figura 32	82
<i>Isócrona de trasnporte en la Localidad de Kennedy: Patio Bonito y Tintal.</i>	82
Figura 33	83
<i>Isócrona de equipamientos en la Localidad de Teusaquillo: CAN, Corferias y Ciudad Universitaria.</i>	83
Figura 34	84
<i>Isócrona de transporte en la Localidad de Teusaquillo: CAN, Corferias y Ciudad Universitaria.</i>	84
Figura 35	85

<i>Isócrona de proximidad de 15 minutos caminando en la localidad de Fontibon: Ciudad Salitre</i>	Erro! Indicador não definido.
<i>Transmilenio</i>	Erro! Indicador não definido.
Figura 36	87
<i>Isócrona de proximidad de 15 minutos caminando en la localidad de Fontibon: Ciudad Salitre</i>	87
<i>Colegios</i>	87
Figura 37	88
<i>Isócrona de proximidad de 15 minutos caminando en la localidad de Fontibon: Ciudad Salitre</i>	88
<i>Centros de salud</i>	88
Figura 38	89
<i>Isócrona de proximidad de 15 minutos caminando en la localidad de Fontibon: Ciudad Salitre</i>	89
<i>CAIs</i>	89
Figura 39	90
<i>Isócrona de proximidad de 15 minutos caminando en la localidad de Lourdes-Chapinero</i>	90
<i>Transmilenio</i>	90
Figura 40	91
<i>Isócrona de proximidad de 15 minutos caminando en la localidad de Lourdes-Chapinero</i>	91
<i>Centros de salud</i>	91
Figura 41	92
<i>Isócrona de proximidad de 15 minutos caminando en la localidad de Lourdes-Chapinero</i>	92
<i>Colegios</i>	92
Figura 42	93
<i>Isócrona de proximidad de 15 minutos caminando en la localidad de Lourdes-Chapinero</i>	93
<i>CAIs</i>	93
Figura 43	94
<i>Isócrona de proximidad de 15 minutos caminando en la localidad de Kennedy: Patio Bonito & Tintal - Transmilenio</i>	94
Figura 44	95
<i>Isócrona de proximidad de 15 minutos caminando en la localidad de Kennedy: Patio Bonito & Tintal - Colegios</i>	95
Figura 45	96
<i>Isócrona de proximidad de 15 minutos caminando en la localidad de Kennedy: Patio Bonito & Tintal – Centros de salud</i>	96
Figura 46	97
<i>Isócrona de proximidad de 15 minutos caminando en la localidad de Kennedy: Patio Bonito & Tintal</i>	97
Figura 47	98

	10
<i>Isócrona de proximidad de 15 minutos caminando en la localidad de Teusaquillo: CAN, Corferias y Ciudad Universitaria - Transmilenio</i>	98
Figura 48	99
<i>Isócrona de proximidad de 15 minutos caminando en la localidad de Teusaquillo: CAN, Corferias y Ciudad Universitaria – Colegios</i>	99
Figura 49	100
<i>Isócrona proximidad de 15 minutos caminando en la localidad de Teusaquillo: CAN, Corferias y Ciudad Universitaria – Centros de salud</i>	100
Figura 50	101
<i>Isócrona de proximidad de 15 minutos caminando en la localidad de Teusaquillo: CAN, Corferias y Ciudad Universitaria - CAIs</i>	101
6.3. Estrategias urbanas para la consolidación del modelo de ciudad de 15 minutos las cuatro localidades de Bogotá	102
6.3.1. A - Localidad de Fontibón: Ciudad Salitre	102
Tabla 2	103
<i>Matriz de lineamientos en la Localidad de Fontibón: Ciudad Salitre.</i>	103
Figura 51	105
<i>Esquema de lineamientos en la Localidad de Fontibón: Ciudad Salitre.</i>	105
6.3.2. B - Localidad de Chapinero: Chapinero Central y Lourdes	105
Tabla 3	106
<i>Matriz de lineamientos en la Localidad de Chapinero: Chapinero Central y Lourdes.</i>	106
Figura 52	107
<i>Esquema de lineamientos en la Localidad de Chapinero: Chapinero Central y Lourdes.</i>	107
6.3.3. C - Localidad de Kennedy: Patio Bonito y Tintal.....	108
Tabla 4	109
<i>Matriz de lineamientos en la Localidad de Kennedy: Patio Bonito y Tintal.</i>	109
Figura 53	111
<i>Esquema de lineamientos en la Localidad de Kennedy: Patio Bonito y Tintal.</i>	111
6.3.4. D - Localidad de Teusaquillo: CAN, Corferias y Ciudad Universitaria.....	111
Tabla 5	112
<i>Matriz de lineamientos en la Localidad de Teusaquillo: CAN, Corferias y Ciudad Universitaria</i>	112
Figura 54	114
<i>Esquema de lineamientos en la Localidad de Teusaquillo: CAN, Corferias y Ciudad Universitaria</i>	114
6.3.5. Ejes estratégicos compartidos en las cuatro localidades	115
Figura 55	115
<i>Esquema de términos generales del modelo de ciudad 15 minutos.</i>	115
8. Conclusiones	122

	11
9. Bibliografia	124

Índice de Tablas

Tabla 1	62
Tabla 2	103
Tabla 3	106
Tabla 4	109
Tabla 5	112

1. Introducción

En las últimas décadas, las ciudades han crecido, se han fragmentado y han dispersado los servicios y equipamientos urbanos. Por eso, ahora hay mayores distancias entre los lugares donde las personas viven, trabajan, estudian o disfrutan del ocio, lo que ha aumentado la dependencia del transporte. En este contexto, han surgido propuestas para reorganizar la vida diaria a escala de barrio; entre ellas, destaca el modelo de la ciudad de 15 minutos, creado por Carlos Moreno.

Este modelo propone que las actividades cotidianas principales se puedan realizar en un tiempo corto, alrededor de 15 minutos, usando modos de transporte sostenibles, como caminar o ir en bicicleta. De esta forma, se reduce la necesidad del vehículo y se fortalece la proximidad como principio clave para organizar la vida urbana. Aunque al principio fue una idea conceptual y académica, el modelo ganó popularidad a nivel mundial cuando París lo adoptó como parte de su agenda urbana, sobre todo durante la alcaldía de Anne Hidalgo, y se convirtió en un referente actual para repensar las ciudades desde los barrios.

Además, el libro de la Ciudad de los Cuidados complementa esta visión, al priorizar las necesidades diarias, la cercanía de servicios y la accesibilidad segura al espacio público, especialmente para quienes tienen mayores responsabilidades de cuidado. Bogotá es un caso muy relevante para analizar este modelo, ya que es una ciudad global emergente con profundas segregaciones socioespaciales, tiempos largos de viaje y una distribución desigual de equipamientos urbanos y espacios públicos efectivos, según lo afirma Erik Vergel Tovar. Así, aunque la ciudad ha avanzado en planes de ordenamiento, planes maestros y sistemas de

transporte masivo o redes de movilidad sostenible, todavía existen brechas importantes al observar la vida cotidiana desde la escala del barrio.

Por eso, esta investigación se ubica en la unión entre el debate teórico sobre la ciudad de 15 minutos y el análisis del marco normativo y de ordenamiento de Bogotá. En lugar de ofrecer un diseño urbano detallado, el trabajo busca entender cómo se pueden incorporar principios como la proximidad, la relación de usos del suelo y la accesibilidad en los instrumentos que regulan el territorio, y qué efectos tienen en contextos urbanos específicos.

Este trabajo de investigación se construye sobre la evaluación crítica de la implementación del modelo de ciudad de 15 minutos en el contexto de Bogotá, una metrópoli caracterizada por segregaciones socioespaciales que impactan directamente la accesibilidad en la vida cotidiana. Estas desigualdades obligan a muchos a recorrer grandes distancias para llegar a los servicios e equipamientos que necesitan, lo que plantea la necesidad de analizar hasta qué punto un modelo basado en la ubicación puede reflejar esta realidad urbana.

Por esta razón se desarrolla un estudio comparativo que describe tres dimensiones interrelacionadas. Se introducen discusiones teóricas sobre el espacio urbano y el modelo de ciudad de 15 minutos, subrayando la necesidad de localizar las actividades diarias en el área circundante para minimizar el tiempo de viaje, la dependencia del automóvil y los obstáculos de acceso. En segundo lugar, se analizan el POT y otros instrumentos, incluido el marco normativo y de planificación que proporciona una estructura para la organización territorial en Bogotá, donde las centralidades y los tiempos de acceso son un criterio de ordenamiento. En tercer lugar, se presentan patrones espaciales experimentados por los habitantes en su movilidad diaria y prácticas a nivel de barrio mediante mapas construidos en GIS (ArcGIS), y aquellos para tal

modelo consideran la distribución de servicios, equipamientos, espacio público y movilidad peatonal y ciclista.

Este trabajo, por lo tanto, se informa por la guía de que los instrumentos de planificación urbana y sectorial de Bogotá están disponibles para, quizás más de la mitad, incorporar la esencia de los principios de la ciudad de 15 minutos; pero que en gran medida, no en todas las tipologías urbanas. Esta variación es el resultado de variaciones en la morfología, la escala y organización espacial de las infraestructuras, la conectividad peatonal y ciclista, y la calidad y cantidad de espacio público que generan situaciones locales que tienen mucho más o menos incentivo para expresar proximidad en la vida diaria.

A su vez, a través de contribuciones teóricas y metodológicas, la investigación se involucra con el discurso académico al resaltar las posibilidades así como las desventajas de integrar principios de uso del suelo y accesibilidad en contextos particulares de Bogotá. Mediante el uso de mapas y análisis normativos y comparativos de localidades, se presenta un conjunto de aportes para directrices de planificación que apuntan a construir ciudades más accesibles y sostenibles. De este modo, el estudio busca aportar ideas útiles tanto para la reflexión académica como para la toma de decisiones en política urbana, lo que ayudará a llevar a Bogotá al siguiente punto en el modelo centrado en la proximidad para una vida más cercana a la ciudad.

2. Hipótesis

El problema central de la investigación radica en la brecha existente entre el modelo de ciudad de 15 minutos y las condiciones reales de accesibilidad y proximidad en Bogotá, lo que limita la reorganización de la vida cotidiana a escala de barrio en localidades como Fontibón, Chapinero, Kennedy y Teusaquillo. Esta brecha se manifiesta en que, aunque el tema de la proximidad está presente en la planificación y en los instrumentos normativos, su condición espacial es desigual y no siempre garantiza trayectos cotidianos cortos y seguros.

En primer lugar, una causa fundamental es la fragmentación urbana y la dispersión de los servicios, que ha incrementado las distancias entre los lugares donde se vive, trabaja, estudia o se accede al ocio, reforzando la dependencia del transporte. En segundo lugar, se observa una distribución desigual de equipamientos urbanos, espacios públicos efectivos e infraestructuras peatonales y ciclista entre las distintas localidades, lo que genera contextos con mayores o menores posibilidades de autosuficiencia barrial (Rodríguez, Amaya, & Gómez, s.f.). En tercer lugar, pese a los avances del POT 2021, los planes maestros y los sistemas de movilidad sostenible, persisten limitaciones en la capacidad de los instrumentos de ordenamiento para incorporar de manera consistente los principios de proximidad, accesibilidad efectiva y relación de usos de suelos en todas las tipologías urbanas.

Por lo tanto, los efectos directos también se manifiestan en la vida de los ciudadanos, donde por un lado tienen que viajar largas distancias y soportar desplazamientos prolongados para llegar a servicios esenciales, aumentando todo tipo de restricciones de tiempo y desafíos en la movilidad diaria. Por otro lado, la mala calidad y continuidad de la red peatonal y ciclovía, además de las barreras físicas y rupturas en el tejido urbano, restringen la posibilidad de caminar

o andar en bicicleta a un lugar seguro y cómodo diariamente (Quiroz, 2015). Además, esta configuración territorial profundiza las desigualdades socioespaciales, ya que no todos, se beneficiarán igualmente de la proximidad, y también puede afectar más a aquellas personas con mayores obligaciones de cuidado, que dependen del espacio público para llevar a cabo sus rutinas diarias.

En síntesis, el problema a abordar se centra entre el plan y la proximidad, por lo que mientras el marco teórico y normativo adopta referencias como la ciudad de 15 minutos y la ciudad de los cuidados; la estructura morfológica, la distribución de usos del suelo y las condiciones de movilidad peatonal y ciclista de Bogotá generan una distancia significativa entre la planificación y la experiencia real de accesibilidad a escala barrial. Esta cuestión justifica la necesidad de analizar comparativamente las cuatro localidades seleccionadas para identificar ventajas y desventajas específicos, y así sustentar la formulación de lineamientos urbanos orientados a una ciudad más cercana y equitativa en la vida diaria.

La hipótesis esgrimida en este trabajo es que el modelo de ciudad de los 15 minutos no se implementa de manera homogénea en Bogotá, debido a que la morfología urbana, la distribución de equipamientos y la calidad de la infraestructura peatonal y ciclista condicionan diferencialmente su viabilidad en las localidades de Fontibón, Chapinero, Kennedy y Teusaquillo; por lo que, se espera que a través del análisis comparativo sea posible identificar tanto áreas con mayor potencial de adaptación al modelo como contextos donde dicha adaptación se ve limitada, justificando así la formulación de lineamientos urbanos orientados a reducir largos recorridos y fortalecer la autosuficiencia barrial.

3. Objetivos

3.1. Objetivo General

El objetivo de este trabajo es examinar el potencial de adaptación del modelo de la ciudad de 15 minutos en Bogotá, a partir de la comparación de cuatro localidades: Fontibón, Chapinero, Kennedy y Teusaquillo, relacionando el marco teórico y normativo con las condiciones espaciales de accesibilidad, usos del suelo y movilidad.

3.2. Objetivos Específicos

Con el fin de alcanzar el objetivo principal, se plantea una serie de objetivos orientados a caracterizar los ámbitos de estudio, evaluar los instrumentos de ordenamiento y formular lineamientos a escala barrial:

- Caracterizar y comparar, a partir del marco teórico y normativo existente, los cuatro ámbitos de estudio en términos de morfología urbana, usos del suelo, equipamientos y movilidad peatonal y ciclista, identificando ventajas y desventajas frente al modelo de ciudad de 15 minutos.
- Evaluar la capacidad de los instrumentos de ordenamiento vigentes en Bogotá para incorporar los principios de la ciudad de 15 minutos, identificando condiciones espaciales observadas para la formulación de lineamientos orientados a la accesibilidad y sostenibilidad en la escala barrial.
- Proponer lineamientos urbanos orientados en los cuatro localidades analizadas al modelo de ciudad de 15 minutos, incorporando criterios de accesibilidad y sostenibilidad en la escala del barrio.

4. Estado del Arte

En el caso de Bogotá, diversos informes y análisis sobre movilidad y calidad de vida han evidenciado una ciudad marcada por tiempos largos de viaje, fuertes segregaciones socioespaciales y una distribución desigual de equipamientos y espacio público efectivo, lo que tensiona la aplicabilidad de modelos basados en la proximidad (Manzano, 2025). Estudios recientes sobre autosuficiencia barrial y distribución de equipamientos en distintas localidades señalan que la fragmentación urbana, la discontinuidad de las redes peatonales y ciclovías, y la presencia de infraestructuras que actúan como barreras limitan la posibilidad de resolver la vida cotidiana en distancias cortas. Esta tesis se sitúa precisamente en ese cruce, buscando aportar un análisis comparativo que permita reconocer potencialidades y restricciones para la adaptación del modelo de ciudad de 15 minutos en la realidad diversa de Bogotá.

En el ámbito de la accesibilidad, informes recientes han profundizado la relación entre distribución de servicios e infraestructura de movilidad, destacando que la proximidad no solo es una cuestión de distancia, sino también las condiciones de acceso. Investigaciones en ciudades latinoamericanas han demostrado cómo la calidad del espacio público, la continuidad de las redes peatonales y ciclovías, y la presencia de barreras infraestructurales condicionan la posibilidad de reorganizar la vida cotidiana a escala barrial. Desde la perspectiva de la equidad, autores que abordan la accesibilidad para ciudades más justas han introducido el concepto de acceso efectivo, con especial atención a quienes tienen mayores cargas de cuidado y requieren encadenar múltiples desplazamientos diarios.

4.1. Marco Teórico

El análisis en esta tesis se amplía mediante un marco organizado en tres dimensiones, sabiendo que en una ciudad como Bogotá, su proximidad no puede percibirse basándose en un diagrama cartográfico. En este sentido, la primera dimensión aborda una cuestión básica relacionada con la disponibilidad de los elementos necesarios para la vida diaria en un entorno específico. Esto implica observar si las localidades concentran funciones vitales como el comercio, servicios, equipamientos o lugares de encuentro que permiten definir el potencial de autosuficiencia y así reducir extensos desplazamientos para cumplir con las funciones diarias (Herce, 2009).

La segunda dimensión toma en cuenta la experiencia diaria, tan vital como la distancia, de modo que no solo se estudia la cantidad de servicios sino también la disposición espacial que dicta su extensión. Luego, se analizan las condiciones físicas y de seguridad para caminar o andar en bicicleta, así como la conectividad del tejido urbano, la existencia de infraestructuras que puedan formar barreras de acceso, la continuidad de las rutas peatonales, la calidad del espacio público, etc. (Greene, Mora, & Ortúzar, 2025). Esto traduce la cercanía a un estado físico, ya que mientras algunos barrios pueden tener destinos físicamente cercanos, el entorno no es propicio para el acceso, mientras que en otros, a pesar de la distancia, la calidad del espacio urbano asegura que se puedan tomar rutas más directas.

El tercero, un aspecto importante desde la perspectiva de la equidad, discute quién realmente se beneficia de la proximidad. En realidad, esto podría ser utilizado más fácilmente por los jóvenes que están libres de responsabilidades de cuidado, lo cual difícilmente puede considerarse justo (Rojas, Vecchio, & Guevara, 2024). Esta última estrategia se dirige a

elementos espaciales que generalmente se consideran periféricos a los problemas de accesibilidad, pero que tienen una influencia significativa, incluyendo aceras despejadas para caminar o áreas seguras y potencial para encadenar rutas cotidianas; eso significaría poder salir o hacer diligencias sin que las áreas urbanas se conviertan en un factor limitante. En resumen, el marco teórico está organizado con respecto al análisis de proximidad, verificando las condiciones reales de acceso y finalmente identificar si este alcance territorial es realmente operativo.

4.1.1. Tres Niveles para Interpretar la Proximidad

La tesis organiza la proximidad en tres niveles que se articulan de manera complementaria, con el fin de estructurar el análisis. En primer lugar, se examina la proximidad funcional, entendida como la existencia en el entorno inmediato, de una base de servicios y equipamientos como educación, salud, abastecimiento, recreación o espacio público y su relación con la movilidad. De este modo, esta define a una condición fundamental, que determina si el barrio dispone de una oferta mínima que permita resolver parte de la vida diaria sin necesidad de realizar desplazamientos largos.

Posteriormente, el análisis se orienta hacia las condiciones urbanas, partiendo de que, en contextos como el de Bogotá, no es suficiente con que los servicios estén cerca si los recorridos presentan barreras que dificultan el desplazamiento. En este nivel se examinan la estructura del tejido urbano y su funcionamiento, considerando aspectos como la morfología, la continuidad de la red vial, así como la relación de uso de suelos. Por lo que, permite explicar por qué dos lugares con una oferta similar pueden percibirse completamente distintos al caminar, evidenciando que la proximidad solo se pone en práctica cuando el espacio urbano la hace accesible.

Asimismo, se incorpora la proximidad efectiva desde una perspectiva inclusiva, con el fin de comprender si dicha cercanía funciona para distintos perfiles como niños, personas mayores y personas con movilidad reducida y bajo qué condiciones puede ser utilizada. En este nivel se consideran aspectos concretos como la accesibilidad y la seguridad, así como la continuidad peatonal y el confort. En ese caso, este nivel resulta fundamental, ya que permite distinguir entre una proximidad teórica y aquella que puede ser utilizada de manera real, sin que el entorno se transforme en una barrera para el desplazamiento cotidiano.

Además de estos tres niveles, el análisis incluye una revisión técnica desde el punto de vista de la normativa. Por lo que se discute si los factores observados en cada una de las localidades son compatibles con el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) y el Plan Maestro de Seguridad Vial (PMSS), o si presentan visiones contradictorias. Estos se señalan particularmente en relación con el uso del suelo, la accesibilidad a los equipamientos, la movilidad y la seguridad vial, y así se evalúa la cohesión entre las realidades urbanas y la planificación actual.

4.1.2. Parámetros de Evaluación y Síntesis Comparativa

Con el fin de mantener la coherencia entre las distintas localidades de análisis, la investigación emplea una matriz de A, B, C y D en la que se identifican las condiciones más relevantes de cada nivel. En relación con la proximidad funcional, se examina si los equipamientos básicos se encuentran al alcance dentro de la zona y su borde inmediato, cómo se articula el sector con el transporte y qué tan viable resulta recorrer a pie o en bicicleta; asimismo, se identifican posibles nodos o centralidades barriales que concentran la actividad cotidiana. Por su parte, en las condiciones urbanas se evalúa el grado de acceso del tejido urbano, considerando

si la trama facilita desplazamientos directos, al nivel de usos de suelos y la presencia de barreras o interrupciones que fragmentan el barrio.

A su vez, la proximidad efectiva sitúa el análisis en la experiencia real de desplazarse por el espacio público, mediante la revisión de la calidad del entorno peatonal, los cruces y puntos críticos, así como de las condiciones de seguridad y confort urbano que amplían las posibilidades de caminar para una mayor diversidad de personas (IDECA & DADEP, 2023). En ese caso, se incorporan criterios técnicos del Manual del Espacio Público de Bogotá, especialmente en aspectos como la continuidad del andén, la accesibilidad, cruces, iluminación, vegetación, mobiliario y los puntos de descanso.

De manera complementaria, estos resultados se articulan a la normativa con el propósito de identificar en qué medida la ciudad regulada acompaña las dinámicas de la vida cotidiana y en cuáles aspectos. Sobre esta base, la comparación facilita la formulación de conclusiones sólidas y la definición de lineamientos de planeación con un fundamento claro en la realidad de cada localidad, evitando que las propuestas se apoyen únicamente en el marco conceptual.

4.1.3. El Marco Normativo como Soporte del Análisis

En el tema sobre la ciudad de 15 minutos en Bogotá, el marco normativo no queda al margen; por el contrario, constituye un elemento fundamental que puede facilitar o dificultar la proximidad en la vida cotidiana. En este sentido, la ciudad no se organiza únicamente a partir de su forma urbana o de la cercanía de los equipamientos, sino también de las decisiones que se adoptan desde el ordenamiento, tales como qué se prioriza, qué se permite y qué se regula, así como de manera especialmente relevante aquello que finalmente se implementa en el territorio (Herce, 2009). De tal manera, se enfoca en analizar los instrumentos vigentes como un conjunto

de orientaciones y reglas que influyen directamente en la manera en que la ciudad es habitada desde la escala barrial.

El análisis se sustenta en tres instrumentos que, de manera articulada, se complementan entre sí. En primer lugar, se encuentra el Plan de Ordenamiento Territorial (POT), adoptado mediante el Decreto 555 de 2021, el cual define la estructura territorial de la ciudad y establece los lineamientos para la ocupación del suelo, la localización de equipamientos, las centralidades, el espacio público y el planeamiento local. En segundo lugar, el Plan de Movilidad Sostenible y Segura (PMSS), orienta la transición del sistema de movilidad hacia un modelo articulado, más seguro y sostenible, con metas proyectadas a 2035 y una perspectiva que conecta la escala metropolitana con la experiencia cotidiana del barrio. Por último, el Manual del Espacio Público de Bogotá, funciona como una guía técnica para evaluar y orientar la calidad del espacio público, por lo que resulta especialmente útil para desarrollar el componente de proximidad efectiva en criterios identificados del entorno peatonal.

Esta idea no pretende resumir de manera detallada cada uno de los documentos revisados; más bien, su propósito es principalmente práctico. En este sentido, se busca reconocer qué elementos de estos instrumentos resultan pertinentes para evaluar la ciudad de 15 minutos y cómo pueden traducirse en variables de análisis aplicables a las cuatro localidades de estudio.

4.1.4. El POT como Instrumento para la Proximidad Urbana

El POT de 2021 plantea una forma de comprender Bogotá que articula diversas ideas, tales como la sostenibilidad y la revitalización urbana. En este sentido, dicha relación ofrece claves útiles para abordar la proximidad, ya que el plan no se limita a ordenar los usos del suelo, sino que además propone políticas y estructuras que inciden en aspectos de la vida urbana, como

la disposición de las oportunidades, y la facilidad o dificultad de acceso a estos según el sector.

Asimismo, se reconoce la necesidad de un ordenamiento orientado a reducir desequilibrios, fortalecer la vida cotidiana y asumir la escala barrial como referencia para la organización de territorios de proximidad.

Un aspecto fundamental para esta investigación es la manera en que el POT define las estructuras territoriales como componentes del modelo de ocupación territorial. En particular, la estructura funcional adquiere importancia, ya que vincula la localización equipamientos con una dinámica de la vida cotidiana basada en la articulación de los servicios y la redistribución de las cargas de cuidado. Desde esta perspectiva, el análisis permite observar la ciudad no solo a partir de su forma urbana, sino también desde sus condiciones de acceso; es decir, considerando dónde se ubican los elementos que sostienen la vida diaria y qué tan próximos se encuentran a los lugares de residencia.

De manera complementaria, el POT articula la transición hacia una movilidad segura como parte del proyecto de ciudad, al incorporar la red peatonal y de ciclovías, así como corredores verdes y grandes infraestructuras de transporte. Para esta investigación, se plantea un aspecto de análisis concreto que podrá contrastarse en las distintas localidades, donde si la norma integra la caminabilidad como parte del enfoque urbano, es necesario examinar en qué medida esa intención se vuelve visible o se atenúa al observar el tejido urbano real.

4.1.5. El Aporte del PMSS a la Proximidad

Si el POT establece el marco general, el PMSS define esa visión en movilidad y aporta un elemento clave para esta investigación, ya que desarrolla las expectativas generales en prioridades, objetivos y metas que pueden ser evaluadas. En este sentido, el plan indica un

cambio hacia un sistema de movilidad más sostenible y seguro, ya que no se trata solo de mover vehículos, sino también de garantizar que se aborden la accesibilidad y la equidad.

Metodológicamente, la contribución más valiosa del PMSS es su desarrollo de metas para 2035, que permiten vincular la discusión de la ciudad de 15 minutos con indicadores institucionales. Entre estos objetivos destaca la reducción de emisiones asociadas a la movilidad, la disminución de fatalidades por accidentes de tráfico y un mayor acceso a través del transporte público. Más importante aún, el PMSS no se queda en un nivel teórico, sino que traduce los lineamientos normativos en acciones que deben ejecutarse en el territorio.

En este sentido, el PMSS establece objetivos estratégicos que incluyen el desarrollo de un sistema de transporte público integrado desde la escala regional hasta la local, el fortalecimiento de la red de espacio público orientada a la movilidad con el peatón como eje principal y la implementación de medidas como las calles completas para reorganizar el espacio vial. Esto permite avanzar hacia una comprensión más precisa del enfoque de proximidad, no solo en el nivel normativo, sino también en la forma en que este se manifiesta como una problemática en las condiciones actuales de Fontibón, Chapinero, Kennedy y Teusaquillo.

4.1.6. El Manual del Espacio Público como Soporte Técnico para la Proximidad Efectiva

Este enfoque permite analizar si la proximidad se hace posible o se limita, es decir, en las condiciones físicas y ambientales de los desplazamientos cotidianos. En el caso de Bogotá, el problema de la proximidad no depende únicamente de la distancia, sino también de las dificultades del entorno urbano, como cruces inseguros, aceras en mal estado, barreras físicas, falta de iluminación o de sombra, y condiciones de inseguridad. En este contexto, el manual

resulta relevante, ya que establece parámetros técnicos que permiten evaluar con mayor precisión si una ruta es accesible y para qué tipo de usuarios.

Este Manual es un instrumento técnico que establece criterios de calidad para el espacio público y especificaciones para sus distintos componentes, con énfasis en la acera como el soporte básico para la movilidad diaria. Esto se refiere al modelo de ciudad de 15 minutos con fundamentos que apoyan la funcionalidad de la proximidad, ya que la existencia de equipamientos cercanos, por sí sola, no garantiza el acceso diario si el entorno peatonal es irregular o inseguro, por el contrario, la falta de condiciones adecuadas para caminar limita el uso efectivo de estos servicios.

En la vida cotidiana, la movilidad de las personas no suele corresponder a un único desplazamiento lineal, sino a una secuencia de actividades. La viabilidad de estas rutas depende de varios factores, que el manual aborda como la presencia continua de aceras, disponibilidad en toda la ciudad, y otras dimensiones ambientales urbanas. Por lo tanto, la calidad de estas condiciones define quiénes pueden desplazarse a pie de manera segura y autónoma, especialmente niños, personas mayores y personas con movilidad reducida.

Además, el manual permite abordar un aspecto recurrente de los enfoques basados únicamente en tiempos o distancias, al evidenciar la diferencia entre la accesibilidad estimada y la accesibilidad real. Aunque los 15 minutos pueden calcularse mediante herramientas cartográficas, la ciudad presenta condiciones que afectan tanto los tiempos como la calidad de los recorridos. En este sentido, la incorporación del manual permite explicar de manera consistente por qué una proximidad aparente no siempre se traduce en un uso cotidiano, así como identificar cómo estas barreras varían entre distintos sectores.

La aplicación del manual en la matriz comparativa se realiza mediante criterios observables que se evalúan por localidad. En primer lugar, en la dimensión de accesibilidad se consideran la continuidad del recorrido peatonal, la disponibilidad de rampas, la presencia de obstáculos y el ancho disponible para la circulación. En segundo lugar, para la seguridad vial se analizan los cruces peatonales, la interacción con el tráfico y los puntos críticos de conflicto vehicular. Asimismo, la seguridad percibida se valora a partir de las condiciones de iluminación, la visibilidad y la cantidad de actividades del entorno. Por otra parte, en términos de confort se evalúan la presencia de árboles y sombra, el mobiliario urbano, los espacios de descanso y la continuidad ambiental del recorrido. En conjunto, el manual de espacio público permite analizar el alcance de la proximidad efectiva a partir de criterios técnicos, que facilita la comparación y aporta elementos para comprender las condiciones físicas del entorno urbano en relación con el modelo de ciudad de 15 minutos.

4.2. Marco Conceptual

El principal concepto de esta investigación es de que la ciudad de 15 minutos va más allá de la cercanía física a los servicios; por el contrario, busca permitir que las personas vivan la ciudad con menos tiempo perdido y menor dependencia del automóvil (Moreno, 2016). Desarrollado por Carlos Moreno desde el enfoque del cronourbanismo, este plantea una pregunta cotidiana fundamental ¿cuánto tiempo se necesita para llegar a lo esencial de la vida diaria? Así propone que, en un radio de aproximadamente 15 minutos caminando o en bicicleta, se acceda a funciones básicas como vivir, trabajar, abastecerse, estudiar o disfrutar del ocio. Sin embargo, para evaluar su viabilidad, no basta con marcar equipamientos en un plano; resulta crucial determinar si ese trayecto es realmente viable, si el entorno garantiza recorridos seguros, si la red

peatonal es continua, si existen condiciones adecuadas para la bicicleta y, sobre todo, si se distribuye de manera continua entre distintos barrios.

La preocupación por la circulación cotidiana y la escala barrial no es un tema nuevo; por ejemplo, mucho antes de la ciudad de 15 minutos, Clarence Perry planteaba la idea de planificar el barrio en función de lo que se resuelve a pie. Su modelo de unidad vecinal dimensiona la vida residencial en un radio caminable, donde equipamientos comunitarios, como escuelas y espacios abiertos, quedan al alcance diario (Perry, 1929). Además, propone una estructura que protege el interior del barrio del tráfico mediante una jerarquía vial y bordes definidos por vías arteriales. Por lo tanto, para esta tesis, Perry ofrece una visión morfológica valiosa que permite examinar si cada localidad de estudio favorece el acceso o, por el contrario, presenta barreras, bordes o rupturas de continuidad que convierten la proximidad en algo más teórico que práctico.

Sin embargo, el modelo urbano desde arriba no lo explica todo; por el contrario, hay que entender las dinámicas cotidianas a través de las cuales los ciudadanos viven el territorio. Jane Jacobs desplaza el enfoque del barrio bien desarrollado hacia el funcionamiento social del espacio urbano, recordando un principio fundamental de que la proximidad por sí sola no garantiza una buena vida cotidiana (Jacobs, 1961). Por ejemplo, aunque los servicios estén cerca, pero las calles resultan inseguras o vacías, las personas evitan recorrerlas a pie. Jacobs enfatiza la diversidad de usos para mantener la actividad durante todo el día, activar la economía local y prevenir que los barrios se apaguen durante horas; además, introduce los "ojos en la calle", un concepto derivado de la presencia continua de personas, comercios y vida urbana. Así, en el análisis comparativo, esta forma de ver ayuda a responder cómo las localidades de estudio

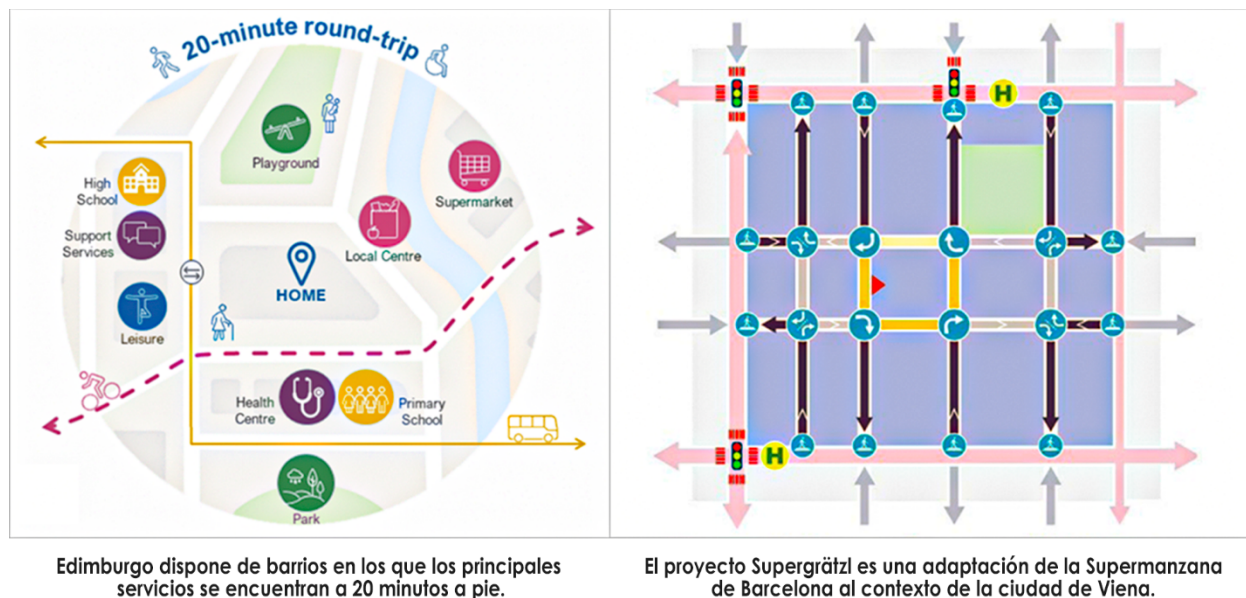
mantienen las mismas dinámicas y bajo qué condiciones, o cómo, incluso si están cerca unos de otros, crean vacíos o conflictos que limitan el uso cotidiano del espacio público.

Además, entre la morfología y las dinámicas espaciales hay una clave importante para interpretar ciudades como Bogotá, ya que no es un modelo perfecto y no funciona como una unidad homogénea. Colin Rowe plantea esta idea en *Collage City*, al describir la ciudad como un collage, es decir, una superposición de partes construidas sobre varias experiencias y visiones, esto demuestra la idea de que los lugares se utilizan de manera diferente (Rowe, 1978). Esto resulta crucial para la accesibilidad, ya que no basta con que algo esté cerca; además, hay que evaluar si el camino es directo, si los bordes permiten el paso, si una avenida divide el barrio, si un equipamiento actúa como barrera o si las tramas se conectan.

En los debates actuales, la ciudad de 15 minutos se presenta como un modelo de referencia consolidado; sin embargo, para que no quede en retórica, debe operarse en la práctica. En esta línea, Jan Gehl sostiene que la planificación urbana debe basarse en el análisis de cómo las personas usan el espacio, promoviendo entornos accesibles, seguros y funcionales a escala humana. Gehl propone comprender la ciudad desde múltiples escalas, donde la calidad del entorno inmediato se articula con sistemas urbanos más amplios, como las centralidades y el medio de transporte. También advierte sobre desafíos asociados a estos modelos, entre ellos las diferencias en el acceso al espacio público, la distribución desigual de servicios y las presiones de transformación urbana en sectores consolidados (Gehl, 1971). Por lo tanto, esta perspectiva respalda la decisión metodológica de comparar tipologías urbanas contrastantes, lo que permite identificar cómo varían las condiciones de aplicabilidad según el tejido urbano y su estructura en la ciudad.

Figura 1

Esquema de estrategias para aplicar el modelo.



Nota: La figura muestra algunas estrategias que usaron otras ciudades para aplicar el modelo. (ESMARTCITY, 2024)

La asociación europea Driving Urban Transitions evidencia que el concepto de ciudad de 15 minutos ha tenido una amplia adopción en diversas ciudades del mundo. Entre los casos incluidos se encuentran Barcelona con sus supermanzanas, Edimburgo con barrios de 20 minutos, París, Melbourne, Lisboa y Viena con su proyecto Supergrätzl, lo que demuestra cómo este modelo urbano se aplica en contextos diversos para acercar servicios y mejorar la calidad de vida de la población.

Finalmente, para aclarar el debate en la experiencia cotidiana, Izaskun Chinchilla propone el concepto de la ciudad de los cuidados, por el cual se centra en las actividades esenciales de la vida diaria. Desde esta perspectiva, la pregunta se vuelve más exigente, pues no solo considera si algo se encuentra a corta distancia, sino también si es posible acceder y

utilizarlo en condiciones seguras. Por lo tanto, surge la noción de accesibilidad efectiva, que incorpora factores específicos para una ciudad orientada al peatón como andenes continuos, rampas, cruces seguros, semáforos adecuados, iluminación, además de elementos de confort.

4.3. Marco Referencial

El marco referencial de esta investigación se estructura siguiendo el enfoque metodológico aplicado en París para implementar el concepto de ciudad de 15 minutos, liderado por Carlos Moreno y adoptado por la alcaldesa Anne Hidalgo en su plan de desarrollo urbano. Allí, la investigación inició con un diagnóstico cronourbanístico, analizando tiempos de acceso a funciones esenciales, combinado con estudios de equipamientos y redes de movilidad, para identificar brechas en distritos centrales y periferias. Esta base teórica se articuló con normativa local y consulta ciudadana, generando indicadores como el índice 15-Minute Walkable City, que pondera densidad, diversidad de usos y accesibilidad; así, se pasó de hipótesis conceptuales a intervenciones concretas, como oasis escolares multifuncionales y ciclovías nuevas.

De manera similar, este estudio adapta esa secuencia metodológica al contexto de Bogotá, evaluando la proximidad funcional en cuatro tipologías urbanas contrastantes como barrios planificados, usos mixtos, periferias populares y centralidades en transformación, sin generalizar las urbes enteras, sino enfocándose en áreas específicas por localidad. Este proceso no solo valida la matriz evaluativa y los lineamientos barriales propuestos, sino que incorpora principios de equidad, tal como en París priorizó el peatón sobre el automóvil; sin embargo, aquí se ajusta a las particularidades de la segregación socioespacial latinoamericana, integrando normativas locales como el POT y PMSS para generar propuestas realistas y escalables a la vida cotidiana barrial.

5. Marco Metodológico

5.1. Tipo de Metodología

Esta investigación parte de una idea clara; en Bogotá, el modelo de ciudad de 15 minutos debe analizarse en su contexto real, ya que cada barrio opera de manera distinta. Por ello, adopta un enfoque comparativo que se centra en cuatro áreas representativas de tipologías urbanas contrastantes, seleccionando una o dos zonas principales por localidad en lugar de analizar la totalidad de cada una, dada su complejidad y extensión. Estas áreas incluyen: un barrio planificado moderno como Ciudad Salitre, en la localidad de Fontibón; un barrio central mixto como Chapinero Central y Lourdes, en la localidad de Chapinero; una periferia popular consolidada como Patio Bonito y Tintal, en la localidad de Kennedy; y una centralidad metropolitana en transformación como CAN, Corferias y Ciudad Universitaria, en la localidad de Teusaquillo. De este modo, el estudio evalúa con criterios uniformes, la viabilidad de la proximidad y la resolución de la vida cotidiana en cada contexto, identificando las limitaciones que surgen al transitar del concepto a la realidad urbana.

Para comparar los casos de forma equilibrada, esta investigación aplica criterios uniformes para cada área, como mapas base, resultados espaciales y una matriz de evaluación común. Al mismo tiempo, se reconoce la condición particular de la localidad de Teusaquillo, como centralidad en transformación, por lo que el análisis se apoya con mayor énfasis en el marco normativo y estratégico, sin perder de vista la dimensión de la proximidad. Así, la metodología combina un diagnóstico teórico con el estudio mediante herramientas SIG como ArcGIS, permitiendo una evaluación rigurosa y contextualizada de la viabilidad del modelo de ciudad de 15 minutos en Bogotá.

5.2. Instrumentos y Fuentes

El análisis se basa en tres tipos de fuentes y se utilizan simultáneamente para proporcionar una visión completa. En primer lugar, se abordan textos normativos y de planificación, indicando el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) y el Plan de Movilidad Sostenible y Segura (PMSS) como las principales bases; además, el Manual de Espacio Público de Bogotá se convierte en una herramienta de apoyo técnico para evaluar varias condiciones cruciales de accesibilidad y confort en los espacios públicos. Se utilizan instrumentos de espacio público, seguridad vial y movilidad, donde sea apropiado, en conjunto entre sí, basándose en su respectiva utilidad para la interpretación de cada una de las áreas analizadas.

Por otro lado, se integra la información físico-espacial, que incluye equipamientos, ciclorrutas y estructura urbana disponibles en Mapas Bogotá, junto con cartografía base como vías, manzanas y parques proveniente de fuentes abiertas e institucionales. Todo este material se organiza y procesa en QGIS, una herramienta que permite generar cartografía comparable entre los ámbitos analizados, construir indicadores espaciales y respaldar el análisis de accesibilidad. Así, los resultados se sintetizan en gráficos, tablas y una matriz comparativa, lo que facilita ordenar las particularidades de cada caso y extraer conclusiones sin perder de vista la singularidad de cada tejido urbano.

6. Análisis de Resultados

Para esta investigación se seleccionaron cuatro localidades de estudio en Bogotá, las cuales representan realidades urbanas y socioeconómicas contrastantes, con el propósito de analizar el potencial de implementación del modelo de ciudad de 15 minutos en contextos diferentes. Esta elección se fundamenta en la base de que Bogotá no se experimenta de la misma manera en todos sus barrios. En efecto, dichas diferencias se reflejan en la vida cotidiana; por ejemplo, en el tiempo que toma llegar al trabajo o al lugar de estudio, en la existencia de un parque accesible a pie, en la continuidad o interrupción de los andenes, y en si desplazarse en bicicleta es una alternativa real o, por el contrario, un riesgo.

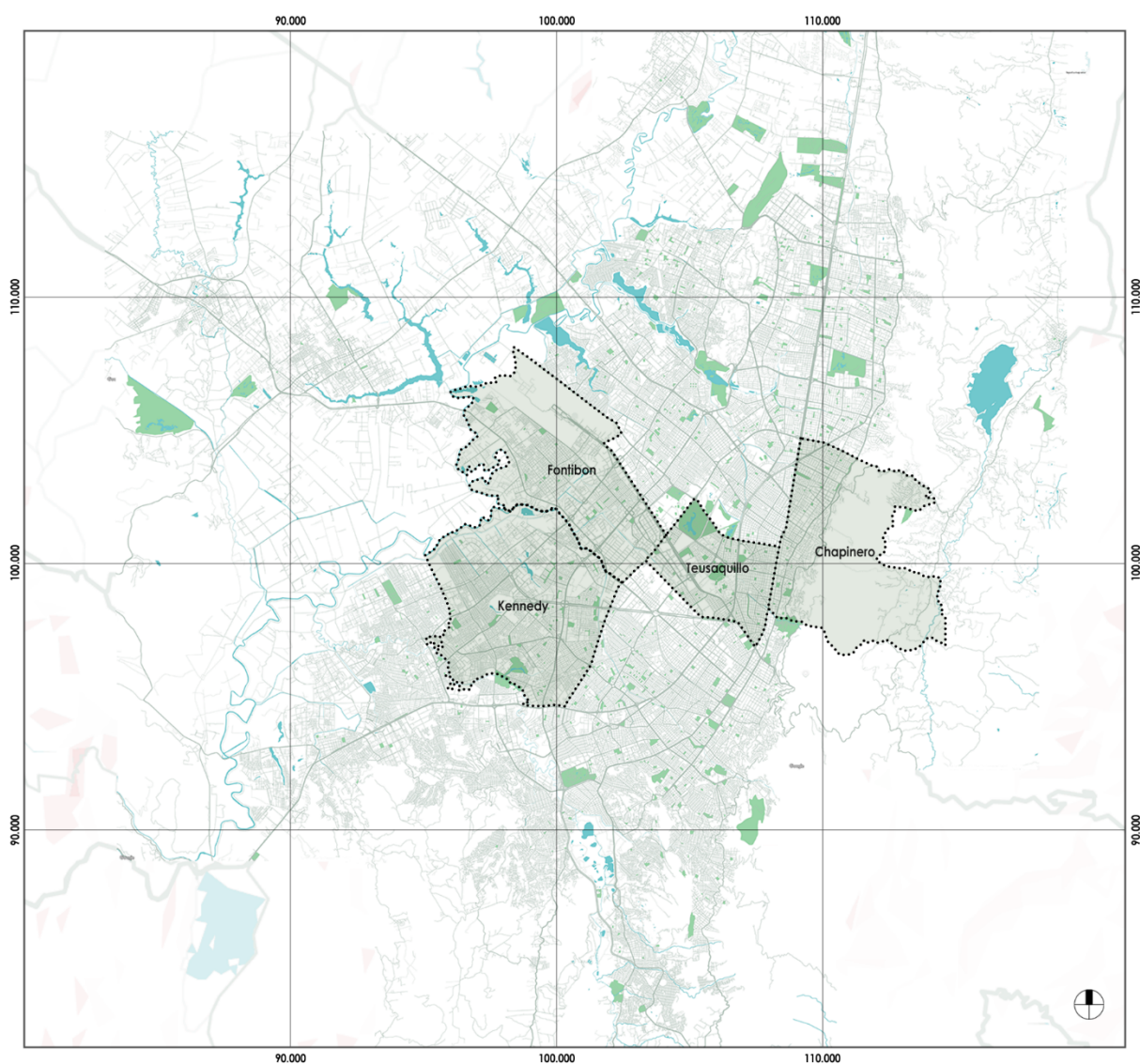
Bogotá es una metrópoli andina situada a una altitud cercana a los 2.600 msnm., cuyos Cerros Orientales han funcionado como un borde natural que ha condicionado tanto su expansión como su forma urbana. De igual manera, su territorio abarca alrededor de 1.776 km², y su área urbana se aproxima a los 478 km²; esta amplitud territorial la hace una ciudad extensa, donde las distancias suelen traducirse en elevados tiempos de desplazamiento. En consecuencia, esta condición se manifiesta en una urbe compuesta por múltiples tramas; por un lado, zonas centrales más compactas y de usos mixtos; por otro, sectores planificados asociados al crecimiento moderno; y, finalmente, periferias de urbanización progresiva, en las que la consolidación urbana ocurrió a ritmos desiguales.

En el tema de la movilidad, Bogotá presenta avances importantes con conflictos urbanos; por ejemplo, existen sistemas estructurantes de transporte masivo y una red de ciclovías extensa; sin embargo, al día de hoy conviven la congestión, los recorridos largos y la competencia por el espacio vial, además de barreras físicas que dividen barrios y hacen que caminar no siempre sea

cómodo o seguro (Manzano, 2025). Por ello, en una ciudad así, el radio de 15 minutos no puede entenderse como una estrategia única, ya que depende de la forma del barrio, de los usos de suelos, de la presencia de equipamientos, de la calidad del espacio público y de la continuidad de las redes peatonales y ciclovías.

Figura 2

Mapa predial urbano de Bogotá.



Nota: La figura muestra las cuatro localidades que se van analizar. (POT, 2021)

Por eso trabajar con cuatro localidades diferentes proporciona información sobre la ciudad y cómo las condiciones de proximidad y accesibilidad difieren en otras situaciones urbanas. Siguiendo esta evidencia, se puede discutir más explícitamente hasta qué punto el modelo de ciudad de 15 minutos puede ser desarrollado en Bogotá y cómo puede hacerse para fortalecer el desarrollo de una vida urbana más equitativa a escala barrial.

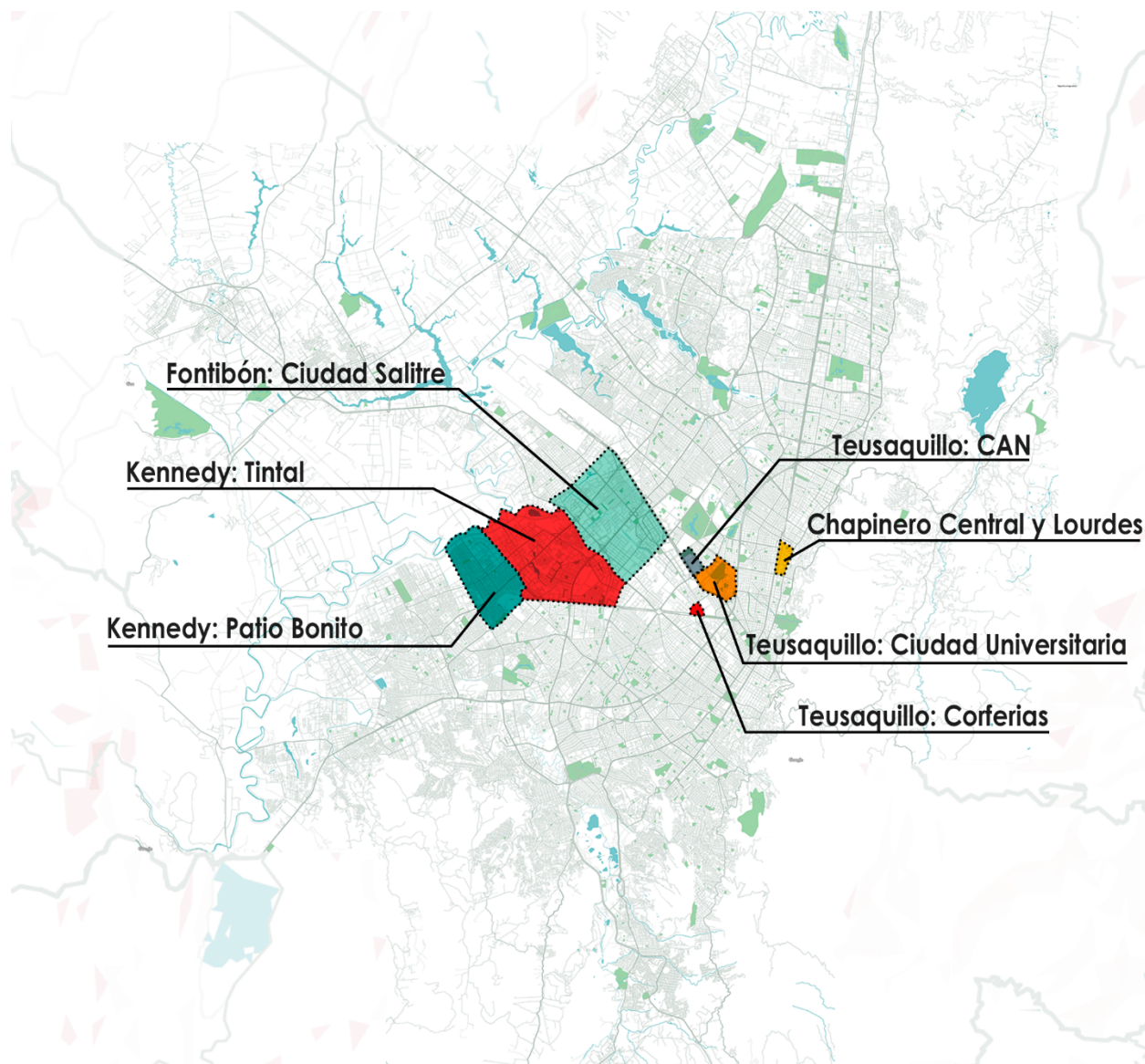
Bogotá está marcada por profundas desigualdades socioespaciales y por un crecimiento urbano que ha combinado planificación formal con procesos de expansión progresiva. Su estructura territorial no responde a un modelo homogéneo, sino a la superposición de tramas urbanas de distintas épocas, densidades y dinámicas de ocupación. Mientras algunas zonas centrales presentan alta relación de usos y consolidación de equipamientos, amplios sectores periféricos han experimentado déficits en la infraestructura, espacio público y accesibilidad. Esta condición fragmentada incide directamente en la posibilidad de reorganizar la vida cotidiana bajo principios de proximidad.

Asimismo, Bogotá presenta una geografía que ha influido en su forma urbana y en sus patrones de crecimiento; en este contexto, aunque la ciudad cuenta con sistemas estructurantes de transporte masivo y con una de las redes de ciclorrutas más extensas de América Latina, la dependencia del transporte motorizado persiste en amplios sectores, especialmente en aquellos donde la oferta de servicios de escala barrial es insuficiente o se encuentra desarticulada del tejido residencial, lo que incide directamente en las condiciones de accesibilidad cotidiana. De este modo, el tiempo se configura como una variable estructurante de la desigualdad urbana y,

por tanto, analizar el potencial del modelo de ciudad de 15 minutos en Bogotá implica comprender estas condiciones.

Figura 3

Mapa de los barrios que se van analizar.



Nota: La figura muestra los puntos específicos de cada localidad que se van analizar. (POT, 2021)

La imagen ubica los barrios o puntos de estudio dentro del conjunto urbano de Bogotá, mostrando que no son casos aislados sino sectores insertos en una ciudad extensa y diversa. Al evidenciar su localización y relación con la estructura general, el plano refuerza la idea central del documento, que es el potencial del modelo de ciudad de 15 minutos donde varía según las condiciones territoriales, la conectividad y la morfología de cada sector, lo que justifica el enfoque comparativo de la investigación.

6.1. Caracterización y comparación de las cuatro localidades

Esta parte describe y compara las cuatro localidades de investigación y se analiza en cuanto a uso del suelo, equipamiento y movilidad peatonal y ciclista. En este sentido, este análisis se basa en el marco teórico del modelo de la ciudad de 15 minutos, estableciendo la proximidad, la relación funcional y la accesibilidad como pilares fundamentales. También se evalúa conforme al marco normativo plantado por el Plan de Ordenamiento Territorial (POT), que describe las condiciones específicas asociadas con la planificación y el desarrollo de instalaciones y la movilidad de peatones y ciclistas.

6.1.1. A - Localidad de Fontibón: Ciudad Salitre

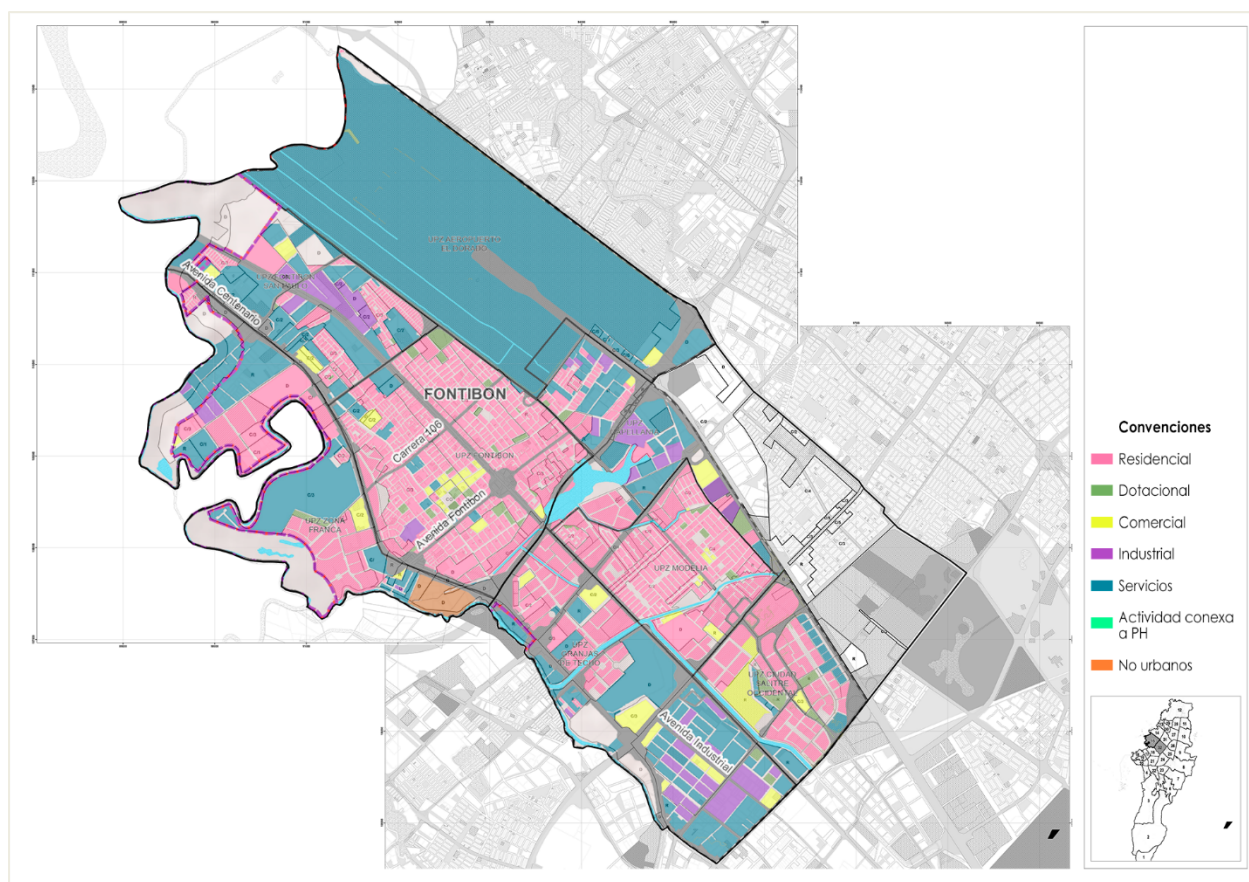
Esta localidad es un sector diseñado y planificado desde su origen; es decir, un lugar cuyo tejido urbano fue concebido bajo un modelo moderno y destinado a la clase media. En este contexto, la vivienda, las oficinas, el comercio y diversos equipamientos se relacionan de manera organizada. Es conocido por la afluencia regular de personas que no viven allí, pero lo recorren diariamente por trabajo, estudio o diligencias, reafirmando su dinamismo y funcionalidad.

La localidad de Fontibón presenta una estructura de usos de suelo predominantemente residencial, evidenciada por la amplia extensión de áreas destinadas a vivienda que se

distribuyen de manera homogénea en gran parte del territorio. Por otra parte, se identifican zonas industriales y de servicios ubicadas estratégicamente, principalmente hacia los bordes de la localidad y en proximidad a importantes ejes de movilidad. (POT, 2020)

Figura 4

Plano uso del suelo de la localidad de Fontibón.



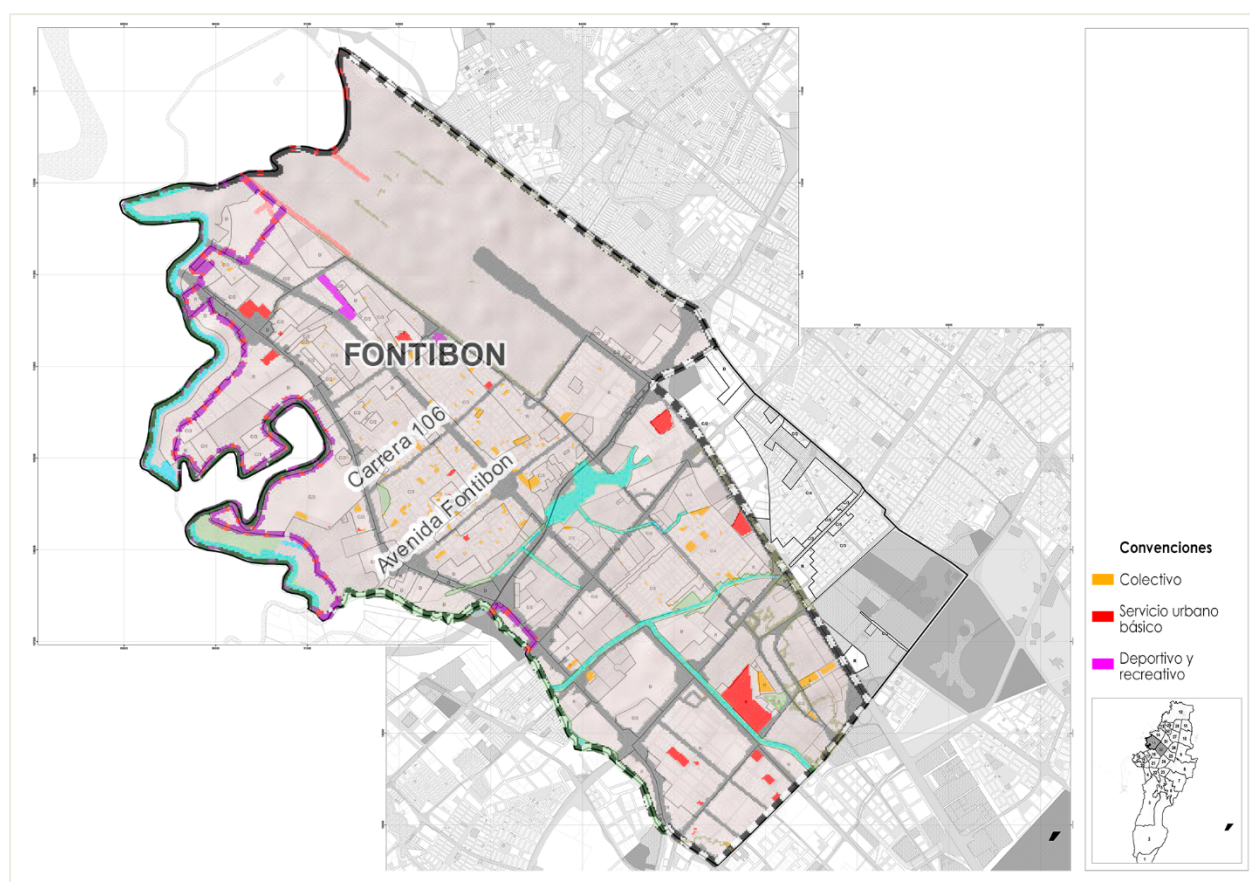
Nota: La figura muestra la actividad predominante por manzana. (POT, 2021)

En cuanto a la distribución de equipamientos, la localidad de Fontibón presenta una red ampliamente distribuida que satisface a las necesidades básicas de la población. Se identifican principalmente equipamientos de carácter colectivo y de servicio urbano básico distribuidos al interior de las áreas residenciales, lo que favorece la proximidad y el acceso cotidiano de los

habitantes a servicios esenciales. Por otra parte, las áreas deportivas y recreativas se localizan en puntos estratégicos, varios de ellos asociados a corredores ambientales y al borde del río. (POT, 2020)

Figura 5

Plano de equipamientos existentes de la localidad de Fontibón.



Nota: La figura muestra los equipamientos existentes por función. (POT, 2021)

En relación con el sistema de espacio público peatonal y de encuentro, cuenta con una estructura compuesta por parques de distintas escalas, plazas y corredores verdes que se articulan con elementos ambientales, especialmente con la ronda del río Bogotá, que actúa como un eje estructurante del territorio y como una oportunidad para la consolidación de áreas recreativas.

Asimismo, los parques de proximidad se encuentran distribuidos dentro del tejido residencial, lo que favorece el acceso peatonal y promueve el uso cotidiano de estos espacios por parte de la comunidad. (POT, 2020)

Figura 6

Plano de espacio público de la localidad de Fontibón.



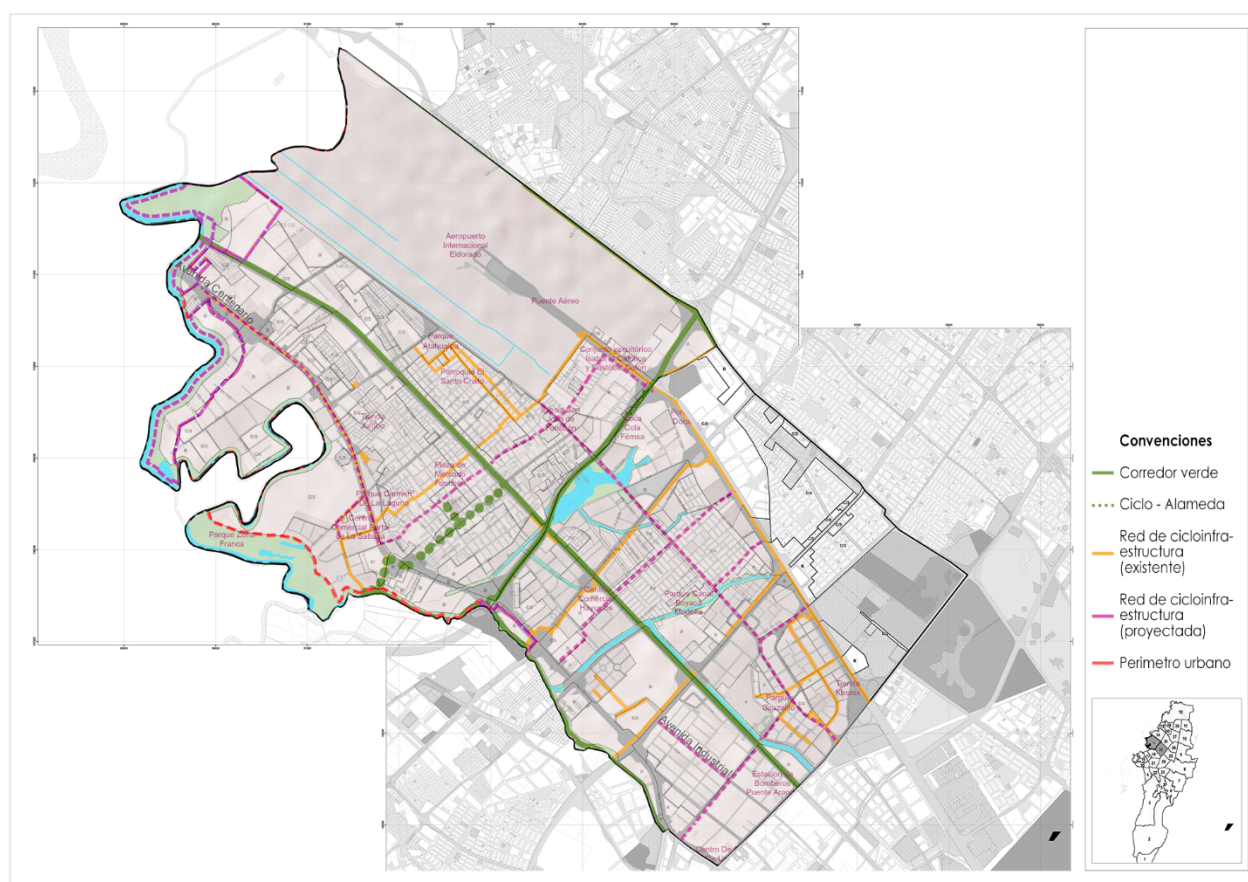
Nota: La figura muestra el sistema de espacio público peatonal y para encuentro. (POT, 2021)

En cuanto al sistema de cicloinfraestructura, presenta una red que articula los tramos existentes con ciclovías proyectadas, la actual muestra una cobertura significativa en ciertos sectores de la localidad, particularmente en aquellos con mayor consolidación urbana; sin embargo, todavía se perciben fragmentaciones que pueden afectar la continuidad de los

recorridos y la eficiencia de los desplazamientos en bicicleta. Esta condición sugiere la necesidad de mejorar la articulación entre los tramos ya construidos para garantizar trayectos más seguros y funcionales. (POT, 2020)

Figura 7

Plano de la red de ciclo-infraestructura de la localidad de Fontibón.



Nota: La figura muestra el sistema de movilidad en la red de ciclo-infraestructura. (POT, 2021)

La siguiente figura muestra el diseño del área urbana de Ciudad Salitre y una imagen aérea que muestra su configuración espacial, ambas representaciones facilitan la comprensión de la relación entre forma urbana, parcelación, espacio público y configuración del tejido

residencial, elementos centrales en el análisis de la proximidad y la accesibilidad cotidiana desarrollado en esta investigación.

Figura 8

Plano de la trama urbana del sector de Salitre.



Nota: La figura muestra la trama urbana y foto del sector. (POT, 2021) (SRG, s.f.) (Google Maps, 2025)

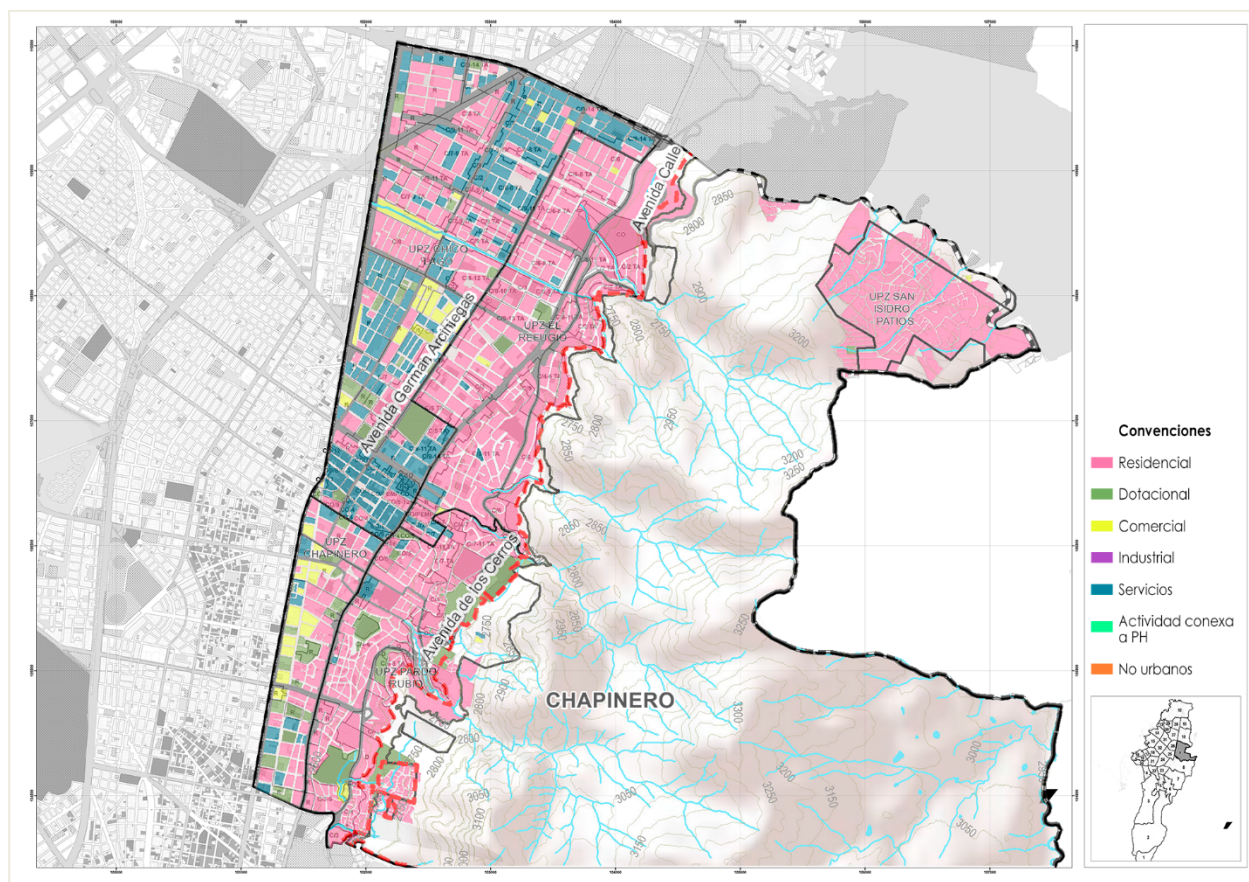
En este sentido, la figura no solo muestra la disposición física del sector, sino que aporta evidencia visual sobre las dinámicas de ocupación, la jerarquía vial y la distribución de espacios públicos, aspectos que inciden directamente en las dinámicas de movilidad y en la posibilidad de consolidar entornos de escala barrial. Así, la lectura entre plano y fotografía permite situar el caso dentro de la discusión más amplia sobre las condiciones morfológicas que favorecen o limitan la implementación del modelo de ciudad de 15 minutos en Bogotá.

6.1.2. B - Localidad de Chapinero: Chapinero Central y Lourdes

La localidad de Chapinero está estructurada como un sector central consolidado con una relación de usos del suelo en la que se articulan actividades comerciales, servicios, equipamientos educativos y una dinámica nocturna a lo largo de varias manzanas. Esta articulación sugiere un territorio muy activo en la estructura urbana de la ciudad y por el que se transita permanentemente, caracterizado por un flujo constante de estudiantes, trabajadores, residentes o visitantes. (POT, 2020)

Figura 9

Plano uso del suelo de la localidad de Chapinero.

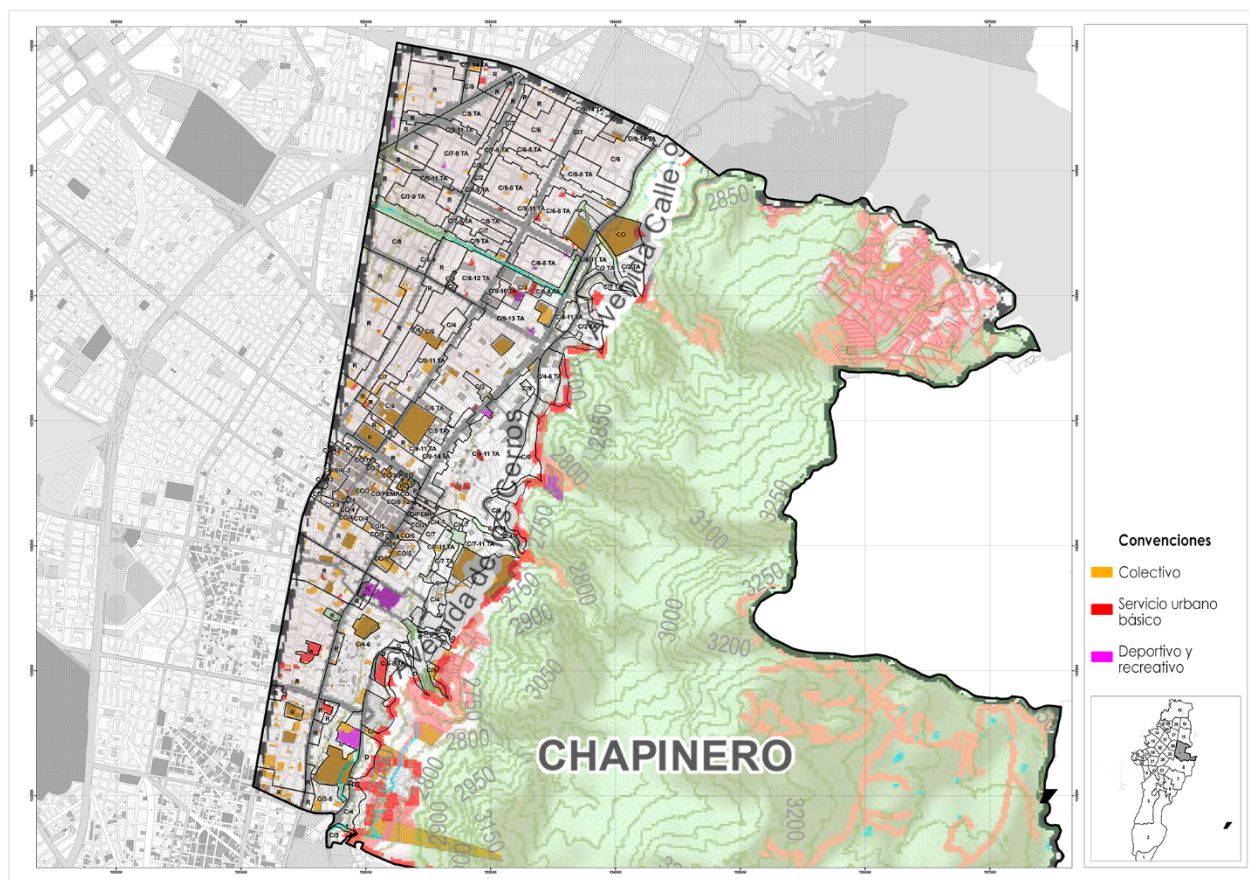


Nota: La figura muestra la actividad predominante por manzana. (POT, 2021)

En relación con la distribución de equipamientos, presenta una gran cantidad de carácter colectivo y servicios urbanos básicos que se concentran al borde occidental. Asimismo, la presencia de equipamientos educativos y administrativos que contribuyen a la intensidad del uso del territorio, favoreciendo dinámicas urbanas continuas a lo largo del día. Esta condición refuerza su función como centralidad urbana, al ofrecer una diversidad de servicios que no solo cubren a la población residente, sino también a una población flotante que se desplazan diariamente por actividades laborales, educativos o comerciales. (POT, 2020)

Figura 10

Plano de equipamientos existentes de la localidad de Chapinero.

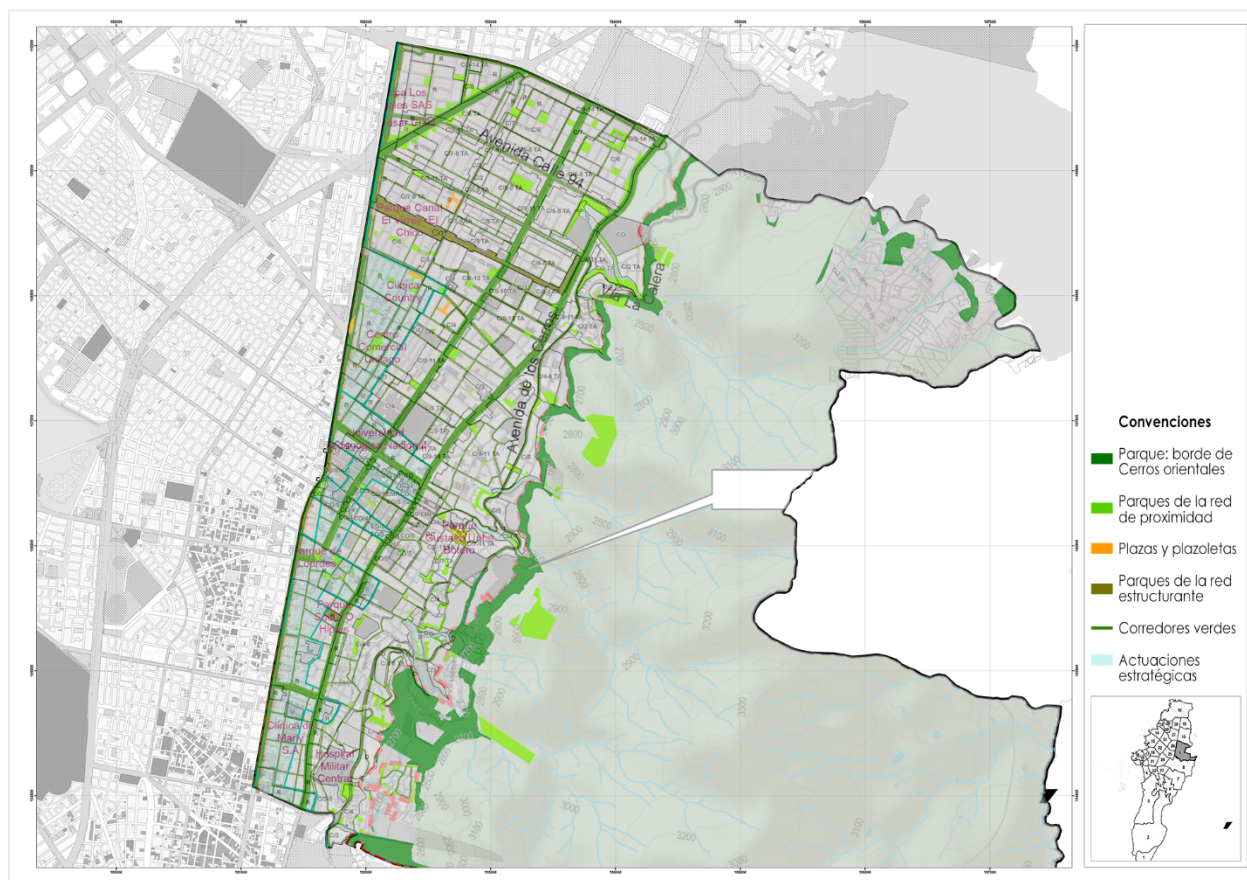


Nota: La figura muestra los equipamientos existentes por función. (POT, 2021)

La red de espacio público peatonal en la localidad de Chapinero se configura principalmente a lo largo de los ejes viales estructurantes, donde se concentra la mayor continuidad de andenes y recorridos caminables. Esta disposición favorece la conectividad entre áreas residenciales, corredores comerciales y equipamientos, promoviendo desplazamientos a pie y fortaleciendo la accesibilidad urbana. Asimismo, la proximidad a los cerros orientales incorpora elementos ambientales y paisajísticos que fortalecen las condiciones de la movilidad peatonal. (POT, 2020)

Figura 11

Plano de espacio público de la localidad de Chapinero.

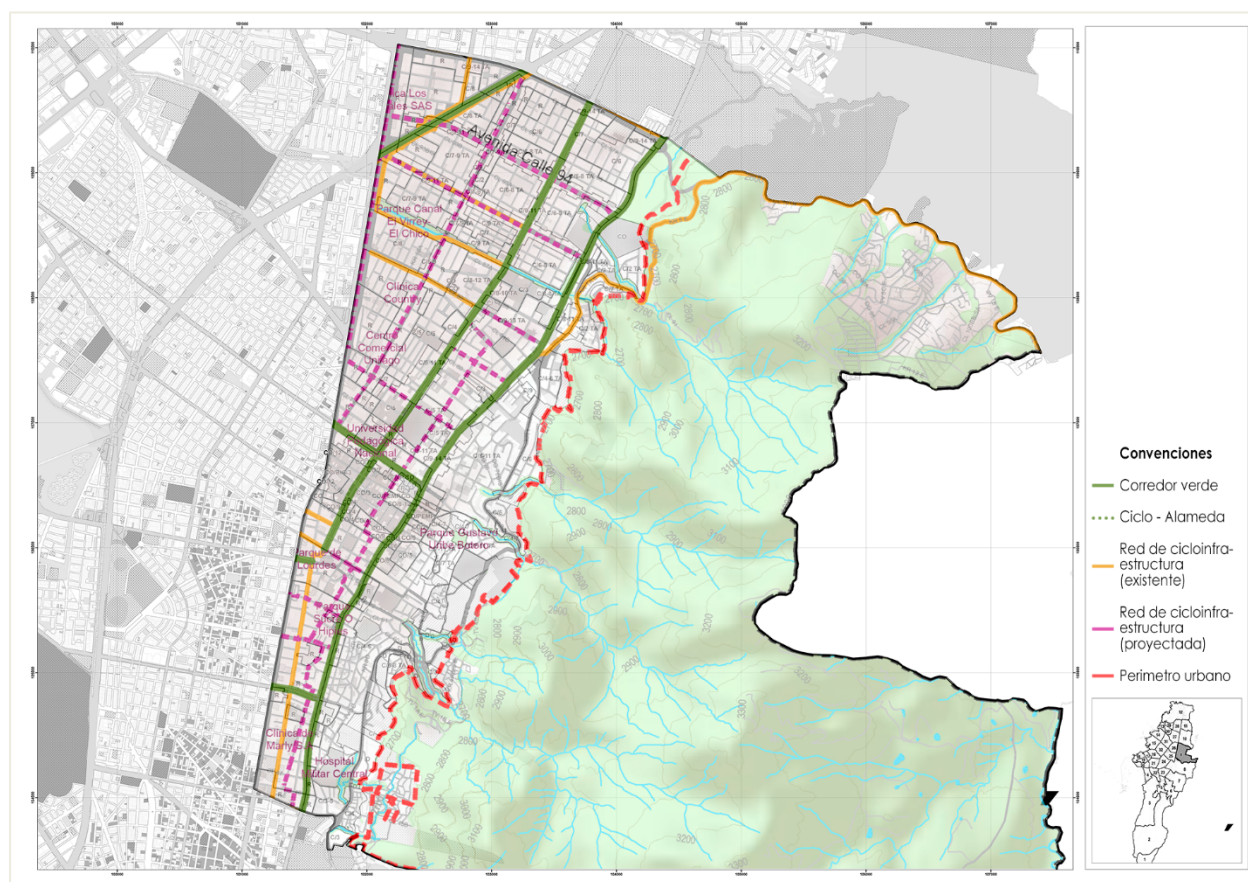


Nota: La figura muestra el sistema de espacio público peatonal y para encuentro. (POT, 2021)

En cuanto al sistema de cicloruta, tiene una infraestructura que muestra mayor continuidad en los sectores de menor pendiente, donde las condiciones topográficas favorecen el desplazamiento en bicicleta; sin embargo, hacia el borde oriental se identifican limitaciones asociadas al relieve y a la estructura urbana. Esta configuración indica avances en la consolidación de la movilidad sostenible, aunque también plantea la necesidad de fortalecer la conectividad entre los distintos tramos para garantizar recorridos más continuos, seguros y funcionales. (POT, 2020)

Figura 12

Plano de la red de ciclo-infraestructura de la localidad de Chapinero.



Nota: La figura muestra el sistema de movilidad en la red de ciclo-infraestructura. (POT, 2021)

La siguiente figura muestra el área de análisis correspondiente a Chapinero Central y Lourdes dentro de la localidad de Chapinero, y a través del plano morfológico junto con el registro fotográfico del espacio urbano se busca evidenciar la estructura de usos del suelo, la concentración de actividades comerciales y la intensidad peatonal que caracterizan este sector, permitiendo observar no solo su configuración espacial sino también la dinámica cotidiana que lo posiciona como una de las centralidades más activas de la ciudad.

Figura 13

Plano de la trama urbana del sector de Chapinero Central y Lourdes.



Nota: La figura muestra la trama urbana y foto del sector. (POT, 2021) (Google Maps, 2025)

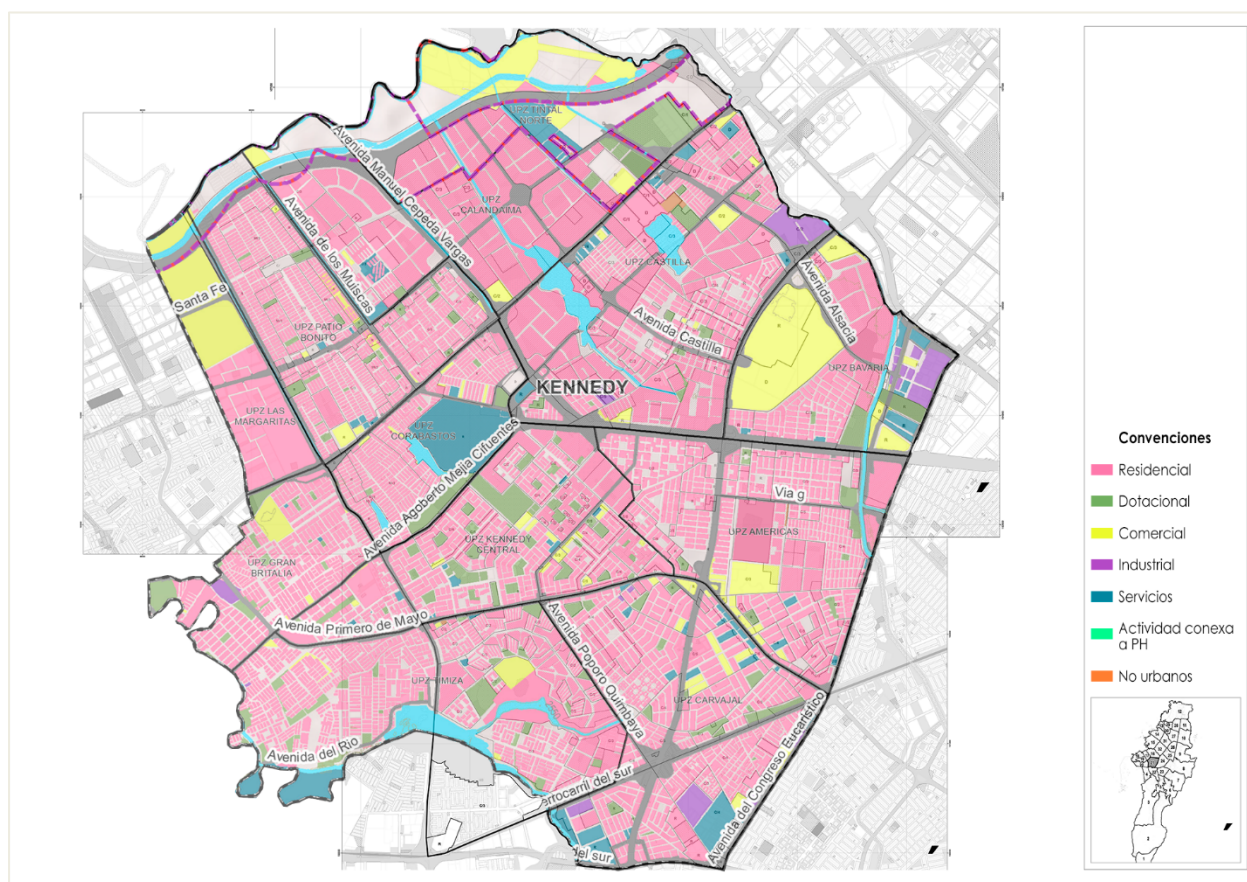
En conjunto, el gráfico muestra que Chapinero Central y Lourdes presentan una alta relación de usos y una fuerte presencia de comercio y servicios a escala barrial, lo que favorece condiciones de proximidad funcional. Sin embargo, también se evidencian tensiones en el espacio público, como ocupación informal, que inciden en la calidad de la accesibilidad.

6.1.3. C - Localidad de Kennedy: Patio Bonito y Tintal

La localidad de Kennedy presenta una estructura urbana predominantemente residencial, y esta cobertura se extiende en gran medida por todo el territorio; también se identifican áreas industriales y de servicios localizadas principalmente hacia los bordes. Esta condición configura un tejido residencial, complementado por la presencia de comercio de escala barrial que se distribuye estratégicamente sobre los principales ejes viales, favoreciendo el acceso cercano de bienes y servicios. (POT, 2020)

Figura 14

Plano uso del suelo de la localidad de Kennedy.

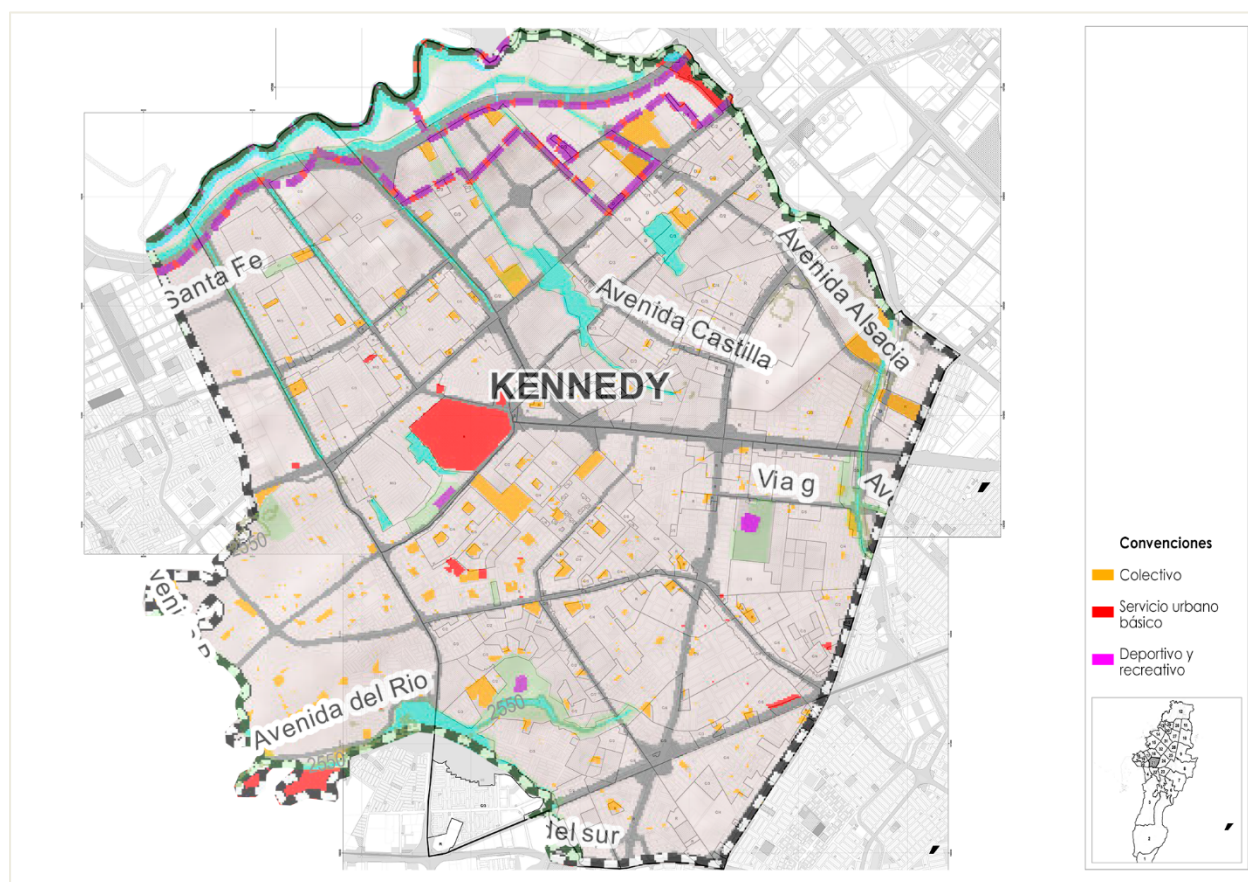


Nota: La figura muestra la actividad predominante por manzana. (POT, 2021)

En relación con la distribución de equipamientos, la localidad de Kennedy cuenta con una red amplia y distribuida en gran parte del territorio, con predominio de equipamientos colectivos y de servicio urbano básico dentro del tejido residencial. Esta configuración favorece la cercanía de la población a servicios esenciales y contribuye al funcionamiento cotidiano de los barrios. Asimismo, los equipamientos deportivos y recreativos se localizan en áreas estratégicas cerca de las estructuras ambientales, lo que fortalece a las dinámicas para el esparcimiento y la integración social. (POT, 2020)

Figura 15

Plano de equipamientos existentes de la localidad de Kennedy.

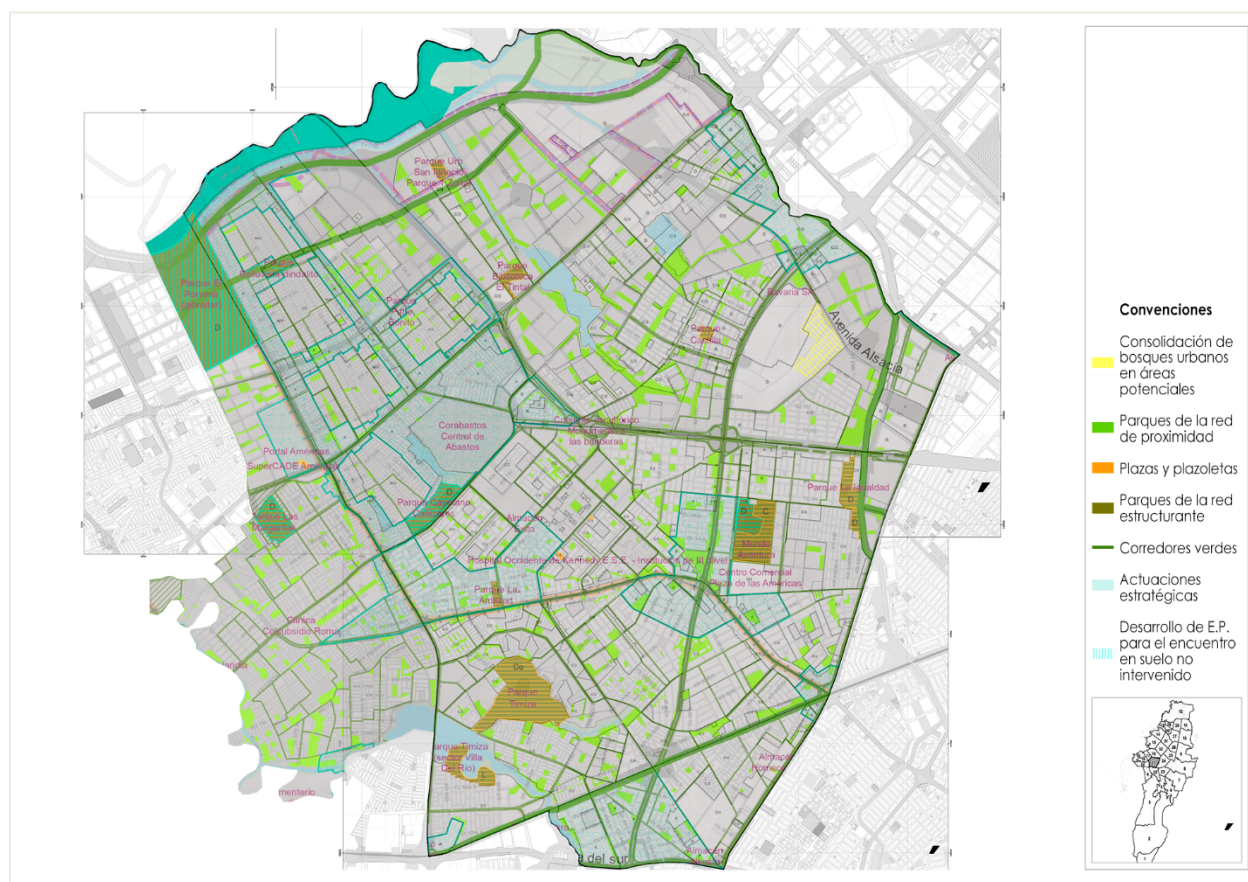


Nota: La figura muestra los equipamientos existentes por función. (POT, 2021)

El sistema de espacio público en la localidad de Kennedy se configura a partir de una red amplia de parques de diferentes escalas, que incluye tanto espacios de proximidad distribuidos al interior de las zonas residenciales como parques de carácter estructurante asociados a elementos ambientales y corredores principales. Esta condición favorece la disponibilidad de áreas de encuentro y recreación a distancias cortas. Asimismo, se identifican corredores verdes y ejes que articulan algunos de estos espacios, generando oportunidades de conexión peatonal entre barrios y centralidades locales. (POT, 2020)

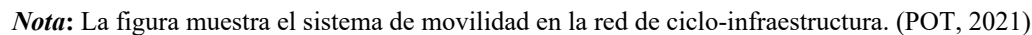
Figura 16

Plano de espacio público de la localidad de Kennedy.



Nota: La figura muestra el sistema de espacio público peatonal y para encuentro. (POT, 2021)

Plano de la red de ciclo-infraestructura de la localidad de Kennedy.



La siguiente figura muestra las áreas de análisis correspondientes a Patio Bonito y Tintal, en la localidad de Kennedy, mostrando tanto el plano como registros fotográficos del entorno urbano. A través de esta representación se busca identificar la estructura de usos del suelo, la organización del tejido residencial y la localización de equipamientos y espacios públicos, con el fin de comprender cómo se configura la vida cotidiana en un contexto de periferia consolidada dentro de Bogotá.

Figura 18

Plano de la trama urbana del sector de Patio Bonito y Tintal.



Nota: La figura muestra la trama urbana y foto del sector. (POT, 2021) (Google Maps, 2025)

En conjunto, el gráfico evidencia un territorio predominantemente residencial, con presencia de comercio de escala barrial y algunos equipamientos distribuidos en el sector, lo que sugiere ciertas condiciones de proximidad funcional; sin embargo, también se observan dinámicas urbanas asociadas a consolidación progresiva, calidad variable del espacio público y

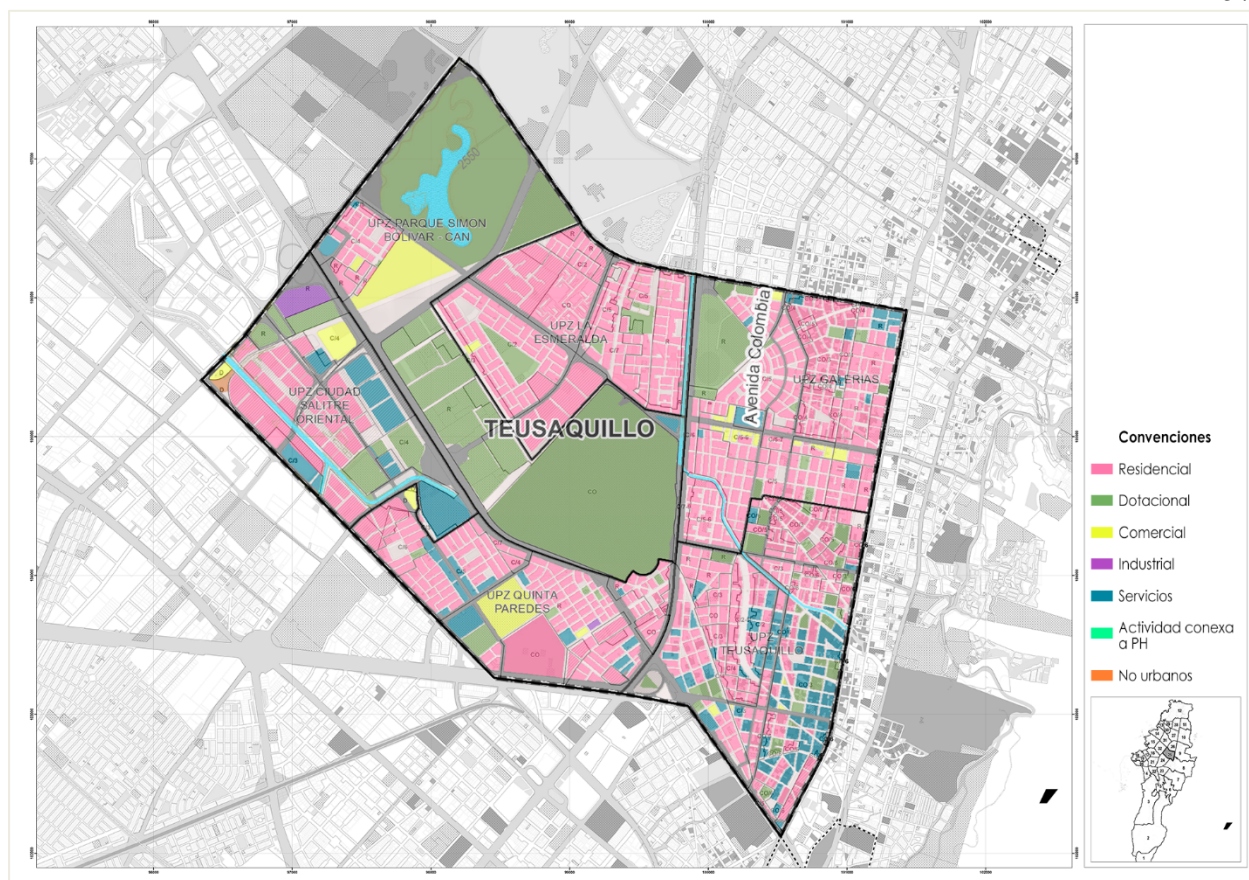
dependencia de ejes principales para la movilidad, factores que inciden directamente en la posibilidad de aplicar el modelo de ciudad de 15 minutos en este contexto específico.

6.1.4. D - Localidad de Teusaquillo: CAN, Corferias y Ciudad Universitaria

La localidad de Teusaquillo presenta una estructura de usos del suelo de carácter residencial, con una distribución de servicios que se complementa de manera equilibrada. Esta se caracteriza por la presencia de grandes áreas dotacionales y de espacio abierto de escala metropolitana, entre las que destacan el complejo del CAN, Corferias y Ciudad Universitaria. Estos elementos no solo estructuran el territorio, sino que incrementan la oferta de servicios urbanos y fortalecen el carácter administrativo, cultural y recreativo del sector. (POT, 2020)

Figura 19

Plano uso del suelo de la localidad de Teusaquillo.

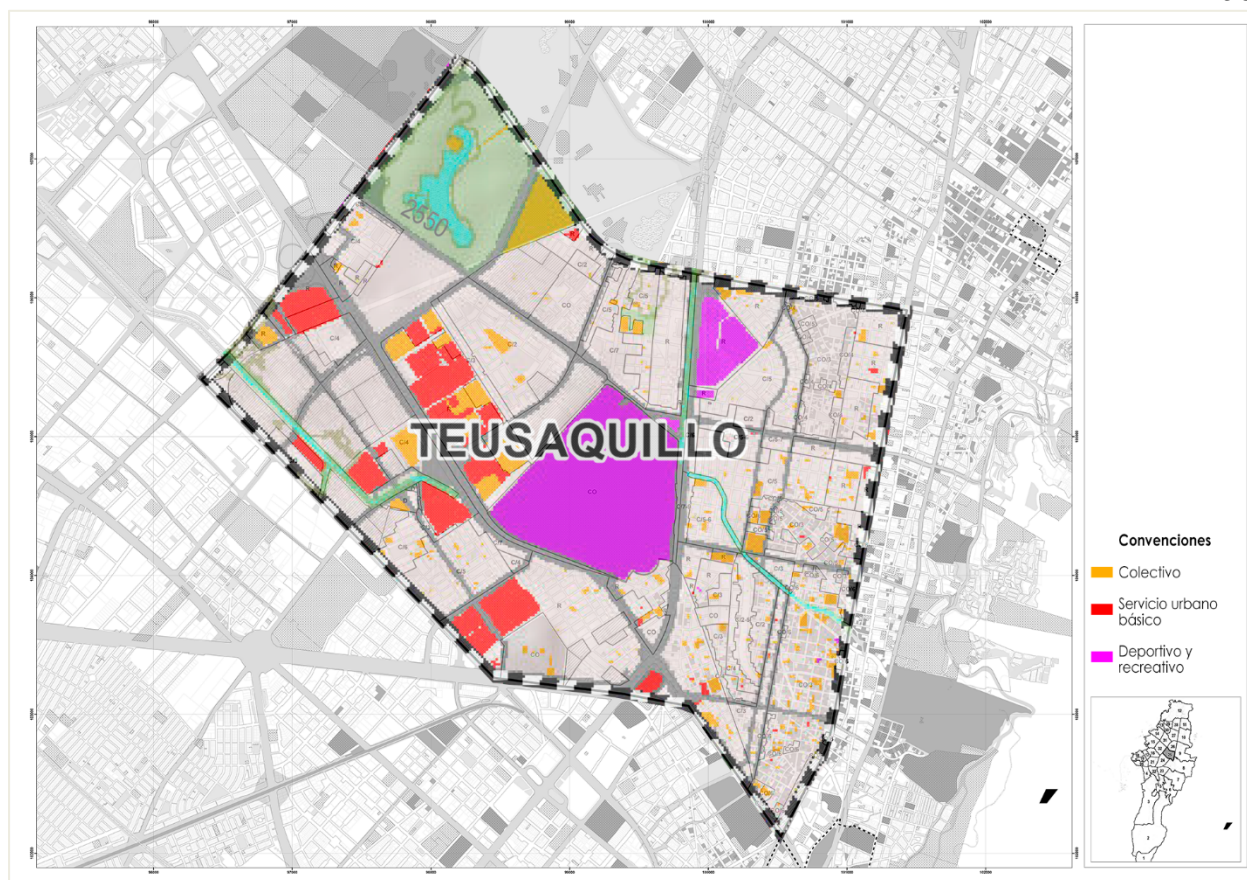


Nota: La figura muestra la actividad predominante por manzana. (POT, 2021)

La localidad de Teusaquillo cuenta con una alta oferta de equipamientos urbanos y una distribución equilibrada, lo que favorece el acceso cercano a servicios colectivos para la población. Se evidencia la presencia de grandes edificaciones deportivas y recreativas, con amplias áreas destinadas a actividades culturales, feriales y educativas; y los de servicios urbanos básicos y colectivos se distribuyen de manera dispersa dentro del tejido residencial. Estos espacios conforman una estructura de servicios de gran escala que no solo benefician a la población local, sino también a usuarios de otras zonas de Bogotá. (POT, 2020)

Figura 20

Plano de equipamientos existentes de la localidad de Teusaquillo.



Nota: La figura muestra los equipamientos existentes por función. (POT, 2021)

La estructura del espacio público está conformada por una red de parques, plazas, corredores verdes y andenes que favorecen la movilidad a pie y el acceso a espacios de encuentro a corta distancia. Esta red se organiza a partir de elementos de diferentes escalas, desde parques de proximidad distribuidos en los barrios hasta grandes espacios de carácter metropolitano. La red de corredores verdes y ejes peatonales vinculados a vías principales contribuye a la conectividad entre estos espacios y facilita los desplazamientos a pie entre áreas residenciales y equipamientos. (POT, 2020)

Figura 21

Plano de espacio público de la localidad de Teusaquillo.



Nota: La figura muestra el sistema de espacio público peatonal y para encuentro. (POT, 2021)

La red de ciclorrutas es amplia y bien distribuida, que se estructura principalmente a lo largo de corredores viales principales y ejes verdes estratégicos, por lo que permite la conexión entre sectores residenciales, equipamientos de gran escala y áreas de actividad, favoreciendo el uso de la bicicleta como alternativa de movilidad cotidiana. Se evidencia una red de ciclorrutas proyectadas que busca fortalecer la cobertura y mejorar la conectividad interna de la localidad, especialmente en sectores donde actualmente existen discontinuidades o menor presencia de infraestructura. (POT, 2020)

Figura 22

Plano de la red de ciclo-infraestructura de la localidad de Teusaquillo.



Nota: La figura muestra el sistema de movilidad en la red de ciclo-infraestructura. (POT, 2021)

La siguiente figura muestra las áreas correspondiente a CAN, Corferias y Ciudad Universitaria, donde permite identificar la concentración de equipamientos institucionales, educativos y administrativos, así como la estructura urbana que configura este sector como una centralidad estratégica dentro de la ciudad.

Figura 23

Plano de la trama urbana del sector de CAN, Corferias y Ciudad Universitaria.



Nota: La figura muestra la trama urbana y foto del sector. (POT, 2021) (Google Maps, 2025) (El Espectador, 2013) (El Correo del Golfo, s.f.) (Wikipedia, 2025)

En conjunto, el gráfico evidencia un territorio con alta presencia de grandes equipamientos y espacios de carácter metropolitano, que generan dinámicas intensas, pero también fragmentaciones en el tejido urbano. Aunque existe una importante oferta de servicios y conectividad, la escala de los predios y la concentración de usos condicionan la proximidad cotidiana, lo que plantea retos específicos para la implementación del modelo de ciudad de 15 minutos en este sector.

El análisis realizado por las localidades evidencia variedad de dinámicas en términos de usos del suelo, distribución de equipamientos, espacio público y condiciones de movilidad. Mientras algunos territorios presentan una mayor diversidad funcional y proximidad entre actividades, otros muestran desequilibrios en la oferta de servicios, discontinuidades en las redes de infraestructura urbana o limitaciones en la accesibilidad. Estas condiciones permiten

identificar fortalezas y oportunidades de mejora en relación con el modelo de ciudad de proximidad y la calidad del entorno urbano.

Con el fin de sintetizar y contrastar los resultados obtenidos, se presenta una matriz comparativa que reúne los principales indicadores del análisis por localidades. Este instrumento permite evaluar de manera clara las condiciones de cada territorio en términos de accesibilidad, cobertura de servicios, estructura del espacio público y movilidad, facilitando la identificación de brechas, similitudes y prioridades de intervención.

Tabla 1

Matriz comparativa.

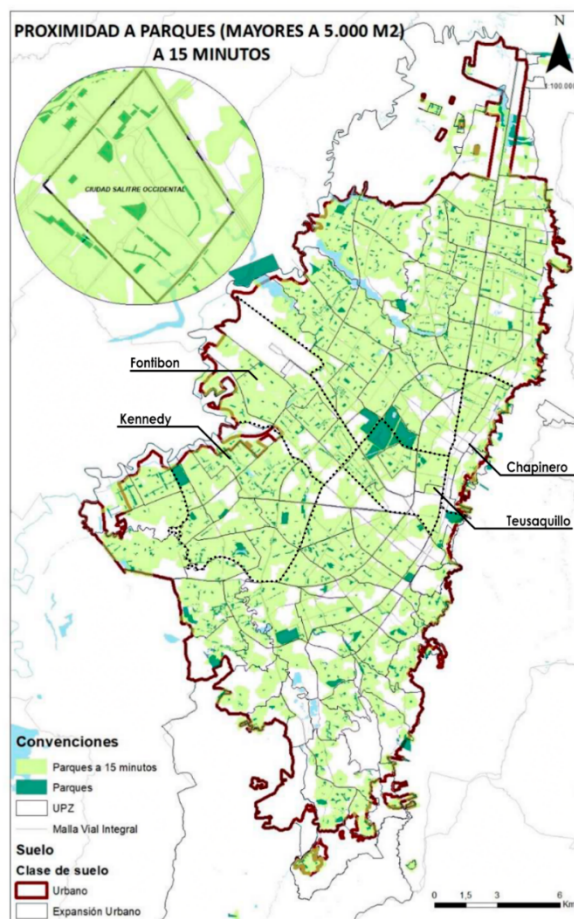
Indicadores	Localidades			
	A - Fontibon	B - Chapinero	C - Kennedy	D - Teusaquillo
Numero de población	355.280	151.990	988.140	141.143
Numero de viviendas	129.085	79.014	335.223	64.502
Numero de manzanas	1.613	1.171	4.935	1.027
Área parques metropolitanos (ha)	23,78ha	4,9ha	53,82ha	114,67ha
Área parques zonales (ha)	14,80ha	12,82ha	22,81ha	2,29ha
Numero de árboles por localidad (2019)	56.736	56.343	125.520	60.880
% de andenes que estan en buen estado	52%	50%	52%	44%

Km de infraestructura para la bicicleta	24.06km	20.86km	35.37km	47.50km
Espacio público efectivo (m2/hab)	12,15m2/hab	6,27m2/hab	15,72m2/hab	2,08m2/hab
% Residencial	35,7%	50,9%	58,2%	36,9%
% Comercial	17,4%	11,8%	14,9%	10,1%
% Dotacional	14,6%	10,4%	9,2%	35,3%
% Servicios	25,8%	26,7%	15,5%	17,1%
% Industria	5,3%	0%	1,9%	0,6%
% Otros	1,2%	0,1%	0,4%	0,1%
% de hogares que manifestaron que su vivienda está cerca de basureros o botaderos de basura por localidad.	3,8%	3,7%	11,4%	2,0%

Nota: La tabla presenta una comparación entre las localidades a partir de los indicadores definidos, los cuales complementan el análisis realizado. (POT, 2020) (SDP, 2021)

La matriz comparativa permite sintetizar y comparar las condiciones de cada una de las cuatro localidades, a través de contrastes cuantitativos en términos de cobertura de servicios, usos del suelo y la continuidad de las redes peatonales y ciclistas, facilitando la identificación de diferencias y similitudes con respecto al modelo de ciudad de 15 minutos. También se observa a partir de este análisis que se identifican tanto los contextos que ofrecen más potencial de proximidad como aquellos en los que la distribución de equipamientos, la estructura urbana o la accesibilidad limitan su aplicabilidad.

Figura 24

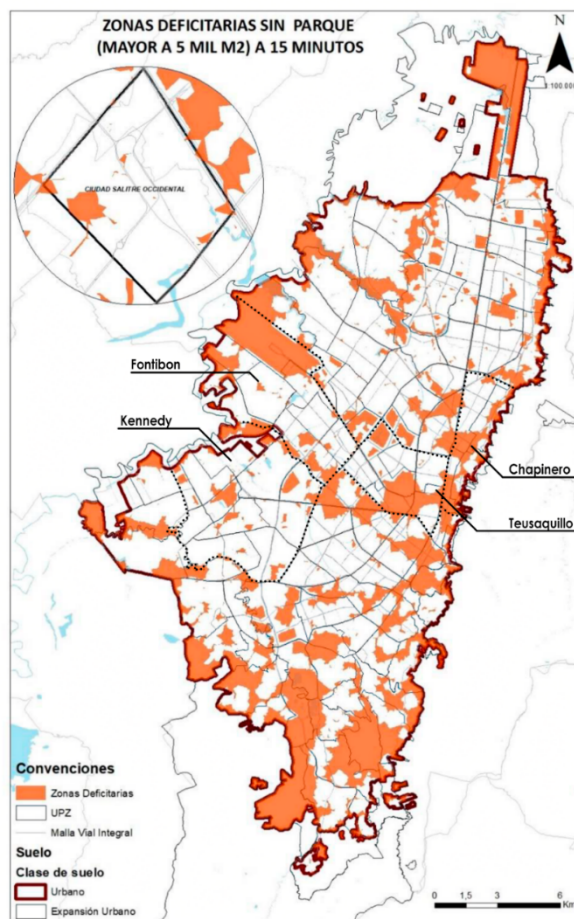
Plano de proximidad a parques en Bogotá.

Nota: Mapa de proximidad a parques mayores a 5000mt2 a 15 minutos. (POT, 2020) (sdp, 2020)

Según este plano del POT muestra la distribución de parques de escala mayor a 5.000 m² y su área de cobertura potencial, estimada mediante isócronas de 15 minutos a pie sobre la red vial principal. Este permite identificar la población que podría acceder a estos espacios dentro de una distancia caminable, así como reconocer sectores de la ciudad donde la cobertura es limitada o inexistente. (POT, 2020)

Figura 25

Plano de zonas deficitarias sin parques en Bogotá.



Nota: Mapa de áreas sin parques mayores a 5000mt² a 15 minutos. (POT, 2020) (sdp, 2020)

El plano del POT permite identificar zonas deficitarias sin acceso a parques mayores a 5.000 m² a 15 minutos a pie, evidenciando desequilibrios en la cobertura y la calidad de la oferta de espacio público, y con ello concluyendo este análisis con evidencias claras sobre el tema.

6.2. Evaluación de la Capacidad de los Instrumentos de Ordenamiento Vigentes en Bogotá

El análisis de las cuatro localidades permitió identificar las diferencias en proximidad funcional, condiciones urbanas y accesibilidad; es evidente que la capacidad para satisfacer las

necesidades diarias a escala local no estaba distribuida equitativamente en toda la ciudad. Por un lado, hay sectores donde el uso del suelo está bien consolidado, con equipamientos accesibles y redes de movilidad continuas; por el otro, hay fragmentaciones en el tejido urbano y en las infraestructuras peatonales y ciclistas, o distribuciones desiguales de servicios que requieren largos desplazamientos. Estas brechas muestran que el modelo de la ciudad de 15 minutos no es una estrategia que funcione igual en todos los sectores, sino una estrategia en la que la efectividad depende tanto de las condiciones físicas ya existentes como del marco normativo que guíe su adopción.

Sin embargo, para comprender la adaptación del modelo de ciudad de 15 minutos en Bogotá, no basta con analizar solo el tejido urbano existente, ya que el diagnóstico es esencial, pero constituye apenas una parte del contexto. En efecto, la morfología urbana actual surge de decisiones históricas en planificación, políticas públicas, dinámicas y procesos de consolidación desiguales. Por lo tanto, si el objetivo es evaluar cómo avanzar hacia territorios de proximidad más equitativos, se necesita estudiar también la capacidad de los instrumentos de ordenamiento territorial vigentes; estos deben no solo corregir desequilibrios existentes, sino orientar la ubicación de nuevos equipamientos, potenciar centralidades locales y mejorar las condiciones de movilidad y espacio público.

En este contexto, el concepto de capacidad no solo se refiere a la formulación de ideas como sostenibilidad, accesibilidad o proximidad en los documentos normativos, sino, la posibilidad de que tales instrumentos funcionen como mecanismos de transformación territorial. Para ello, resulta clave analizar si cuentan con las herramientas normativas específicas, criterios, metas cuantificables y procedimientos de implementación capaces de reducir las distancias

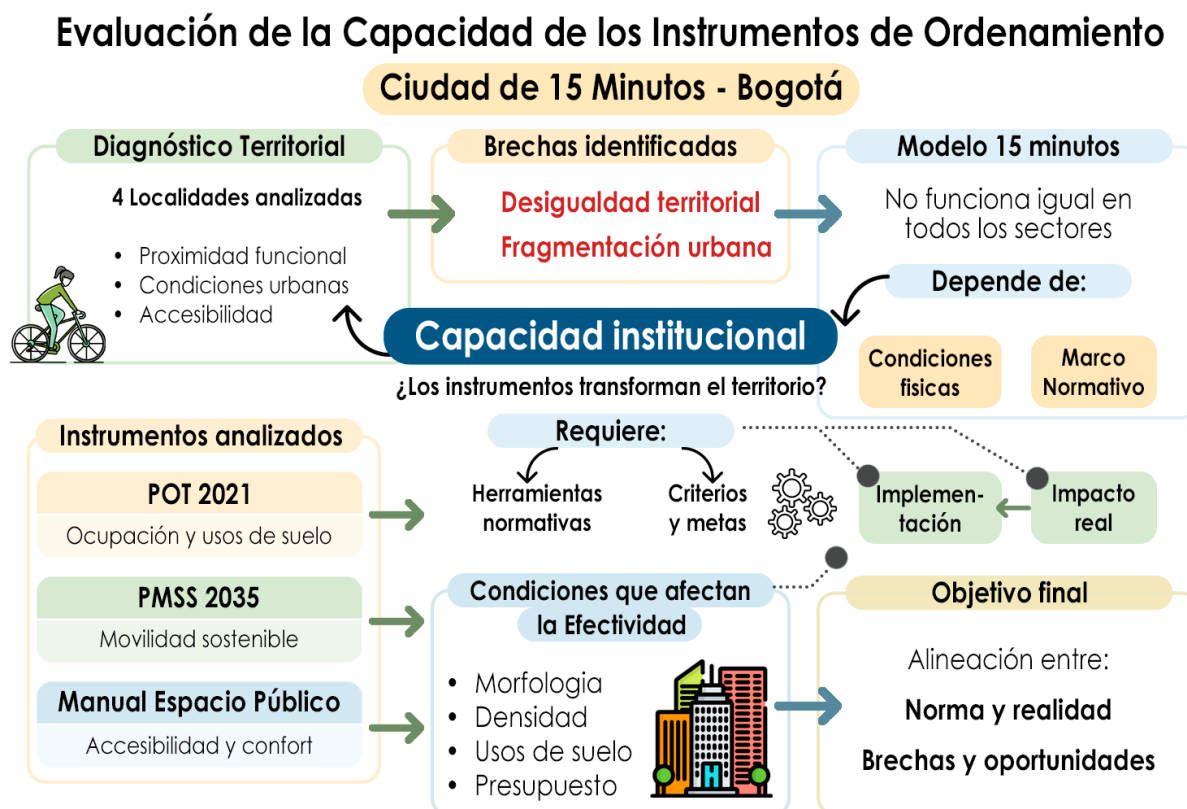
cotidianas, fomentar una relación equilibrada de usos del suelo, garantizar oportunidades y condiciones físicas adecuadas para el desplazamiento peatonal y ciclista. En suma, lo que importa es verificar si el marco normativo no solo establece principios generales, sino que dispone de los recursos prácticos para ejecutarlos en la realidad.

Asimismo, analizar la capacidad institucional requiere de reconocer que los instrumentos de ordenamiento no actúan de manera dispersa, sino que se articulan con los tejidos urbanos existentes, estructuras socioeconómicas y limitaciones presupuestales. Por ello, su efectividad puede variar según la morfología del territorio, la densidad, el nivel de consolidación y la disponibilidad de suelo para nuevos equipamientos o intervenciones. Esta visión permite entender que la implementación del modelo de proximidad no depende solamente de la disposición normativa, sino también de la articulación entre planificación, gestión y ejecución.

En definitiva, este capítulo evalúa el Plan de Ordenamiento Territorial (POT 2021), el Plan de Movilidad Sostenible y Segura (PMSS 2035) y el Manual del Espacio Público como marcos normativos que influyen directamente en la organización de la ciudad de proximidad. El POT se analiza como instrumento estructural que define el modelo de ocupación territorial y la localización de actividades; el PMSS como soporte estratégico para reorganizar la movilidad hacia medios sostenibles y seguros; y el Manual del Espacio Público como herramienta técnica que aplica la proximidad en condiciones específicas de accesibilidad y confort peatonal. A través de este estudio, se busca determinar hasta qué punto el territorio se encuentra alineado con el modelo de la ciudad de 15 minutos y cuáles son las brechas que aún persisten entre el marco normativo y la experiencia cotidiana de sus habitantes.

Figura 26

Esquema evaluación de la capacidad de los instrumentos de ordenamiento.



Nota: Este gráfico muestra el esquema general de la evaluación de la capacidad de los instrumentos de ordenamiento vigentes en Bogotá. Elaboración propia (2026).

6.2.1. El POT y su Capacidad para Estructurar Territorios de Proximidad

El Plan de Ordenamiento Territorial adoptado mediante el Decreto 555 de 2021 plantea un enfoque de ciudad que articula principios coherentes con el modelo de la ciudad de 15 minutos, especialmente en relación con la revitalización urbana, la estructura funcional del cuidado, la articulación de centralidades y la transición hacia una movilidad sostenible. Desde el punto de vista conceptual, el POT reconoce la necesidad de reorganizar el territorio para garantizar oportunidades a la población en términos de acceso a servicios y equipamientos.

Un aspecto central es la manera en que el plan define los componentes territoriales como soporte del modelo de ocupación, donde el esquema funcional vincula equipamientos, servicios y redes de movilidad con las dinámicas cotidianas. Este enfoque reconoce que la ciudad no solo debe organizar actividades productivas o comerciales, sino también aquellas relacionadas con la educación, la salud y el abastecimiento, fundamentales para el funcionamiento diario de los hogares. Desde esta perspectiva, el POT introduce un estudio más amplio del territorio, en la que la localización estratégica de equipamientos puede reducir cargas de desplazamiento, especialmente para poblaciones con mayores responsabilidades de cuidado.

Sin embargo, al analizar su capacidad se observa que el POT establece lineamientos generales que requieren procesos de gestión y ejecución para llevarse a cabo en el territorio, que aunque define estructuras, categorías de suelo y estrategias de intervención, la transformación efectiva depende de instrumentos de desarrollo específicos, disponibilidad presupuestal, coordinación institucional y tiempos de implementación que pueden extenderse a mediano o largo plazo. En este sentido, la proximidad no se produce por sí sola con la adopción del plan, sino que requiere intervenciones continuas y coordinadas.

La efectividad del POT está vinculada a las características del tejido urbano existente, ya que en localidades como Chapinero o Teusaquillo, donde los usos de suelos, la densidad y la red de equipamientos ya consolidadas, el instrumento refuerza las dinámicas de proximidad; mientras que en sectores como Kennedy o algunas áreas de Fontibón, donde la diversidad de servicios es limitada, la adaptación al modelo de proximidad requiere intervenciones más significativas, tales como la incorporación de nuevos equipamientos, la articulación del espacio público o el desarrollo de usos de suelos mixtos en áreas residenciales.

En resumen, puede afirmarse que el POT articula principios de proximidad de manera conceptual y estructural, al promover la distribución de actividades, la relación de usos de suelos y la articulación entre equipamientos y movilidad sostenible. No obstante, su capacidad para garantizar trayectos cortos y autosuficiencia barrial no es uniforme en toda la ciudad, porque la norma define las directrices, pero la proximidad efectiva depende de las características físicas para las transformaciones en territorios de diversas condiciones. Este aspecto entre el marco normativo y la realidad urbana constituye uno de los principales desafíos para la implementación del modelo de ciudad de 15 minutos en Bogotá.

6.2.2. El PMSS como Soporte de Movilidad para la Proximidad

El Plan de Movilidad Sostenible y Segura (PMSS 2035) complementa el marco territorial del POT al convertir el modelo urbano en objetivos, estrategias e instrumentos específicos enfocados en la movilidad. Mientras que el POT establece la estructura y organización del territorio, el PMSS se centra en la dinámica de la ciudad, analizando cómo se mueven las personas en ese espacio y las condiciones de seguridad, eficiencia y sostenibilidad que enfrentan. Así este se convierte en un elemento clave para evaluar la viabilidad del modelo de ciudad de 15 minutos, ya que la cercanía no solo depende de la ubicación de los servicios, sino también de la calidad y seguridad de los trayectos diarios.

El PMSS propone un nuevo enfoque al priorizar medios de movilidad sostenibles como caminar, andar en bicicleta y utilizar el transporte público, reduciendo la dependencia del automóvil en la planificación de infraestructuras viales. A través de la consolidación y expansión de redes de ciclovías, la adopción del concepto de calles completas y la disminución de accidentes en puntos críticos, se promueve un entorno que facilita desplazamientos cotidianos de

manera segura y sostenible, fortaleciendo la proximidad. Así, este instrumento impacta positivamente en la calidad de vida y en la equidad territorial, ampliando el acceso para diversos grupos de la población.

A pesar de los avances, al analizar la escala barrial se evidencian limitaciones en cuanto a la continuidad y conectividad de la movilidad ciclista. En las localidades analizadas, las redes de ciclorrutas presentan fragmentaciones y una notable dependencia de corredores arteriales, lo que puede afectar la experiencia diaria de los usuarios. Además, en ciertos sectores la infraestructura para la bicicleta se concentra en ejes principales, mientras que las conexiones internas entre barrios son discontinuas, lo que disminuye la efectividad de la red para trayectos cortos y frecuentes.

Otro aspecto importante es que el PMSS está diseñado principalmente a nivel metropolitano y se ha adaptado a corredores y sistemas de transporte a gran escala. Aunque esta perspectiva es esencial para asegurar una movilidad urbana efectiva, el modelo de ciudad de 15 minutos también requiere un enfoque detallado en la conectividad a nivel barrial, donde factores como la calidad de los cruces peatonales, la continuidad de las aceras y la gestión del tráfico son cruciales en este contexto. Por lo tanto, aunque el plan proporciona directrices generales, la experiencia diaria de los ciudadanos depende de intervenciones detalladas.

Por lo tanto, el PMSS refuerza la movilidad al fomentar una ciudad más accesible y sostenible mediante la creación de una infraestructura que favorece el uso de transportes seguros, sin embargo, su implementación no se articula adecuadamente con la distribución de servicios ni aborda las desigualdades en el acceso a equipamientos. Aunque la movilidad sostenible contribuye a la cercanía, no compensa la necesidad de una ubicación estratégica de actividades y

servicios en el territorio. Su función es crucial, pero debe integrarse de manera coherente con estrategias de ordenamiento territorial, gestión del suelo y mejora del espacio público para crear territorios de proximidad que realmente impacten la vida cotidiana de los ciudadanos.

6.2.3. El Manual del Espacio Público y la Proximidad Efectiva

Mientras el POT define la estructura territorial y el PMSS orienta la movilidad a escala urbana y metropolitana, el Manual del Espacio Público actúa en la escala más inmediata y visible, la experiencia cotidiana del peatón. Este instrumento se sitúa en el nivel local de la planificación urbana, allí donde las decisiones técnicas inciden directamente en la forma como las personas caminan, se orientan, descansan y se apropian del entorno. A diferencia de los instrumentos estratégicos, el manual traduce principios generales en especificaciones concretas relacionadas con la continuidad de andenes, accesibilidad, seguridad vial, iluminación, mobiliario urbano, arborización y condiciones de confort ambiental.

Desde la perspectiva de la ciudad de 15 minutos, el manual resulta esencial para evaluar la proximidad efectiva, entendida no solo como distancia cuantificada en términos de espacio o tiempo de recorrido, sino como la posibilidad de desplazamiento seguro, cómodo y autónomo para distintos perfiles de población, esto incluye niños, personas mayores o con movilidad reducida que se desplazan en sillas de ruedas o con acompañantes. Por lo que la accesibilidad, la pendiente adecuada de los andenes, la eliminación de barreras arquitectónicas y la calidad de los cruces peatonales se convierten así en variables determinantes para que la proximidad sea verdaderamente inclusiva.

En este contexto, si en el entorno peatonal de los equipamientos existentes presenta barreras físicas, como deterioro del pavimento, ocupaciones indebidas o condiciones de

inseguridad, la proximidad a estos no es efectiva. Por lo tanto, la proximidad no puede evaluarse solamente desde un enfoque cartográfico o teórico; sino desde el aspecto cualitativo asociado a la habitabilidad del espacio público. La experiencia de caminar no depende únicamente de la distancia, sino también de factores como la percepción de seguridad, la presencia de iluminación, la protección climática mediante arborización y la disponibilidad de mobiliario.

La comparación entre las localidades analizadas muestra que el porcentaje de andenes en buen estado no supera la mitad en varios casos, lo que evidencia una diferencia significativa entre los criterios normativos definidos por el manual y las condiciones físicas observadas en el territorio. Esta situación demuestra que la proximidad no depende únicamente de la planificación estratégica ni de la formulación de lineamientos normativos, sino también de procesos continuos de mantenimiento, control y gestión del espacio público. Asimismo, la desigualdad en la calidad de los andenes genera territorios en los que la proximidad está presente en términos espaciales, pero no se hace efectiva en la experiencia cotidiana de quienes habitan y transitan estos sectores.

En síntesis, puede afirmarse que el manual es el instrumento que hace efectivo la dimensión más práctica del modelo de ciudad de 15 minutos, pero también el que revela con mayor claridad los desafíos entre planificación y ejecución. Por lo tanto, la proximidad efectiva depende tanto de la formulación técnica como de la capacidad institucional para garantizar condiciones constantes de calidad, mantenimiento y control del espacio público en todas las localidades de la ciudad.

6.2.4. Síntesis de la Capacidad Institucional Frente al Modelo de Ciudad de 15 Minutos

El análisis conjunto de los tres instrumentos permite identificar una alineación conceptual con el modelo de ciudad de proximidad, evidenciando que el marco normativo de Bogotá

reconoce de manera clara la importancia de la relación entre usos del suelo, la distribución de servicios, la movilidad sostenible y la calidad del espacio público como pilares para una ciudad más equitativa y accesible. Tanto el POT como el PMSS y el Manual del Espacio Público incorporan principios coherentes con una planificación orientada a reducir distancias cotidianas y fortalecer la escala humana en la organización del territorio.

Desde una perspectiva estratégica, puede afirmarse que la ciudad planificada se aproxima de manera coherente al ideal de la ciudad de 15 minutos. El POT estructura un modelo basado en una red de centralidades y promueve la integración funcional del territorio; el PMSS define prioridades de movilidad en favor de modos de transporte sostenibles; y el Manual del Espacio Público establece estándares técnicos que permiten garantizar condiciones para una experiencia peatonal segura y confortable. En conjunto, estos instrumentos configuran un marco normativo sólido que, en términos conceptuales, establece condiciones favorables para avanzar hacia territorios de proximidad.

No obstante, la capacidad de implementación presenta variaciones importantes que evidencian desajustes entre la visión estratégica y la realidad territorial, pues la efectividad del POT depende de las condiciones morfológicas y de la estructura urbana existente, allí donde el tejido urbano presenta una densidad adecuada, diversidad de usos y equipamientos consolidados, el instrumento actúa como refuerzo de dinámicas de proximidad, mientras que en sectores con baja diversidad funcional o déficit de servicios la transformación exige intervenciones estructurales que no pueden resolverse únicamente mediante la disposición normativa.

En segundo lugar, el PMSS fortalece la movilidad sostenible y mejora el soporte físico para trayectos cortos y seguros, pero no corrige por sí mismo la distribución desigual de

oportunidades en el territorio, ya que una red eficiente de ciclorrutas o de transporte público facilita el acceso sin sustituir la necesidad de contar con equipamientos cercanos. La movilidad puede compensar parcialmente la distancia, aunque el modelo de ciudad de 15 minutos aspira precisamente a reducir la necesidad de desplazamientos extensos; en este sentido, el plan de movilidad constituye una condición necesaria, pero no suficiente, para consolidar una proximidad efectiva.

Y por último, el Manual del Espacio Público establece criterios técnicos claros y alineados con una visión de ciudad a escala humana; sin embargo, su aplicación evidencia desajustes entre la norma y la experiencia cotidiana, particularmente en lo relacionado con el estado de los andenes, la continuidad peatonal y la accesibilidad. Estas diferencias territoriales revelan que la proximidad no solo depende de la planificación estratégica, sino también de la gestión, el mantenimiento y la inversión en el espacio público, en la medida en que la accesibilidad inclusiva constituye un proceso continuo y no un resultado inmediato de la regulación.

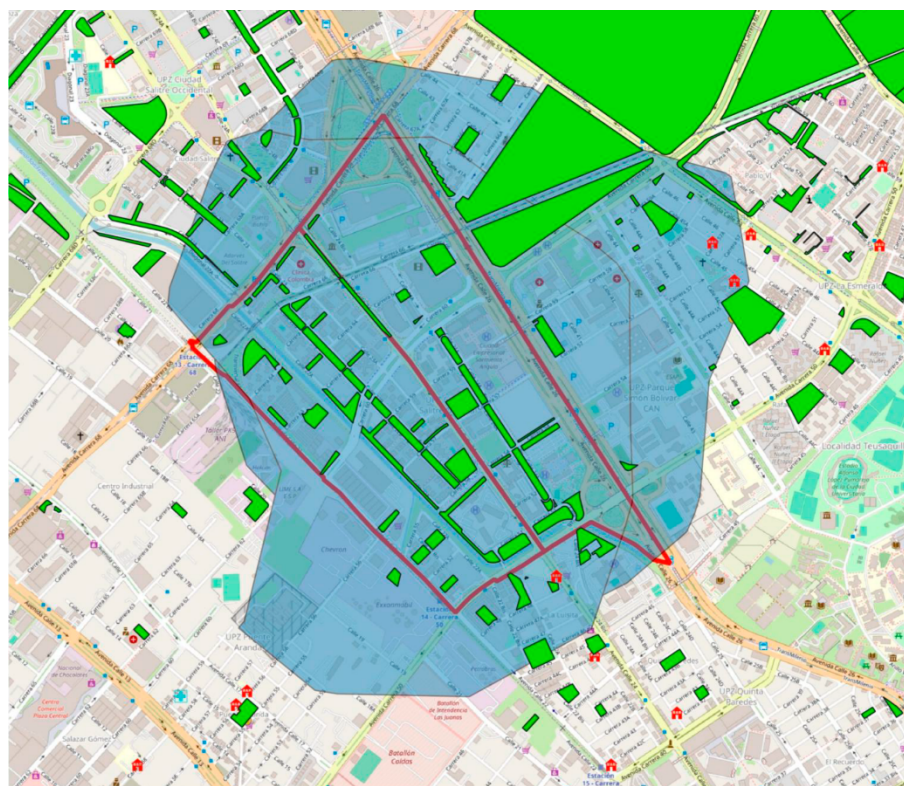
La evaluación realizada sugiere que Bogotá no carece de normativa, sino de un marco institucional con herramientas pertinentes para avanzar hacia un modelo de proximidad, por lo que el desafío principal no radica en encontrar nuevos instrumentos, sino en la articulación efectiva de los existentes y en su implementación según las condiciones específicas de cada localidad. Esto implica fortalecer la coordinación intersectorial, priorizar inversiones en territorios con mayores problemáticas y desarrollar intervenciones articuladas a escala barrial que conecten de manera conjunta los equipamientos, la movilidad y el espacio público.

Finalmente, la consolidación de una ciudad de 15 minutos en Bogotá no depende de la alineación normativa, sino de la capacidad institucional para traducir esa orientación en transformaciones visibles y equitativas, ya que reducir recorridos prolongados, fortalecer la autosuficiencia cotidiana y garantizar la accesibilidad exige una acción continua que cierre la distancia entre la ciudad planificada y la ciudad vivida. Solo mediante esta convergencia será posible avanzar hacia un modelo urbano en el que la proximidad deje de ser un objetivo estratégico y se convierta en una condición estructural de la vida urbana.

Las siguientes figuras muestran el análisis mediante isócronas de accesibilidad a 15 minutos a pie, las cuales funcionan como un elemento articulador entre la caracterización físico-espacial de las cuatro localidades y la evaluación de la capacidad de los instrumentos de ordenamiento vigentes en Bogotá. Mientras el primer capítulo identifica la distribución de usos del suelo, equipamientos y redes de movilidad, las isócronas permiten verificar hasta qué punto ciertas condiciones se traducen en alcances reales de proximidad. De este modo, el análisis espacial no solo describe la estructura urbana existente, sino que aporta un referente para contrastar si el POT de Bogotá, el PMSS y el Manual del Espacio Público de Bogotá logran hacer realidad en el territorio los principios de accesibilidad y cercanía planteados en el marco normativo.

Figura 27

Isócrona de equipamientos en la Localidad de Fontibón: Ciudad Salitre.



Isocrona Ciudad Salitre

15 min

Ciudad_Salitre

parques

Calle Comercial

Colegios

Centro de Salud

CAI

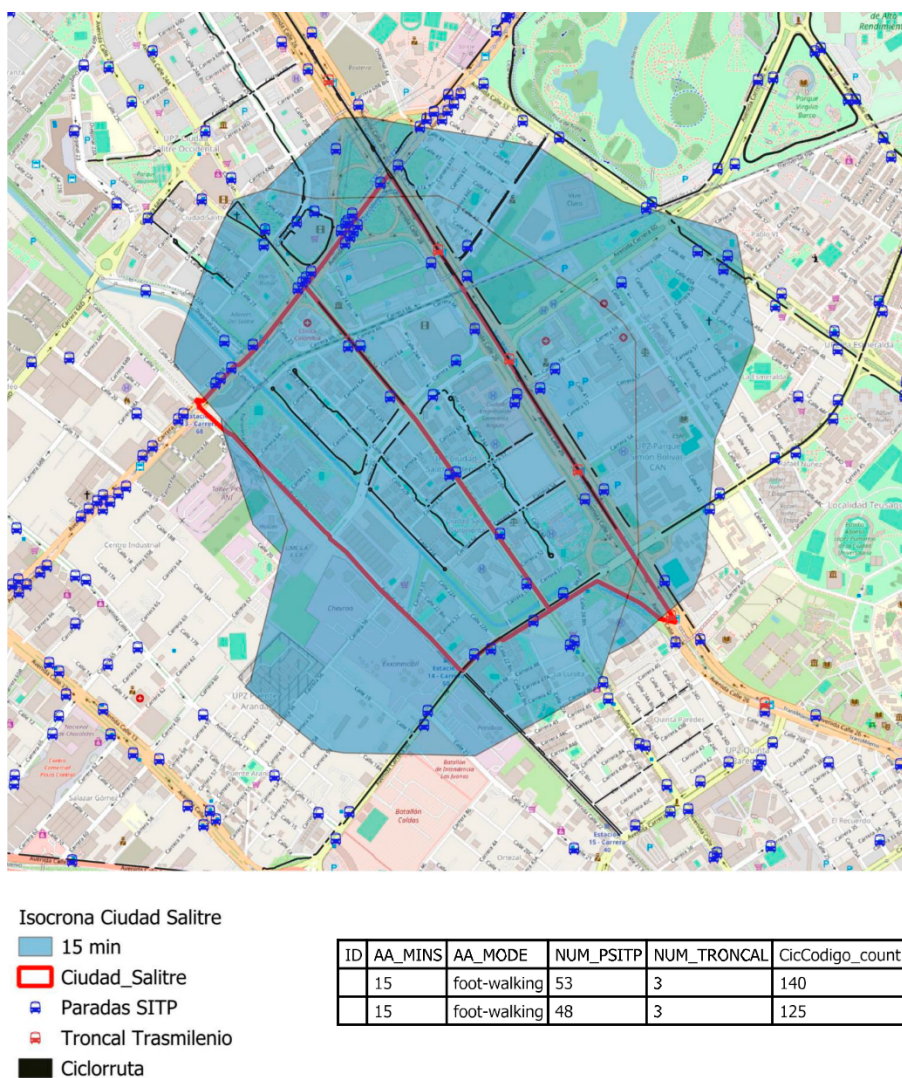
ID	AA_MINS	AA_MODE	NUM_CAI	NUM_CSALUD	NUM_COLEGIOS	ID_PARQUE_count	ID_UPZ_count
15	15	foot-walking	1	0	3	56	56
15	15	foot-walking	0	0	1	46	46

Nota: Mapa de proximidad a equipamientos en 15 minutos. Elaboración propia (2026).

La figura presenta el área de accesibilidad peatonal a 15 minutos en el sector de Ciudad Salitre, evidenciando la cobertura de parques y la presencia de equipamientos educativos, de salud y seguridad dentro del ámbito de proximidad del sector.

Figura 28

Isócrona de transporte en la Localidad de Fontibón: Ciudad Salitre.

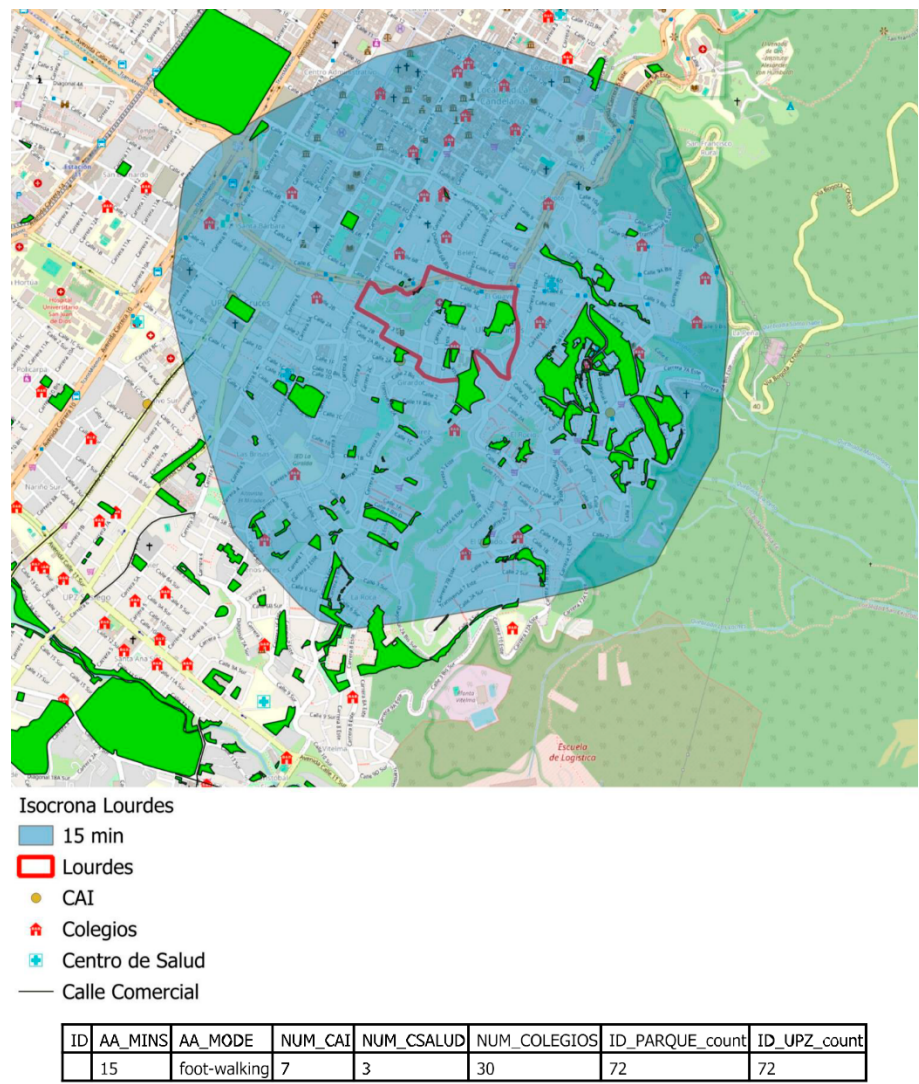


Nota: Mapa de proximidad al transporte sostenible en 15 minutos. Elaboración propia (2026).

La figura muestra el área de accesibilidad peatonal a 15 minutos en Ciudad Salitre, evidenciando una alta cobertura de paradas del SITP, la proximidad a estaciones troncales de Transmilenio y la articulación con la red de ciclorrutas dentro del sector.

Figura 29

Isócrona de equipamientos en la Localidad de Chapinero: Chapinero Central y Lourdes.

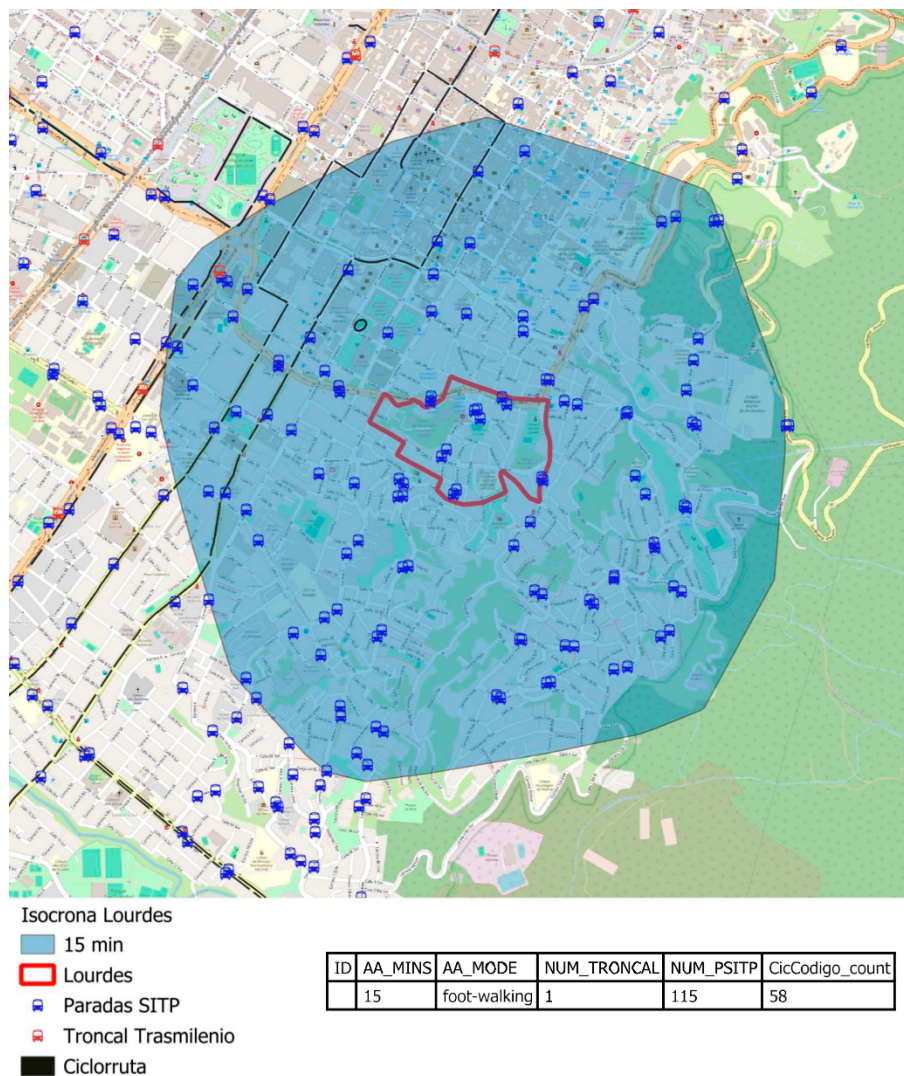


Nota: Mapa de proximidad a equipamientos en 15 minutos. Elaboración propia (2026).

La figura muestra la isócrona de accesibilidad peatonal a 15 minutos en Chapinero Central y Lourdes, evidenciando una alta concentración y diversidad de equipamientos educativos, de salud y comercial, así como una amplia cobertura de espacio público dentro del área de proximidad.

Figura 30

Isócrona de transporte en la Localidad de Chapinero: Chapinero Central y Lourdes.

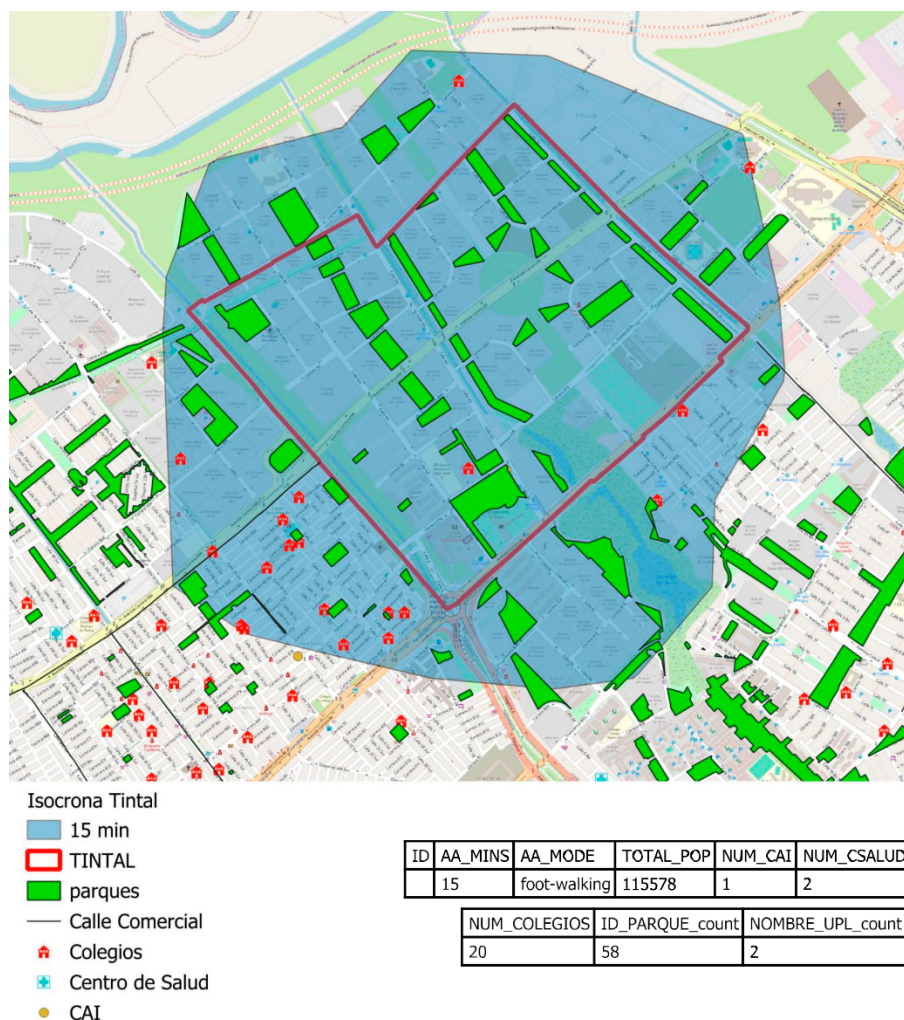


Nota: Mapa de proximidad al transporte sostenible en 15 minutos. Elaboración propia (2026).

La figura muestra la accesibilidad peatonal a 15 minutos en Chapinero Central y Lourdes, evidenciando una alta cobertura de paradas del SITP, la proximidad a la red troncal de Transmilenio y la articulación con la infraestructura de ciclorrutas en el sector.

Figura 31

Isócrona de equipamientos en la Localidad de Kennedy: Patio Bonito y Tintal.

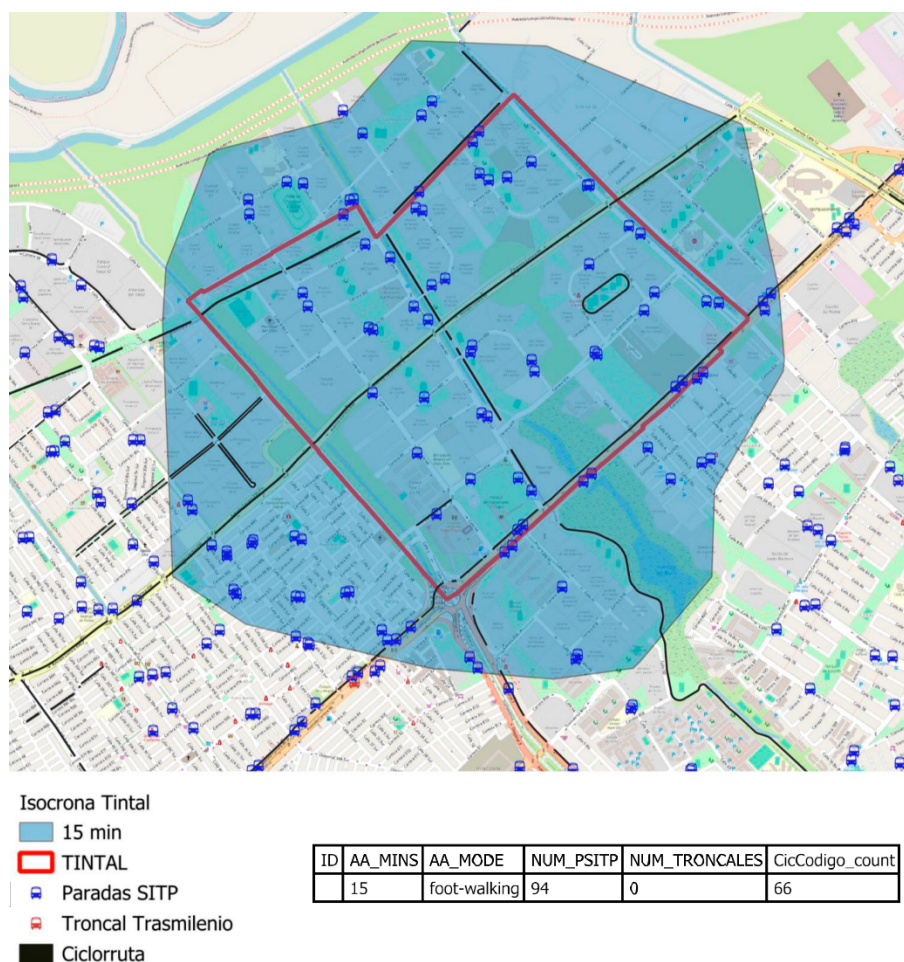


Nota: Mapa de proximidad a equipamientos en 15 minutos. Elaboración propia (2026).

La figura presenta la isócrona de accesibilidad peatonal a 15 minutos en Patio Bonito y Tintal, evidenciando una amplia cobertura de parques y equipamientos educativos, con presencia más limitada de servicios de salud y seguridad dentro del área de proximidad.

Figura 32

Isócrona de transporte en la Localidad de Kennedy: Patio Bonito y Tintal.

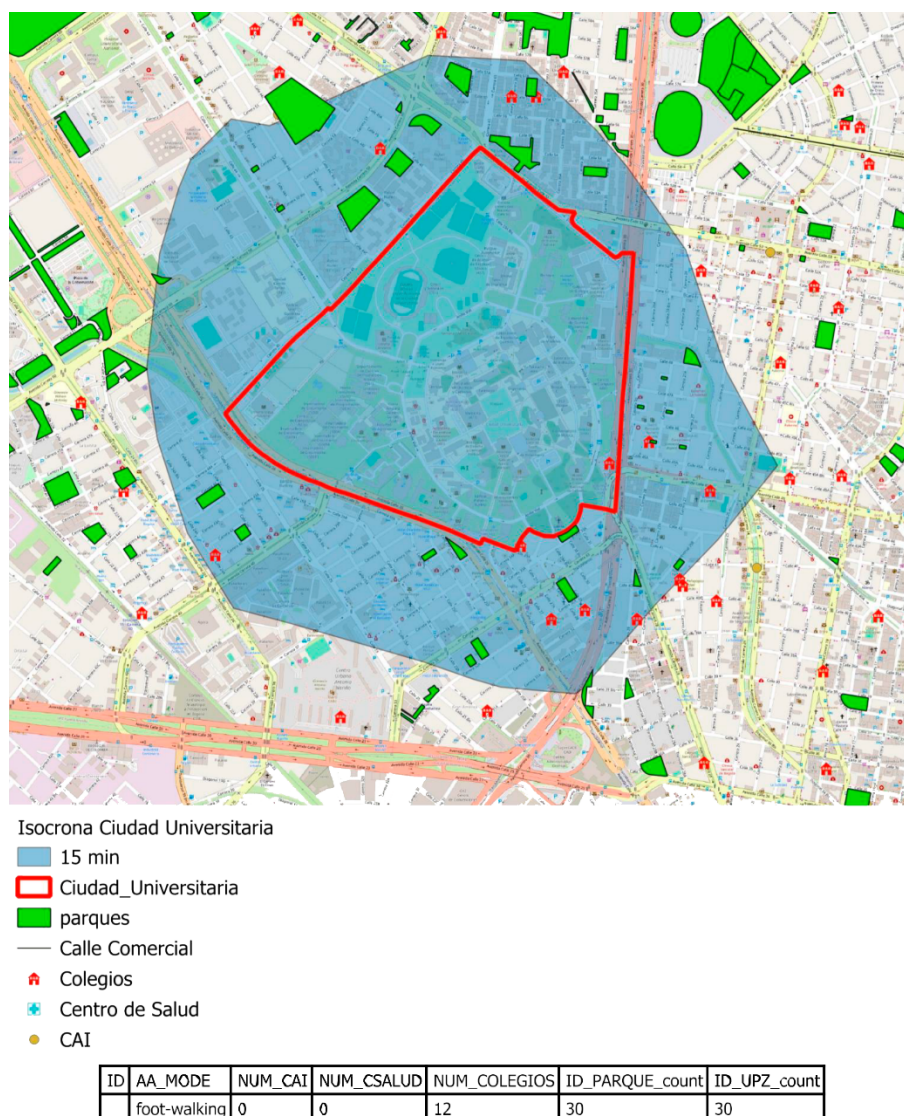


Nota: Mapa de proximidad al transporte sostenible en 15 minutos. Elaboración propia (2026).

La figura muestra la isócrona de accesibilidad peatonal a 15 minutos en Patio Bonito y Tintal, evidenciando una amplia cobertura de paradas del SITP y la articulación con la red de ciclorrutas, aunque sin presencia directa de estaciones troncales de Transmilenio dentro del área analizada.

Figura 33

Isócrona de equipamientos en la Localidad de Teusaquillo: CAN, Corferias y Ciudad Universitaria.

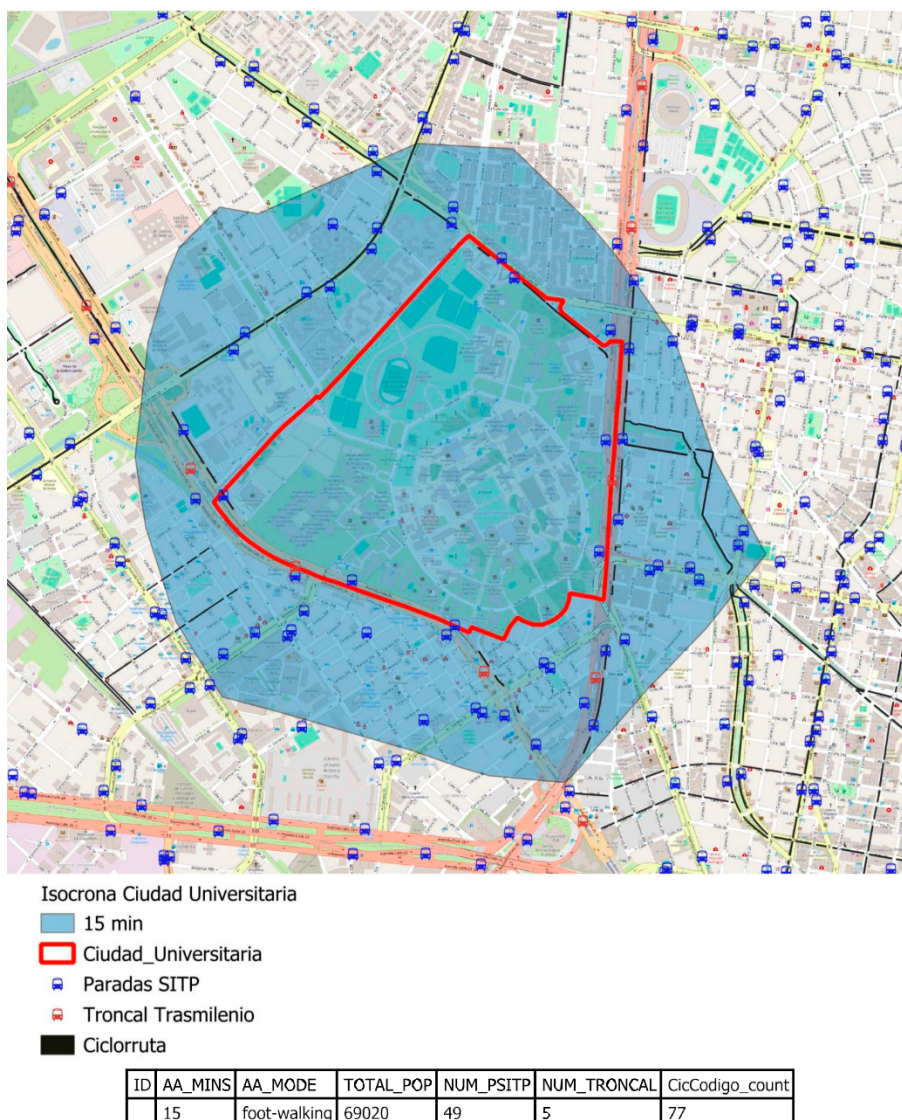


Nota: Mapa de proximidad a equipamientos en 15 minutos. Elaboración propia (2026).

La figura presenta la isócrona de accesibilidad peatonal a 15 minutos en el sector CAN, Corferias y Ciudad Universitaria, evidenciando una amplia cobertura de parques y equipamientos educativos, con menor presencia de servicios de salud y seguridad dentro del área analizada.

Figura 34

Isócrona de transporte en la Localidad de Teusaquillo: CAN, Corferias y Ciudad Universitaria.



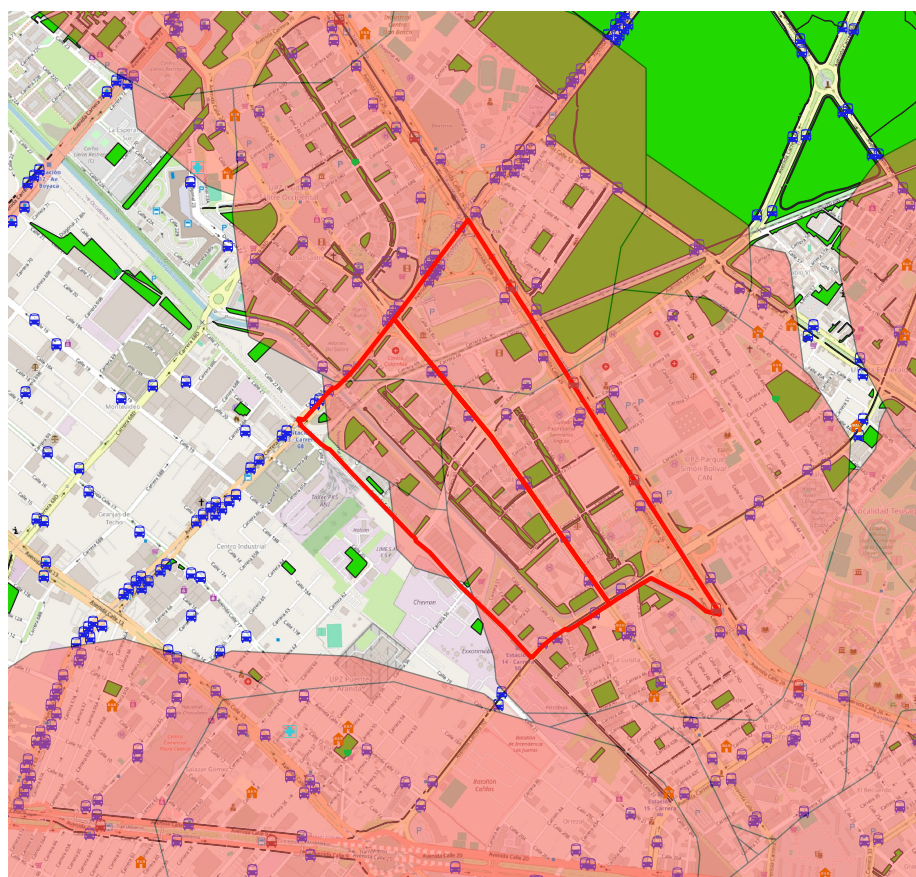
Nota: Mapa de proximidad al transporte sostenible en 15 minutos. Elaboración propia (2026).

La figura muestra la isócrona de accesibilidad peatonal a 15 minutos en el sector CAN, Corferias y Ciudad Universitaria, donde se evidencia una alta cobertura de accesibilidad en 15 minutos, estructurada a partir por 49 paradas del SITP, 5 estaciones troncales y una red

consolidada de ciclorrutas. La articulación con corredores como la Calle 26 y la Carrera 30 fortalece su conectividad metropolitana, posicionando el sector como una centralidad con amplio soporte multimodal dentro del modelo de proximidad urbana.

Figura 35

Isócrona de proximidad de 15 minutos caminando en la localidad de Fontibon: Ciudad Salitre Transmilenio



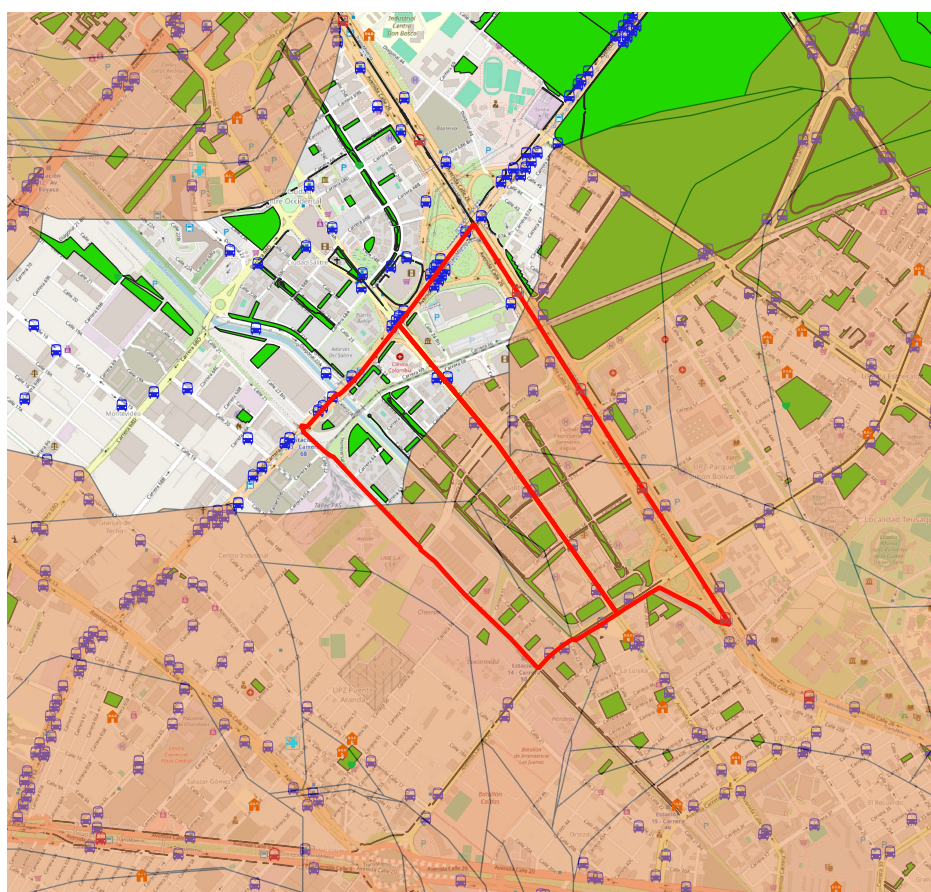
- Ciudad_Salitre
- ▼ CAI
- 🏠 Colegios
- 🏥 Centro de Salud
- 🚍 Troncal Transmilenio
- 🚏 Paradas SITP
- Ciclorruta
- parques
- Calle Comercial
- Isocronas Transmilenio
- 15 min

Nota: Mapa de proximidad al transporte sostenible en 15 minutos. Elaboración propia (2026).

Figura 36

Isócrona de proximidad de 15 minutos caminando en la localidad de Fontibon: Ciudad Salitre

Colegios



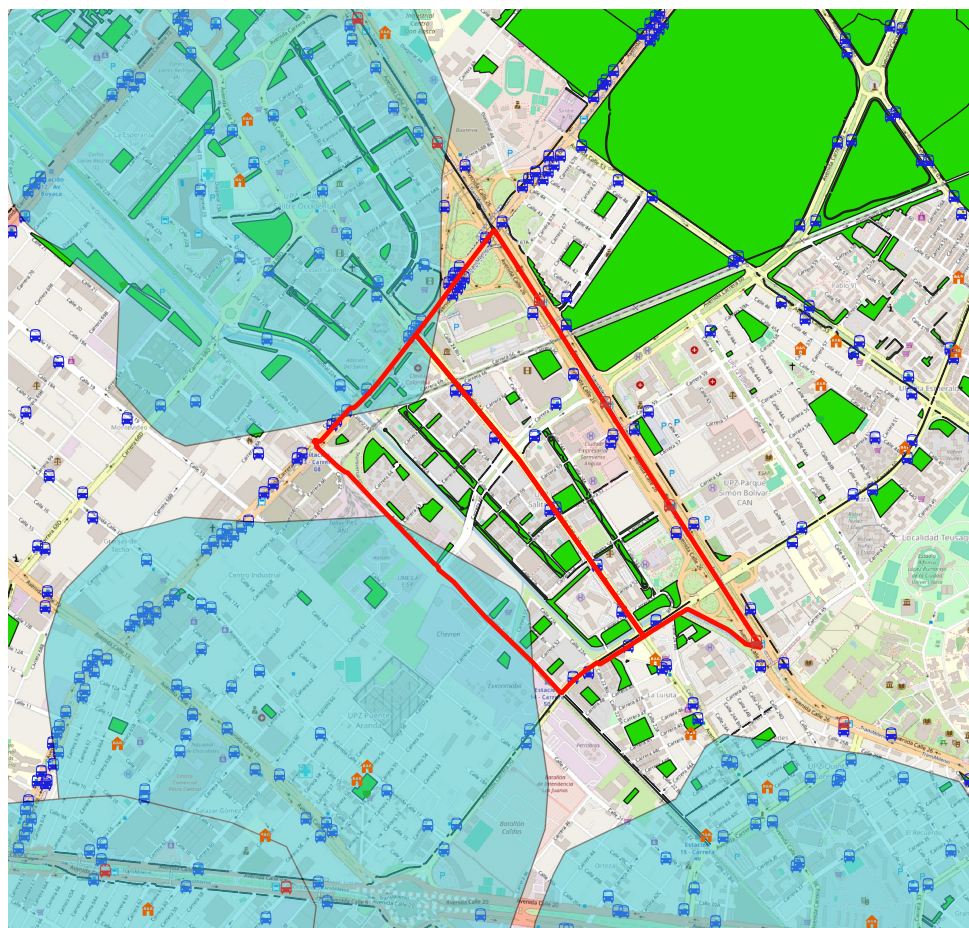
- Ciudad_Salitre
- ▼ CAI
- 🏠 Colegios
- + Centro de Salud
- 🚇 Troncal Trasmilenio
- 🚏 Paradas SITP
- Ciclorruta
- parques
- Calle Comercial
- Isocronas Colegios
- 15 min

Nota: Mapa de proximidad al instituciones educativas en 15 minutos. Elaboración propia (2026).

Figura 37

Isócrona de proximidad de 15 minutos caminando en la localidad de Fontibon: Ciudad Salitre

Centros de salud

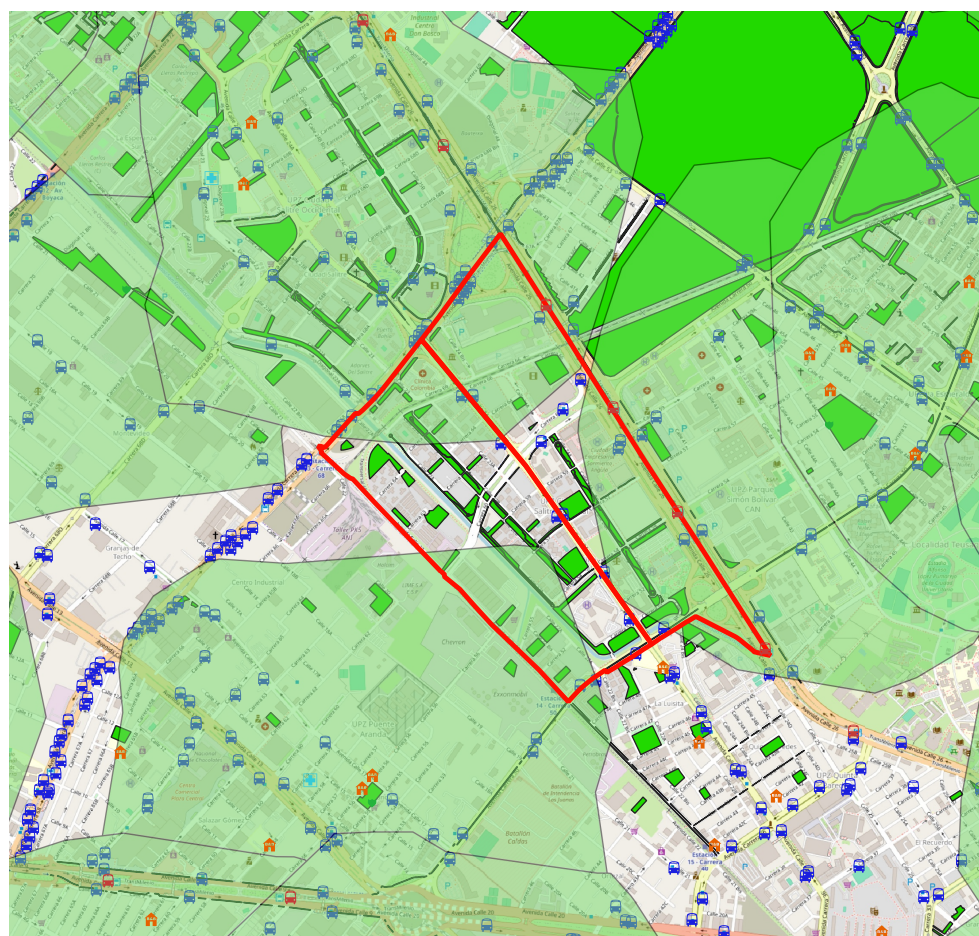


- Ciudad_Salitre
- ▼ CAI
- 🏠 Colegios
- 🏥 Centro de Salud
- 🚗 Troncal Trasmilenio
- 🚏 Paradas SITP
- Ciclorruta
- parques
- Calle Comercial
- Isocronas Centros de Salud
- 15 min

Nota: Mapa de proximidad a centros de salud en 15 minutos. Elaboración propia (2026).

Figura 38

Isócrona de proximidad de 15 minutos caminando en la localidad de Fontibon: Ciudad Salitre
CAIs

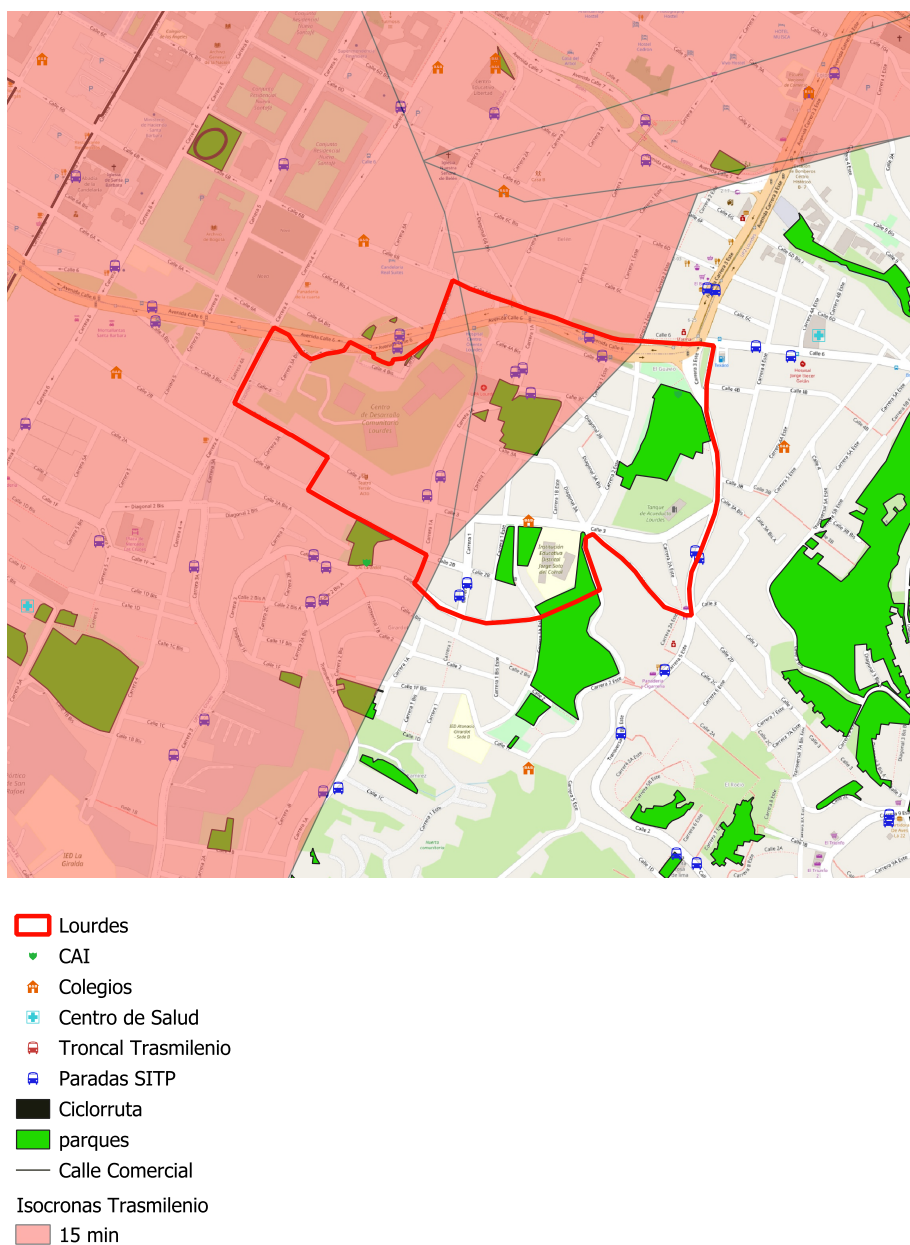


- ▬ Ciudad_Salitre
- ▼ CAI
- 🏠 Colegios
- 🏥 Centro de Salud
- 🚇 Troncal Trasmilenio
- 🚏 Paradas SITP
- ▬ Ciclorruta
- 🌳 parques
- ▬ Calle Comercial
- Isocronas CAIs
- 15 min

Nota: Mapa de proximidad a CAIs en 15 minutos. Elaboración propia (2026).

Figura 39

Isócrona de proximidad de 15 minutos caminando en la localidad de Lourdes-Chapinero
Transmilenio

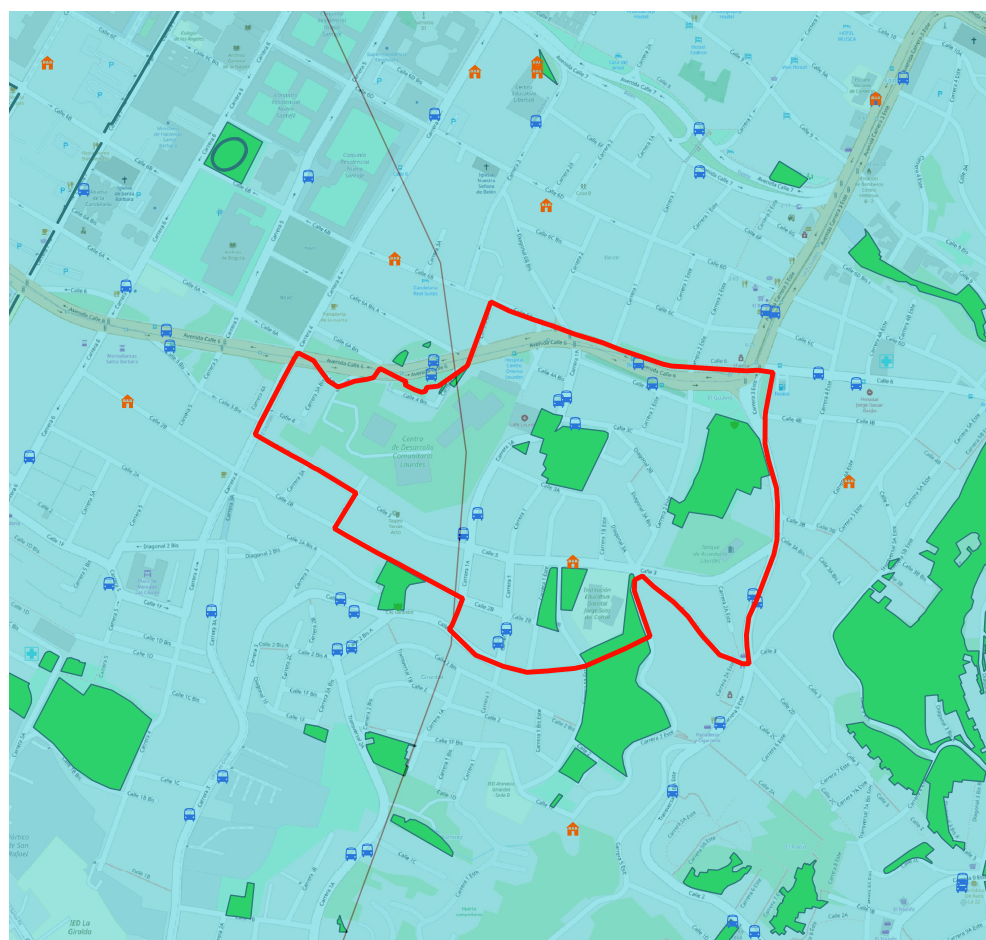


Nota: Mapa de proximidad al transporte sostenible en 15 minutos. Elaboración propia (2026).

Figura 40

Isócrona de proximidad de 15 minutos caminando en la localidad de Lourdes-Chapinero

Centros de salud



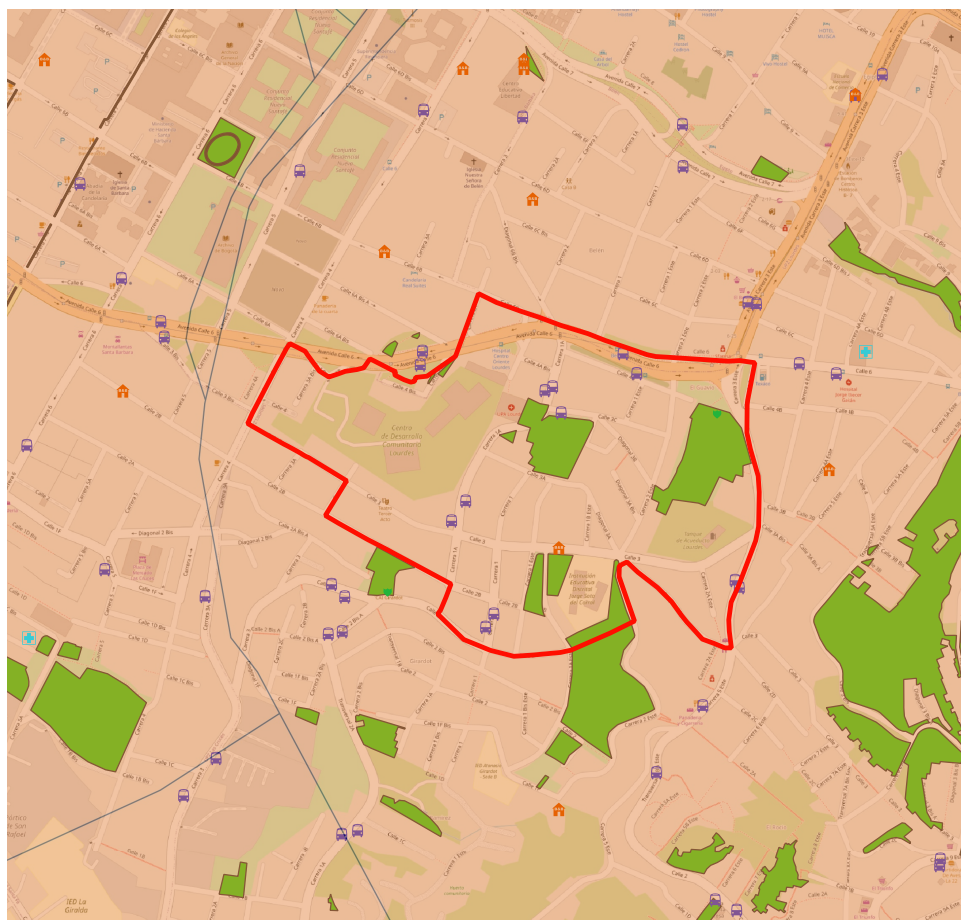
- Lourdes
- ▼ CAI
- 🏠 Colegios
- + Centro de Salud
- 🚍 Troncal Transmilenio
- 🚌 Paradas SITP
- Ciclorruta
- parques
- Calle Comercial
- Isocronas Centros de Salud
- 15 min

Nota: Mapa de proximidad a centros de salud en 15 minutos. Elaboración propia (2026).

Figura 41

Isócrona de proximidad de 15 minutos caminando en la localidad de Lourdes-Chapinero

Colegios



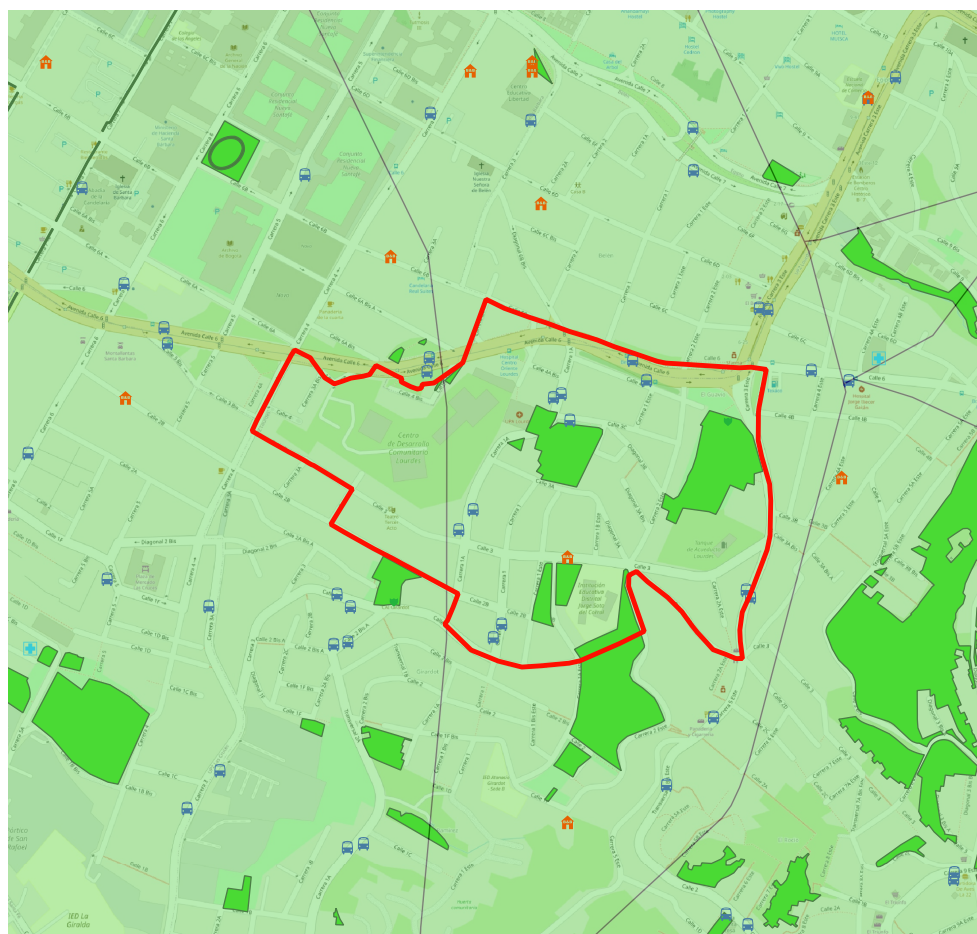
- Lourdes
- ▼ CAI
- 🏠 Colegios
- + Centro de Salud
- 🚆 Troncal Transmilenio
- 🚏 Paradas SITP
- Ciclorruta
- parques
- Calle Comercial
- Isocronas Colegios
- 15 min

Nota: Mapa de proximidad a instituciones educativas en 15 minutos. Elaboración propia (2026).

Figura 42

Isócrona de proximidad de 15 minutos caminando en la localidad de Lourdes-Chapinero

CAIs

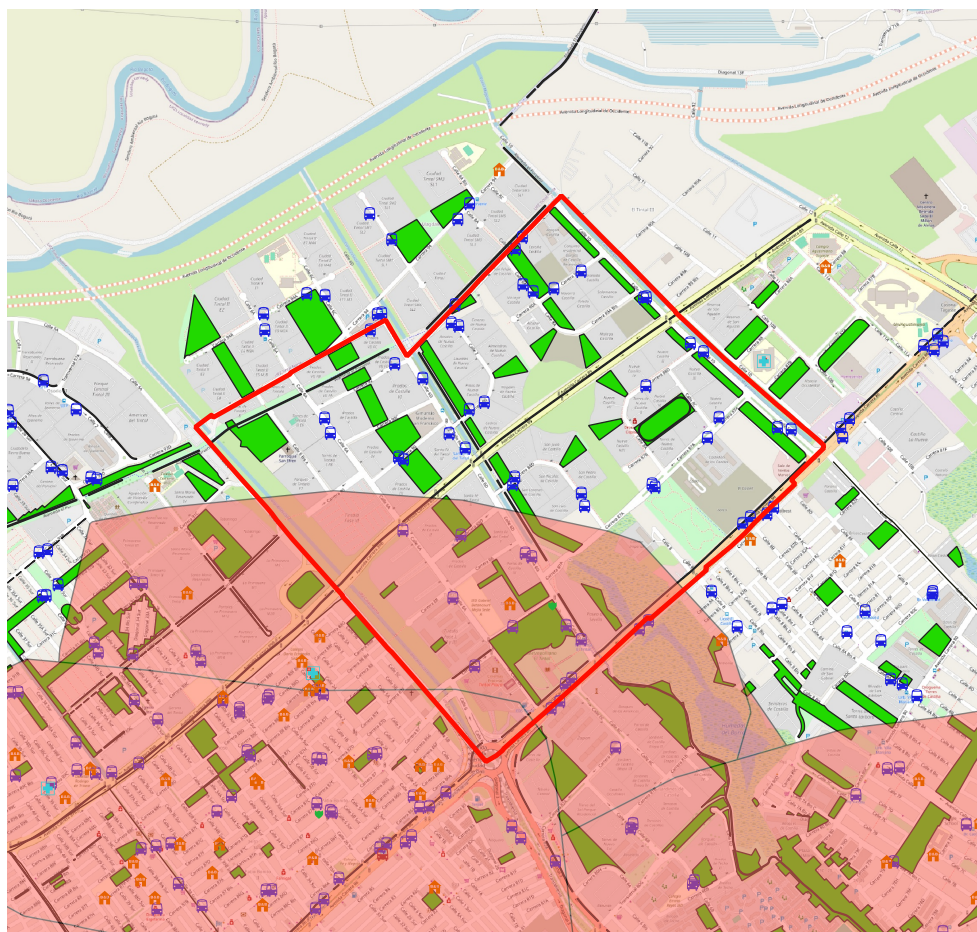


- Lourdes
- ▼ CAI
- 🏠 Colegios
- + Centro de Salud
- 🚊 Troncal Trasmilenio
- 🚏 Paradas SITP
- Ciclorruta
- parques
- Calle Comercial
- Isocronas CAIs
- 15 min

Nota: Mapa de proximidad a CAIs en 15 minutos. Elaboración propia (2026).

Figura 43

Isócrona de proximidad de 15 minutos caminando en la localidad de Kennedy: Patio Bonito & Tintal - Transmilenio

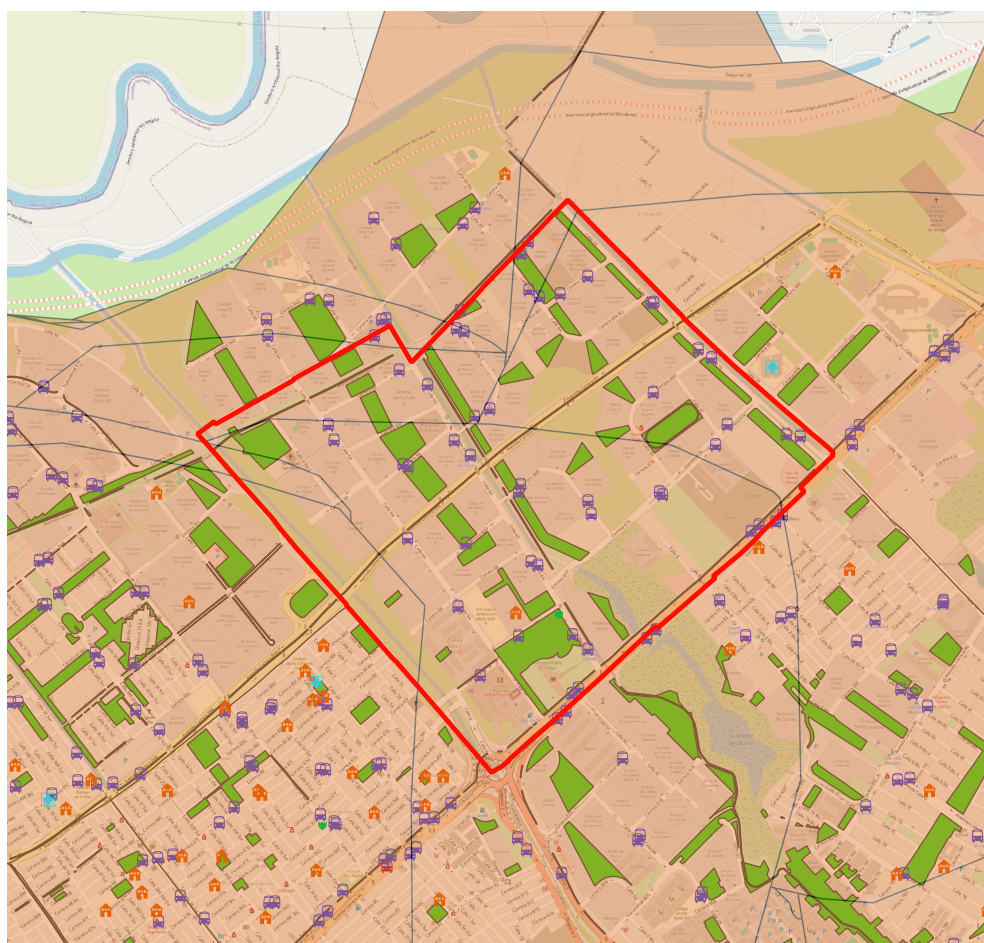


- TINTAL
- ▼ CAI
- 🏠 Colegios
- 🏥 Centro de Salud
- 🚊 Troncal Transmilenio
- 🚏 Paradas SITP
- Ciclorruta
- parques
- Calle Comercial
- Isocronas Transmilenio
- 15 min

Nota: Mapa de proximidad al transporte sostenible en 15 minutos. Elaboración propia (2026).

Figura 44

Isócrona de proximidad de 15 minutos caminando en la localidad de Kennedy: Patio Bonito & Tintal - Colegios

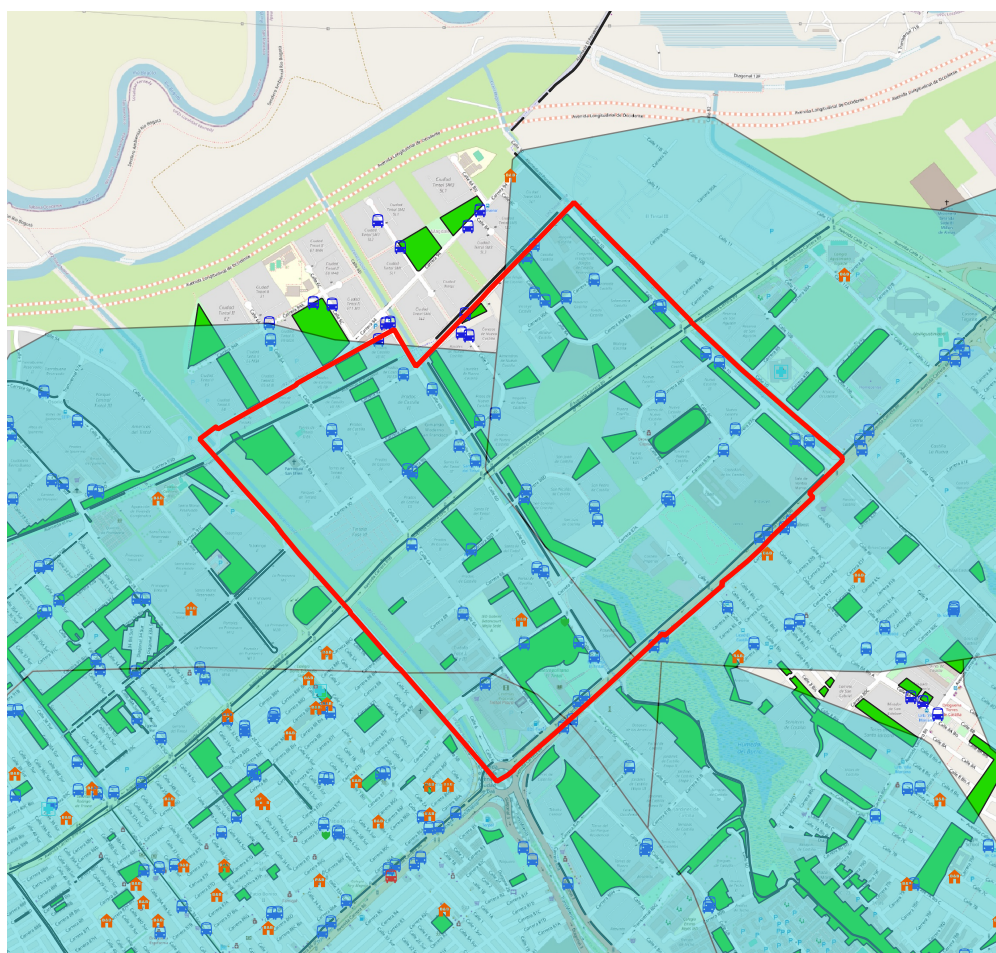


- TINTAL
- ▼ CAI
- 🏠 Colegios
- + Centro de Salud
- 🚶 Troncal Trasmilenio
- 🚏 Paradas SITP
- Ciclorruta
- parques
- Calle Comercial
- Isocronas Colegios
- 15 min

Nota: Mapa de proximidad a instituciones educativas en 15 minutos. Elaboración propia (2026).

Figura 45

Isócrona de proximidad de 15 minutos caminando en la localidad de Kennedy: Patio Bonito & Tintal – Centros de salud

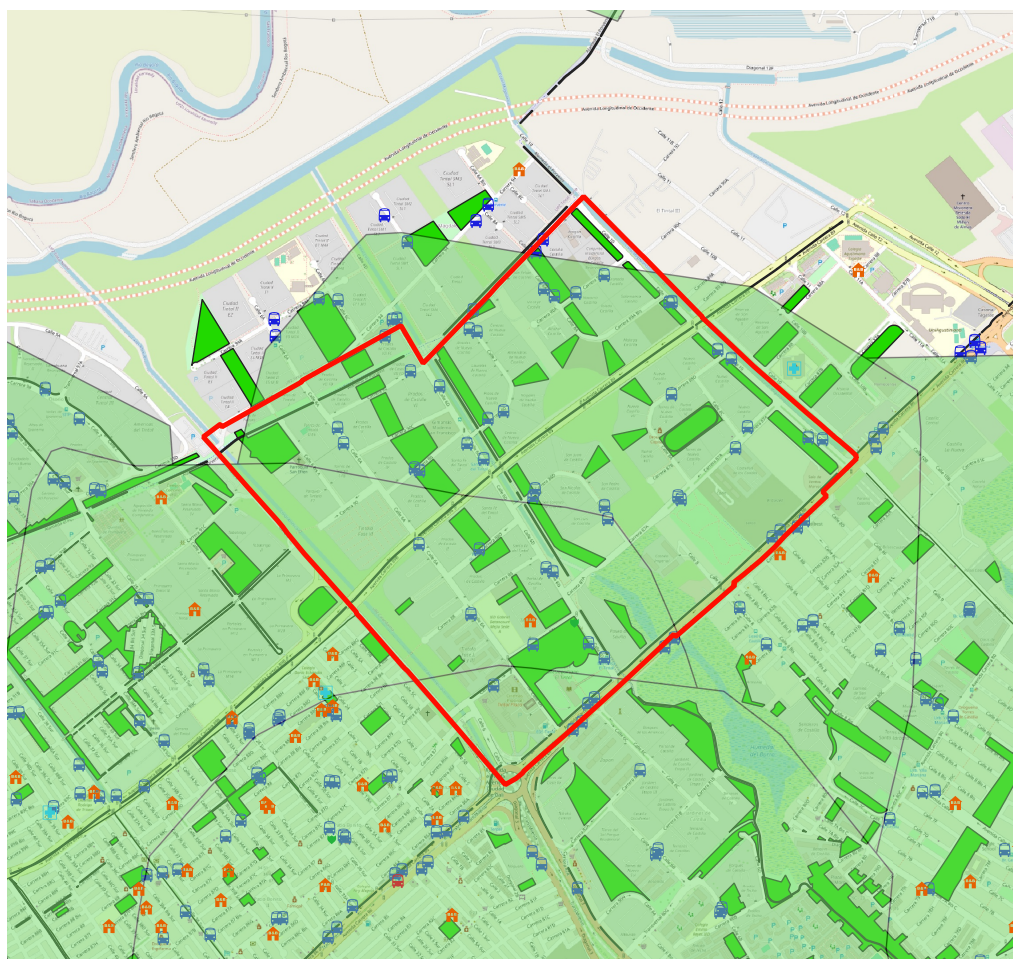


- TINTAL
- ▼ CAI
- 🏠 Colegios
- 🏥 Centro de Salud
- 🚶 Troncal Trasmilenio
- 🚏 Paradas SITP
- Ciclorruta
- parques
- Calle Comercial
- Isocronas Centros de Salud
- 15 min

Nota: Mapa de proximidad al centros de salud en 15 minutos. Elaboración propia (2026).

Figura 46

Isócrona de proximidad de 15 minutos caminando en la localidad de Kennedy: Patio Bonito & Tintal

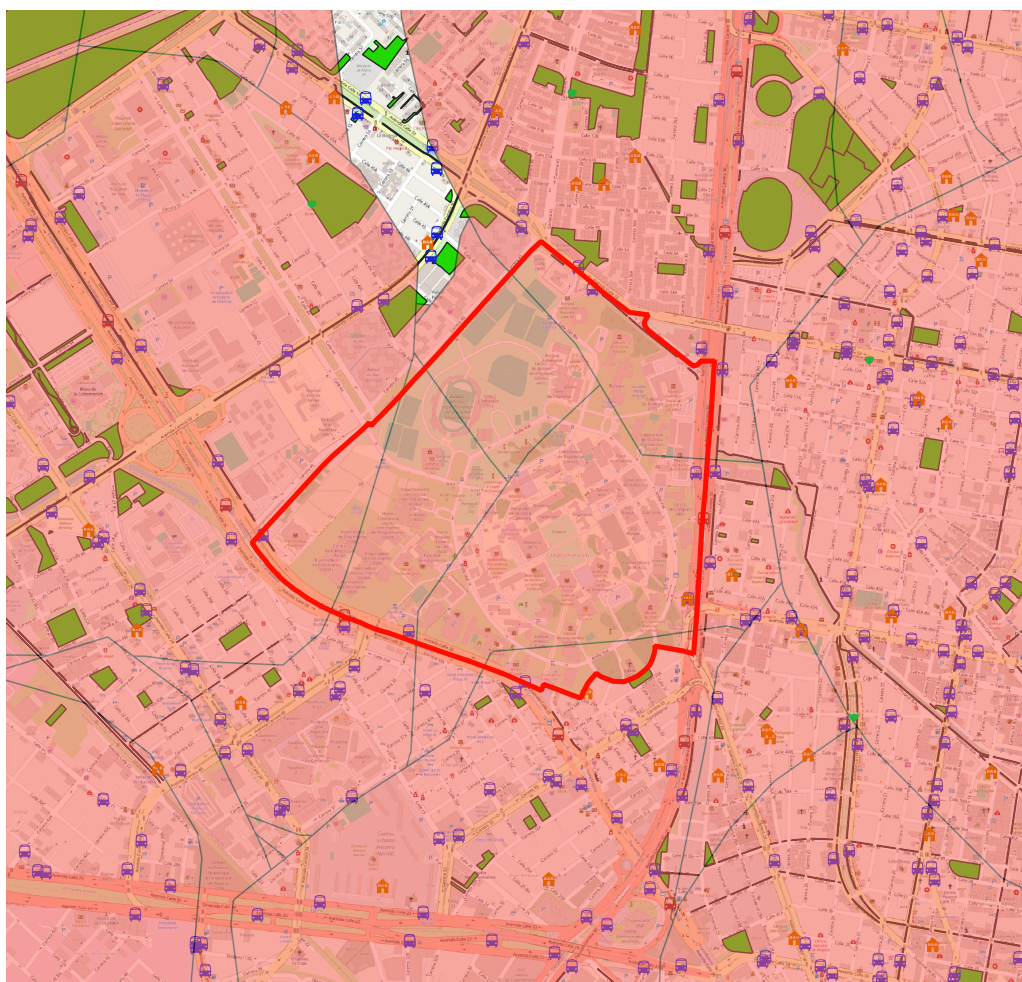


- TINTAL
- ♥ CAI
- 🏠 Colegios
- 🏥 Centro de Salud
- 🚶 Troncal Trasmilenio
- 🚏 Paradas SITP
- Ciclorruta
- parques
- Calle Comercial
- Isocronas CAIs
- 15 min

Nota: Mapa de proximidad a CAIs en 15 minutos. Elaboración propia (2026).

Figura 47

Isócrona de proximidad de 15 minutos caminando en la localidad de Teusaquillo: CAN, Corferias y Ciudad Universitaria - Transmilenio



- Ciudad_Universitaria
- ▼ CAI
- 🏠 Colegios
- 🏥 Centro de Salud
- 🚇 Troncal Transmilenio
- 🚏 Paradas SITP
- 🚲 Ciclorruta
- 🌳 parques
- Calle Comercial
- Isocronas Transmilenio
- 15 min

Nota: Mapa de proximidad al transporte sostenible en 15 minutos. Elaboración propia (2026).

Figura 48

Isócrona de proximidad de 15 minutos caminando en la localidad de Teusaquillo: CAN, Corferias y Ciudad Universitaria – Colegios

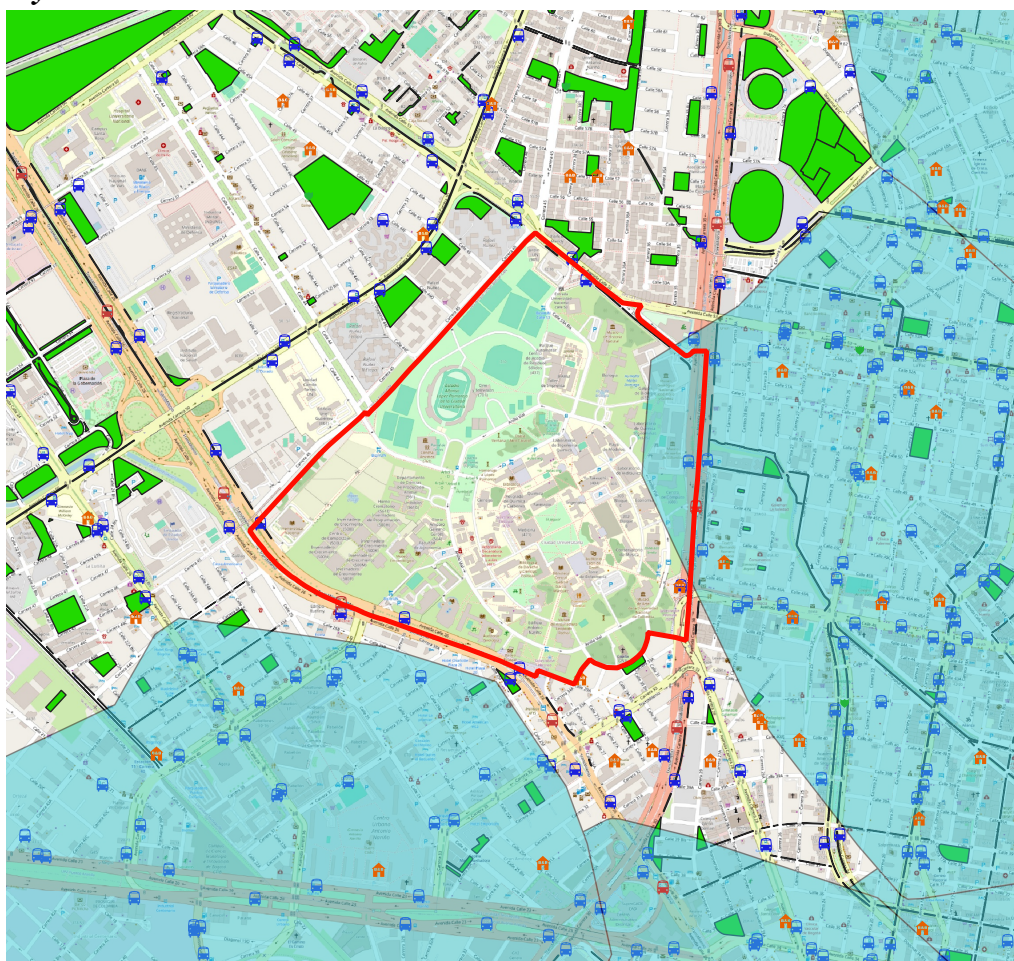


- Ciudad_Universitaria
- ▼ CAI
- 🏠 Colegios
- + Centro de Salud
- 🚶 Troncal Trasmilenio
- 🚶 Paradas SITP
- Ciclorruta
- parques
- Calle Comercial
- Isocronas Colegios
- 15 min

Nota: Mapa de proximidad a instituciones educativas en 15 minutos. Elaboración propia (2026).

Figura 49

Isócrona proximidad de 15 minutos caminando en la localidad de Teusaquillo: CAN, Corferias y Ciudad Universitaria – Centros de salud

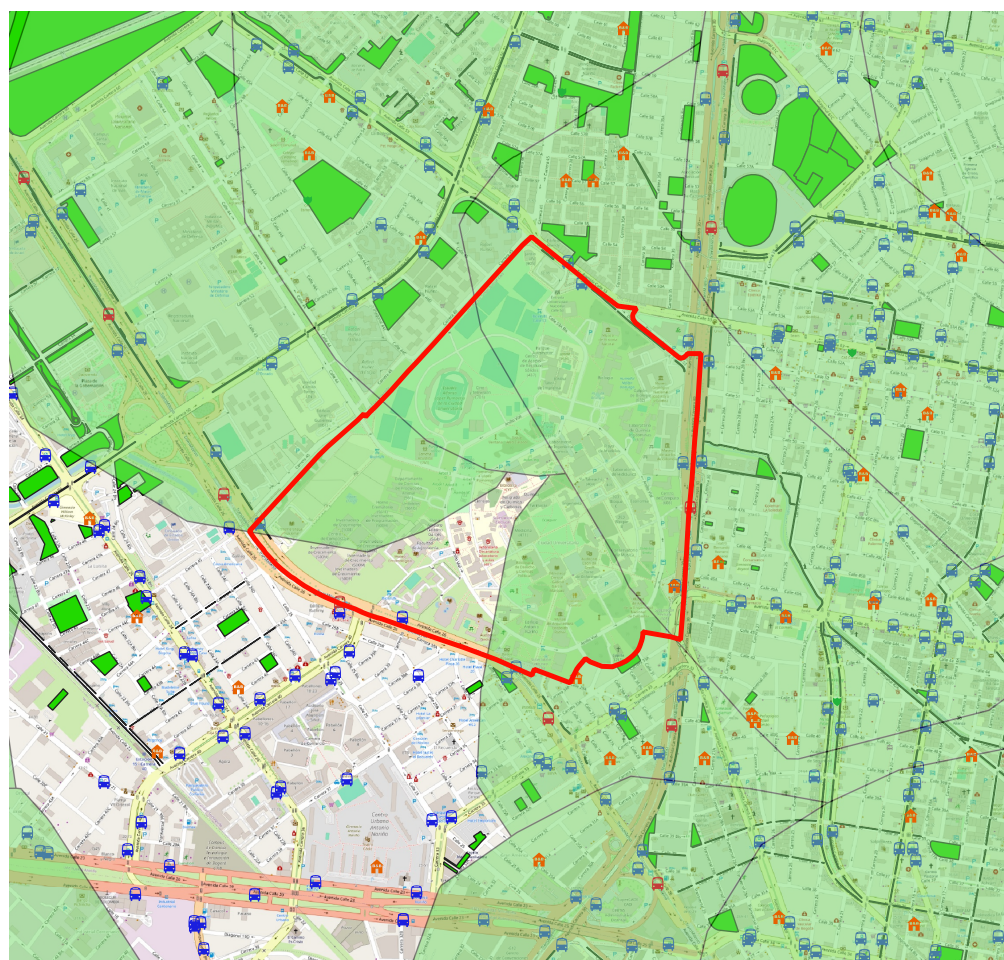


- Ciudad_Universitaria
- ▼ CAI
- 🏠 Colegios
- + Centro de Salud
- 🚆 Troncal Trasmilenio
- 🚏 Paradas SITP
- Ciclorruta
- parques
- Calle Comercial
- Isocronas Centros de Salud
- 15 min

Nota: Mapa de proximidad a centros de salud en 15 minutos. Elaboración propia (2026).

Figura 50

Isócrona de proximidad de 15 minutos caminando en la localidad de Teusaquillo: CAN, Corferias y Ciudad Universitaria - CAIs



- Ciudad_Universitaria
- ▼ CAI
- 🏠 Colegios
- + Centro de Salud
- 🚗 Troncal Transmilenio
- 🚏 Paradas SITP
- Ciclorruta
- parques
- Calle Comercial
- Isocronas CAIs
- 15 min

Nota: Mapa de proximidad a CAIs en 15 minutos. Elaboración propia (2026).

En conclusión, el análisis de isócronas muestra que la capacidad institucional ha avanzado significativamente en cuanto a cobertura y apoyo normativo para la consolidación de centralidades y redes de movilidad multimodal, pero la aplicación más efectiva del modelo de ciudad de 15 minutos depende de la articulación de la planificación territorial, gestión del espacio público y la equidad en la de distribución de servicios. Aunque haya condiciones estructurales favorables en algunos sectores, el desequilibrio espacial sigue presente y se debe dar una nueva orientación a la gestión para garantizar la proximidad funcional en la ciudad sea real y uniforme.

6.3. Estrategias urbanas para la consolidación del modelo de ciudad de 15 minutos las cuatro localidades de Bogotá

Con el análisis de las cuatro localidades y la evaluación de la capacidad de los instrumentos ordenamiento, se desarrolla una propuesta de lineamientos urbanos orientada a consolidar el modelo de ciudad de 15 minutos en Bogotá. Estos no se proponen como un esquema único para ser aplicado en toda la ciudad, sino como estrategias individuales que responden a las diferentes condiciones físicas, morfológicas y funcionales de cada territorio analizado. Así, cada localidad se aborda de acuerdo con su estructura urbana, distribución del uso del suelo y equipamientos, y condiciones de movilidad peatonal y ciclista, de modo que las acciones propuestas aborden directamente sus fortalezas, limitaciones y potencialidades, incorporando el cuidado activo como principio orientador de la proximidad y la vida cotidiana en la escala barrial.

6.3.1. A - Localidad de Fontibón: Ciudad Salitre

En coherencia con el diagnóstico desarrollado en el capítulo anterior, los lineamientos para la localidad de Fontibón específicamente en el sector de Ciudad Salitre se plantean a partir

de las condiciones físicas y funcionales identificadas. Dado que se trata de un tejido urbano planificado, con buena presencia de equipamientos, red de espacio público consolidada y una cobertura significativa de ciclo-infraestructura, el enfoque no se orienta a corregir déficits estructurales, sino a consolidar, articular y optimizar las dinámicas de proximidad existentes. En este sentido, la siguiente matriz sintetiza la relación entre las condiciones actuales del territorio y los lineamientos propuestos, evidenciando cómo el modelo de ciudad de 15 minutos puede operar como una estrategia de fortalecimiento del tejido urbano más que como un mecanismo correctivo.

Tabla 2

Matriz de lineamientos en la Localidad de Fontibón: Ciudad Salitre.

Condición Identificada	Lineamiento Propuesto	Resultado Esperado	Proximidad	Escala de Actuación	Instrumento de Soporte
Discontinuidad en la red de ciclovía	Fortalecer la continuidad	Red conectada y segura entre parques y servicios	Urbana / Efectiva	Barrial	PMSS
Sectores con uso predominante	Diversificar usos del suelo	Continuidad/ Actividades todo el día	Funcional	Manzana / Sector	POT
Equipamientos no articulados	Reforzar nodos de actividad	Autonomía funcional del barrio	Funcional	Sectorial	POT
Vías arteriales como barrera	Reducir efecto de barrera vial	Mejora en accesibilidad peatonal y ciclista	Efectiva	Corredor vial	PMSS / Manual E.P.

Borde ambiental	Integrar como eje conector	Mayor integración territorial	Urbana	Estructura ecológica	POT
Variaciones en la calidad peatonal	Mejorar proximidad peatonal efectiva	Mayor confort y seguridad en recorridos cotidianos	Efectiva	Barrial	Manual E.P.

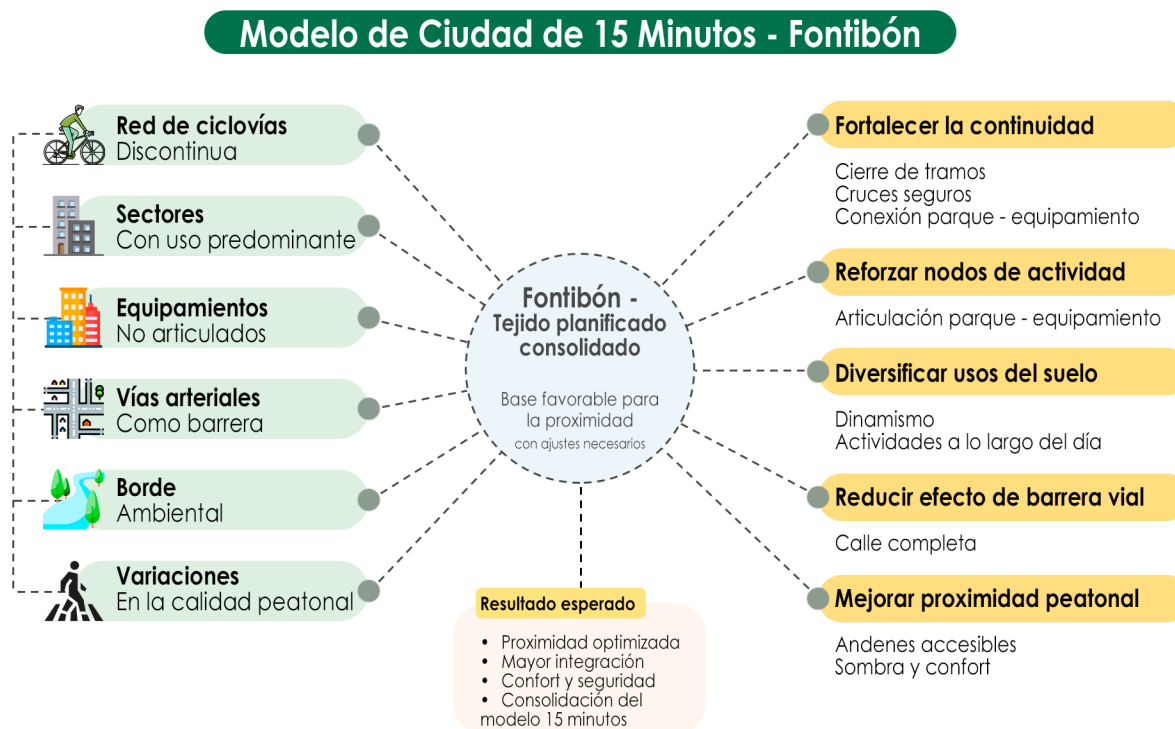
Nota: La tabla muestra los lineamientos que se aplican de acuerdo a las condiciones físicas de la localidad.

Elaboración propia (2026).

La matriz evidencia que en el caso de Fontibón, la implementación del modelo de ciudad de 15 minutos no depende de grandes transformaciones, sino de intervenciones estratégicas que mejoren la conectividad, la diversidad funcional y la calidad del espacio público. La localidad presenta una base urbana favorable para la proximidad, aunque requiere ajustes puntuales en la continuidad ciclística, el tratamiento de ejes viales y la activación de sectores con uso predominante. De este modo, los lineamientos planteados se orientan a fortalecer las condiciones existentes, reducir las fragmentaciones y consolidar nodos de actividad cotidiana, demostrando que en contextos planificados el desafío no es crear proximidad desde cero, sino hacerla más integrada, continua y efectiva.

La siguiente figura sintetiza de manera esquemática los lineamientos propuestos para la implementación del modelo de ciudad de 15 minutos en la localidad de Fontibón, específicamente en el sector de Ciudad Salitre. El esquema relaciona las condiciones físicas identificadas con las estrategias de intervención y los resultados esperados, evidenciando la lógica territorial de la propuesta.

Figura 51

Esquema de lineamientos en la Localidad de Fontibón: Ciudad Salitre.

Nota: Este gráfico muestra el esquema general de los lineamientos urbanos para la consolidación del modelo de ciudad de 15 minutos. Elaboración propia (2026).

El esquema permite comprender que, en un tejido planificado como Ciudad Salitre, el modelo de proximidad no requiere transformaciones estructurales, sino ajustes estratégicos orientados a mejorar la conectividad, la articulación funcional y la calidad del espacio público, consolidando así una proximidad más integrada y efectiva.

6.3.2. B - Localidad de Chapinero: Chapinero Central y Lourdes

El contexto urbano en Chapinero Central y Lourdes presenta un área de alta densidad caracterizada por usos diversos y un fuerte dinamismo económico, sobre el cual se construye el conjunto de lineamientos propuestos. Este presenta una proximidad funcional consolidada, aunque con limitaciones físicas inherentes a su morfología. La siguiente matriz proporciona un

vínculo entre estas condiciones y las directrices propuestas, dirigidas no solo a crear proximidad sino a optimizar su calidad y efectividad en un entorno urbano altamente complejo.

Tabla 3

Matriz de lineamientos en la Localidad de Chapinero: Chapinero Central y Lourdes.

Condición Identificada	Lineamiento Propuesto	Resultado Esperado	Proximidad	Escala de Actuación	Instrumento de Soporte
Alta concentración de actividades y servicios	Gestionar el uso óptimo del espacio urbano	Equilibrio funcional	Funcional / Efectiva	Corredor / Sector	POT
Congestión peatonal en corredores principales	Priorizar movilidad peatonal	Seguridad en los desplazamientos a pie	Efectiva	Corredor vial	Manual E.P.
Conflictos entre peatón, vehículo y bicicleta	Reordenar jerarquía vial	Seguridad vial	Urbana / Efectiva	Corredor vial	PMSS
Andenes con variaciones en ancho y calidad	Mejorar continuidad y accesibilidad	Mayor confort y accesibilidad	Efectiva	Barrial	Manual E.P.
Alta relación de usos con residencial	Consolidar diversidad funcional	Fortalecimiento de la actividad	Funcional	Sectorial	POT
Espacio público altamente utilizado	Optimizar calidad y permanencia	Mejor experiencia urbana	Efectiva	Barrial	Manual E.P.

Nota: La tabla muestra los lineamientos que se aplican de acuerdo a las condiciones físicas de la localidad.

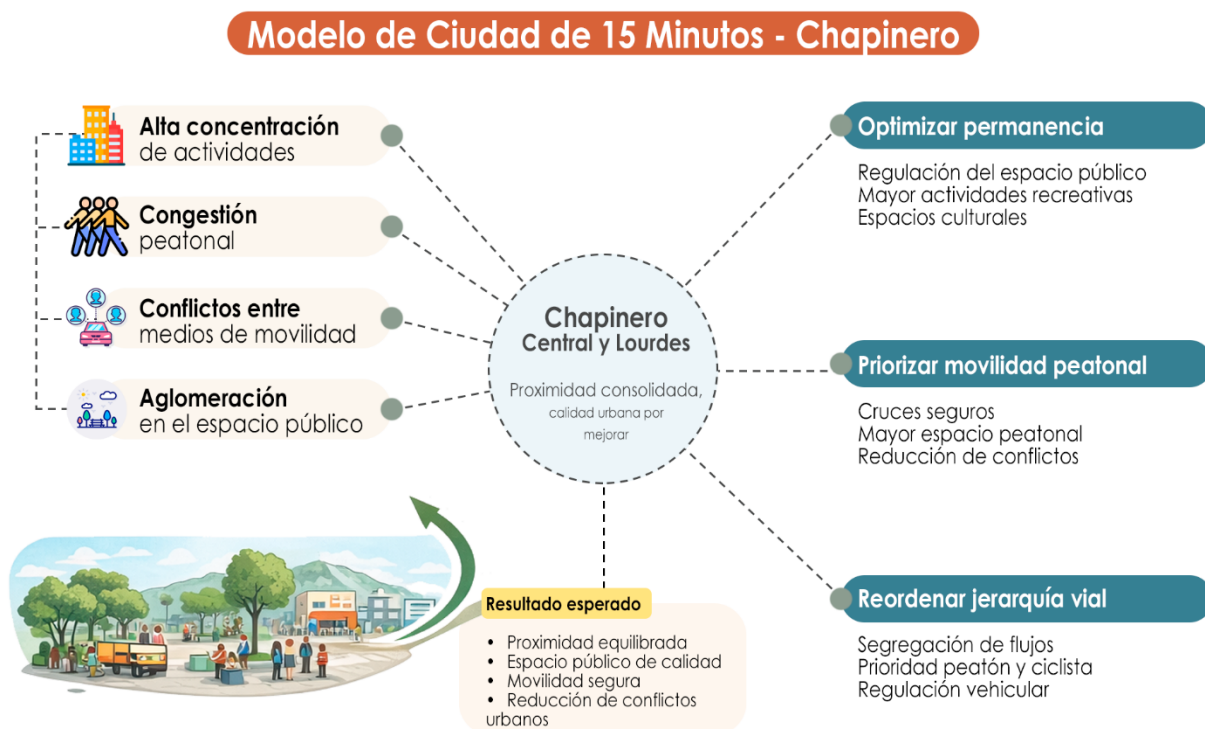
Elaboración propia (2026).

La matriz evidencia que en Chapinero Central y Lourdes el desafío no radica en la ausencia de servicios o equipamientos, sino en la gestión de su concentración y en la mejora de las condiciones de accesibilidad y confort. En este contexto, el modelo de ciudad de 15 minutos se orienta a equilibrar la intensidad urbana, fortalecer la movilidad y garantizar una experiencia peatonal segura y continua, consolidando una proximidad existente en términos funcionales, pero que requiere ajustes cualitativos para ser efectiva.

El esquema siguiente resume las directrices propuestas para Chapinero Central y Lourdes basadas en las condiciones identificadas en el diagnóstico territorial. Caracterizado por altas concentraciones de instalaciones, relaciones de uso del suelo y una amplia actividad económica y residencial, este sector forma un entorno con altos niveles de proximidad funcional. Sin embargo, esta concentración también genera tensiones en cuanto a la congestión peatonal, conflictos de movilidad y espacio público, y desequilibrios entre las actividades diurnas y nocturnas. En este contexto, las estrategias propuestas están orientadas a optimizar la calidad urbana existente y mejorar la experiencia diaria en un entorno de alta complejidad funcional.

Figura 52

Esquema de lineamientos en la Localidad de Chapinero: Chapinero Central y Lourdes.



Nota: Este gráfico muestra el esquema general de los lineamientos urbanos para la consolidación del modelo de ciudad de 15 minutos. Elaboración propia (2026).

El esquema evidencia que el principal desafío en Chapinero no es la ausencia de servicios, sino la necesidad de equilibrar su concentración y reducir los conflictos derivados de la dinámica urbana. En este sentido, el modelo de ciudad de 15 minutos opera como una estrategia de ajuste cualitativo, orientada a consolidar una proximidad más ordenada, segura y eficiente dentro de un tejido ya altamente activo.

6.3.3. C - Localidad de Kennedy: Patio Bonito y Tintal

En el caso de Kennedy, específicamente en los sectores de Patio Bonito y Tintal, los lineamientos se plantean a partir de un contexto urbano de alta densidad, caracterizado por una importante presencia residencial y una dinámica cotidiana activa. Si bien el territorio cuenta con equipamientos y servicios básicos, estos no siempre se encuentran articulados de manera equilibrada, y la estructura urbana presenta fragmentaciones asociadas a grandes infraestructuras

y a la dependencia de ejes viales principales. En este escenario, el modelo de ciudad de 15 minutos se aborda como una estrategia orientada a fortalecer la proximidad en tejidos residenciales consolidados, reduciendo brechas internas y mejorando la conectividad barrial.

Tabla 4

Matriz de lineamientos en la Localidad de Kennedy: Patio Bonito y Tintal.

Condición Identificada	Lineamiento Propuesto	Resultado Esperado	Proximidad	Escala de Actuación	Instrumento de Soporte
Distribución desigual de equipamientos	Equilibrar cobertura de servicios de proximidad	Mayor equidad territorial en acceso a servicios	Funcional	Sectorial / Barrial	POT
Dependencia de ejes viales principales	Fortalecer conectividad barrial	Reducción de dependencia de corredores estructurantes	Urbana	Barrial	PMSS
Fragmentación por infraestructura	Mejorar permeabilidad urbana	Mayor continuidad peatonal y ciclista	Urbana / Efectiva	Corredor / Barrial	PMSS / Manual E.P.
Alta densidad residencial con déficit cualitativo de espacio público	Cualificar espacio público de escala barrial	Mayor permanencia y apropiación del entorno	Efectiva	Barrial	Manual E.P.
Centralidades dispersas sin articulación	Fortalecer nodos de	Mayor autonomía funcional	Funcional	Sectorial	POT

	proximidad				
	local				
Recorridos	Consolidar	Mejora en	Efectiva	Barrial	PMSS
peatonales	rutas seguras	accesibilidad			
discontinuos	de movilidad	efectiva y			
	cotidiana	seguridad			
		vial			

Nota: La tabla muestra los lineamientos que se aplican de acuerdo a las condiciones físicas de la localidad.

Elaboración propia (2026).

La matriz evidencia que en Kennedy, el desafío no radica solo en la cantidad de servicios disponibles, sino en su distribución, articulación y accesibilidad efectiva. Los lineamientos propuestos buscan consolidar nodos de proximidad, mejorar la conectividad peatonal y ciclista, y disminuir la dependencia de corredores estructurantes, demostrando que el modelo de ciudad de 15 minutos puede actuar como herramienta de equilibrio territorial en sectores de alta densidad y complejidad social.

El siguiente esquema sintetiza los lineamientos propuestos para los sectores de Patio Bonito y Tintal en la localidad de Kennedy, a partir de las condiciones identificadas en el diagnóstico territorial. En este contexto de alta densidad residencial y consolidación urbana progresiva, las principales problemáticas se asocian con la distribución desigual de equipamientos, la fragmentación de infraestructuras de escala metropolitana y la limitada conectividad interna entre barrios, lo que repercute en mayores tiempos de desplazamiento, dependencia de ejes estructurantes y desigualdad en el acceso a servicios, espacio público y actividades cotidianas. En consecuencia, el esquema organiza estas dinámicas territoriales de manera articulada y las vincula con estrategias orientadas a equilibrar la localización de equipamientos, fortalecer centralidades de proximidad, mitigar barreras físicas y mejorar la

integración peatonal y ciclística, con el propósito de avanzar hacia un territorio más cohesionado, accesible y estructurado bajo el principio de proximidad.

Figura 53

Esquema de lineamientos en la Localidad de Kennedy: Patio Bonito y Tintal.



Nota: Este gráfico muestra el esquema general de los lineamientos urbanos para la consolidación del modelo de ciudad de 15 minutos. Elaboración propia (2026).

El esquema evidencia que en Kennedy, el modelo de ciudad de 15 minutos se desarrolla como una herramienta de cohesión y equilibrio territorial más que como una estrategia de concentración funcional. Los lineamientos planteados buscan reducir brechas internas, mejorar la continuidad espacial y consolidar nodos de proximidad, demostrando que la proximidad no depende únicamente de la cantidad de servicios disponibles, sino de su adecuada distribución y accesibilidad efectiva dentro del tejido urbano.

6.3.4. D - Localidad de Teusaquillo: CAN, Corferias y Ciudad Universitaria

En el caso de la localidad de Teusaquillo, específicamente en el sector del CAN, Corferias y Ciudad Universitaria, los lineamientos parte de reconocer su condición como centralidad metropolitana en transformación, caracterizada por una alta concentración de equipamientos y una intensa dinámica institucional, educativa y administrativa. Si bien el sector presenta una importante oferta funcional, su estructura urbana evidencia desafíos en términos de integración barrial, permeabilidad peatonal y equilibrio entre escala metropolitana y vida cotidiana. En este contexto, la matriz sintetiza los principales lineamientos orientados a fortalecer la proximidad funcional, urbana y efectiva, articulando las condiciones espaciales identificadas con los instrumentos de ordenamiento vigentes.

Tabla 5

Matriz de lineamientos en la Localidad de Teusaquillo: CAN, Corferias y Ciudad

Universitaria

Condición Identificada	Lineamiento Propuesto	Resultado Esperado	Proximidad	Escala de Actuación	Instrumento de Soporte
Equipamientos con baja integración urbana	Activar bordes con usos mixtos y comercio	Mayor integración	Funcional / efectiva	Sectorial / Barrial	POT
Grandes manzanas sin continuidad peatonal	Incorporar nuevas conexiones	Reducción de distancias de recorrido	Urbana	Sectorial	Manual E.P.
Espacio público con déficits de confort	Mejorar perfiles viales	Recorridos más seguros y continuos	Efectiva	Barrial	PMSS / Manual E.P.

Déficit de espacio público efectivo por habitante	Articular uso público de espacios institucionales	Aumento del espacio público	Funcional	Local	POT
Alta población flotante en horarios específicos	Priorizar movilidad peatonal en horas pico	Menor conflicto vial y mayor seguridad	Efectiva	Sectorial	PMSS
Ejes viales que actúan como barreras urbanas	Mejorar cruces y continuidad transversal	Disminución del efecto barrera	Urbana / Efectiva	Sectorial	PMSS

Nota: La tabla muestra los lineamientos que se aplican de acuerdo a las condiciones físicas de la localidad.

Elaboración propia (2026).

En conjunto, los lineamientos propuestos buscan consolidar el sector como una centralidad de proximidad que trascienda su carácter metropolitano y refuerce su dimensión barrial. Más que incorporar nuevas infraestructuras, la estrategia se orienta a mejorar la conectividad, activar bordes institucionales y garantizar condiciones adecuadas de movilidad peatonal y ciclista, de manera que la alta oferta existente pueda traducirse en accesibilidad efectiva. De este modo, la intervención no se plantea desde la expansión, sino desde la optimización y articulación del tejido urbano, alineando el potencial del sector con los principios del modelo de ciudad de 15 minutos.

El siguiente esquema sintetiza los lineamientos propuestos para el sector de Teusaquillo específicamente el CAN, Corferias y la Ciudad Universitaria a partir de las condiciones identificadas en el diagnóstico territorial. Bajo el enfoque del modelo de ciudad de 15 minutos, la

propuesta busca fortalecer la articulación territorial y optimizar la proximidad efectiva más allá de la simple concentración de actividades.

Figura 54

Esquema de lineamientos en la Localidad de Teusaquillo: CAN, Corferias y Ciudad Universitaria



Nota: Este gráfico muestra el esquema general de los lineamientos urbanos para la consolidación del modelo de ciudad de 15 minutos. Elaboración propia (2026).

En conjunto, los lineamientos planteados apuntan a consolidar una proximidad más integrada y funcional, donde la centralidad metropolitana no opera de manera aislada, sino articulada con la escala barrial. La reducción de barreras físicas, la diversificación de usos y el fortalecimiento de la movilidad sostenible permiten avanzar hacia un modelo urbano más equilibrado, en el que la accesibilidad, la continuidad espacial y la calidad del espacio público

refuercen la coherencia del modelo de ciudad de 15 minutos en una escala intermedia y estratégica para Bogotá.

6.3.5. Ejes estratégicos compartidos en las cuatro localidades

El desarrollo de los lineamientos urbanos para cada una de las localidades de estudio permitió identificar no solo dinámicas territoriales específicas, sino también una serie de patrones estratégicos que se reiteran en los cuatro casos. Más allá de sus diferencias morfológicas, socioeconómicas y funcionales, el análisis comparativo evidencia la existencia de ejes estratégicos recurrentes que estructuran la viabilidad del modelo de ciudad de 15 minutos en Bogotá. Estos ejes sintetizan los puntos de coincidencia identificados en términos de proximidad, relación de usos, conectividad peatonal y ciclística, cualificación del espacio público y fortalecimiento de equipamientos, configurando una base común para la consolidación de un modelo urbano más accesible, equilibrado y territorialmente integrado.

Figura 55

Esquema de términos generales del modelo de ciudad 15 minutos.



Nota: Este gráfico muestra los ejes recurrentes en las cuatro localidades. Elaboración propia (2026).

En este sentido, el estudio comparativo de las cuatro localidades permitió confirmar que, a pesar de las diferencias morfológicas, sociales y funcionales, existen algunos ejes estratégicos

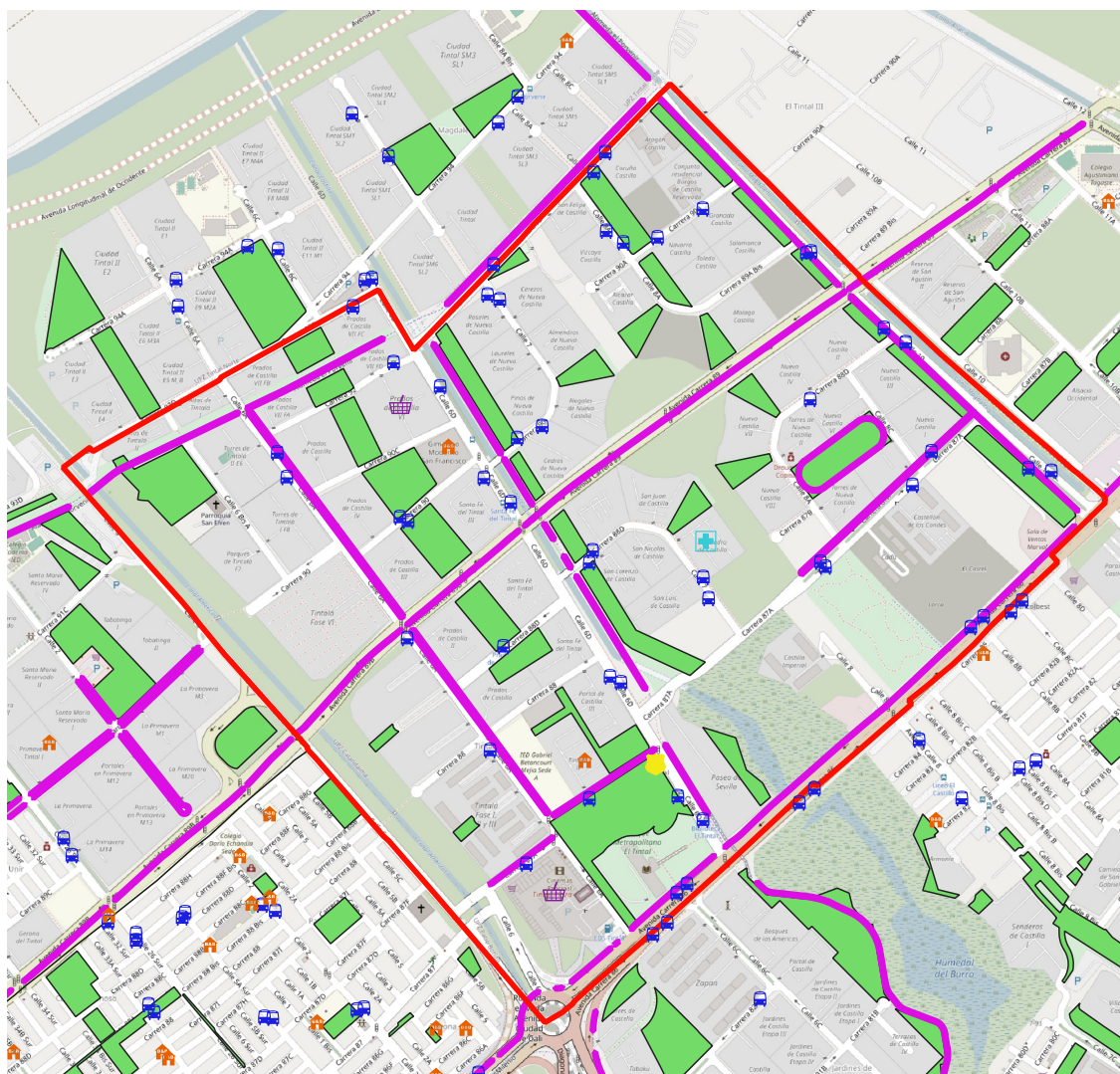
comunes hacia los cuales se dirige la consolidación de territorios de proximidad en Bogotá. En primer lugar, se evidencia la necesidad de fortalecer la relación entre usos del suelo y equipamientos de escala barrial, promoviendo una mayor integración entre vivienda, comercio, servicios y necesidades colectivas. Si bien algunas localidades presentan alta diversidad funcional y otras mantienen un carácter predominantemente residencial, en todas se reconoce que la proximidad no depende únicamente de la cantidad de servicios, sino de su adecuada distribución y articulación con el tejido urbano. Por lo tanto, un eje transversal consiste en consolidar centralidades barriales equilibradas, que reduzcan desplazamientos innecesarios y refuercen la autosuficiencia cotidiana.

En segundo lugar, otro eje estratégico compartido radica en la mejora integral de la accesibilidad peatonal y ciclista como condición indispensable para que la proximidad sea efectiva. El estudio demuestra que la existencia de equipamientos cercanos no garantiza por sí sola su uso cotidiano si el espacio público presenta discontinuidades, barreras físicas o condiciones deficientes de seguridad y confort. De este modo, la continuidad de andenes, la calidad de los cruces, la integración de la red de ciclorrutas y la articulación con el transporte público emergen como factores determinantes en todas las localidades analizadas. Asimismo, se confirma que la alineación entre el POT, el PMSS y el Manual del Espacio Público constituye una oportunidad institucional relevante, siempre que sus lineamientos se materialicen de manera coherente en el territorio y respondan a las particularidades de cada contexto urbano.

Finalmente, el modelo de ciudad de 15 minutos, más que una propuesta rígida, se consolida en esta investigación como una herramienta analítica y estratégica para repensar la organización urbana desde la vida cotidiana. A través del cruce entre marco teórico, normativa vigente y análisis cartográfico comparativo, fue posible identificar tanto potencialidades como

limitaciones actuales en Bogotá, demostrando que la proximidad no es homogénea, sino dependiente de la morfología, la distribución de usos y la calidad del espacio público. Así, el desarrollo de esta tesis permitió pasar del concepto a la evidencia territorial, formulando lineamientos fundamentados en condiciones observables y no únicamente en aspiraciones teóricas. En consecuencia, el modelo aporta un marco para orientar decisiones de planeación hacia una ciudad más accesible, equitativa y sostenible, donde el tiempo y la cercanía se conviertan en criterios centrales para mejorar la calidad de vida en la escala barrial.

PROPUESTA TINTAL



- ▬ TINTAL
- CAI
- Centros Comerciales
- Colegios
- Paradas SITP
- Nuevo Centro de Salud
- Troncal Trasmilenio
- Cicloruta
- parques

Nota: Mapa propuesta ciudad de 15 minutos en barrio Tintal. Elaboración propia (2026).

A partir del diagnóstico urbano realizado en el barrio El Tintal, la propuesta de intervención plantea una serie de ajustes puntuales orientados a fortalecer su funcionamiento bajo los principios del modelo de ciudad de 15 minutos. En este sentido, se prioriza la mejora de la accesibilidad cotidiana mediante la continuidad y ampliación de la red de ciclorrutas, entendida como una infraestructura clave para promover la movilidad sostenible, incrementar la seguridad de los desplazamientos y consolidar una mejor conectividad interna del barrio. La intervención contempla, por una parte, la extensión de tramos existentes para eliminar discontinuidades en la red ciclista y, por otra, la incorporación de nuevas ciclorrutas en algunas vías estratégicas, con el fin de facilitar recorridos más directos, seguros y eficientes hacia los principales equipamientos y servicios del sector.

De manera complementaria, se propone la incorporación de un nuevo centro comercial que permita ampliar la oferta de bienes y servicios de proximidad para la población residente. Este equipamiento se plantea en el predio correspondiente a Prados de Castilla VI, debido tanto a las dimensiones del lote como a su localización estratégica dentro del barrio, factores que favorecen su articulación con la estructura urbana existente y su accesibilidad para un mayor número de habitantes. La implantación de este nuevo nodo comercial responde a la necesidad de reforzar una centralidad local capaz de concentrar actividades cotidianas y reducir la dependencia de desplazamientos más largos hacia otros sectores de la ciudad.

Asimismo, se plantea la incorporación de un nuevo centro de salud que complemente la oferta ya existente y permita atender de manera más eficiente las necesidades médicas de la población del sector. Esta propuesta se entiende como una medida de refuerzo de la cobertura dotacional del barrio, en articulación con los equipamientos ya presentes. En el ámbito

educativo, la presencia de dos colegios constituye una base dotacional relevante para la atención de las necesidades del barrio a escala local, mientras que la existencia de un CAI aporta condiciones básicas de seguridad y soporte institucional para la vida cotidiana. A ello se suma la disponibilidad de paradas del SITP, las cuales favorecen la conexión del barrio con otras áreas de Bogotá y complementan la lógica de proximidad con una adecuada articulación a escala urbana.

Por otra parte, el barrio ya cuenta con espacios verdes que desempeñan un papel importante en la estructura urbana local, al ofrecer áreas para la recreación, el esparcimiento y el encuentro cotidiano de la comunidad. Estos espacios no solo favorecen prácticas asociadas al ocio y la actividad física, sino que también contribuyen a mejorar la calidad ambiental del entorno, aportar confort urbano y reforzar la habitabilidad del barrio. En el marco del modelo de ciudad de 15 minutos, la presencia de estas áreas verdes resulta especialmente relevante, ya que complementa la proximidad de los equipamientos básicos con espacios de permanencia y bienestar accesibles para la población en recorridos de corta distancia.

En conjunto, estas intervenciones permiten consolidar al barrio El Tintal como un escenario viable para la aplicación del modelo de ciudad de 15 minutos, en la medida en que sus habitantes pueden acceder a equipamientos y servicios básicos para la vida diaria en recorridos de corta duración, principalmente a pie, en bicicleta o mediante transporte público de proximidad. Más que una transformación estructural de gran escala, la propuesta demuestra que la adaptación de este modelo en Bogotá puede lograrse a través de operaciones específicas de escala barrial, centradas en el fortalecimiento de centralidades locales, la mejora de la conectividad peatonal y ciclista, y la optimización de la relación entre tejido residencial y servicios cotidianos. De este modo, El Tintal se configura como un ejemplo de cómo

intervenciones localizadas y estratégicas pueden contribuir a una ciudad más accesible, próxima y sostenible, reconociendo que la aplicación del modelo debe responder a las condiciones particulares de cada sector urbano y no a una solución homogénea para toda la ciudad.

7. Conclusiones

Así, se ha encontrado que el escenario urbano heterogéneo de Bogotá permite la aplicación del modelo de ciudad de 15 minutos. Es importante entender la morfología estructural de la ciudad, los usos del suelo y los servicios para evaluar la proximidad y las opciones accesibles, ya que la ciudad no es homogénea, sino que opera a través de centralidades con diferentes dinámicas.

Se compararon Chapinero, Kennedy, Teusaquillo y Fontibón, y se mostraron diferencias considerables entre cada una en la realidad. Chapinero muestra diversos usos y actividades y una alta intensidad peatonal que promueve la proximidad diaria; Kennedy combina una zona residencial con una menor concentración de servicios; Teusaquillo está compuesto por instalaciones metropolitanas más grandes que también consisten en cierta fragmentación; Fontibón entrelaza áreas residenciales con actividades industriales y logísticas y la distribución de servicios es equilibrada.

Las diferencias demuestran que una solución única para todos no es lo que se necesita y se requieren medidas diferenciadas para adaptarse al uso urbano del modelo. Por lo tanto, cabe señalar que aplicar el Modelo Urbano de 15 minutos de Bogotá no significa repetir una estrategia, sino reconocer las condiciones del lugar y reiterar la relación de escala de barrio, así como el tráfico peatonal en relación con la conectividad peatonal. Más bien, el problema se centra en equilibrar las dinámicas metropolitanas frente a lo que es la proximidad diaria y la inclusión de centralidades locales que permiten una mayor calidad de vida a nivel urbano.

En este sentido, la investigación demuestra que la adaptación del modelo de ciudad de 15 minutos no requiere transformaciones estructurales de alto costo, sino ajustes específicos basados

en la optimización de la accesibilidad peatonal, la relación de usos y el fortalecimiento de centralidades locales. En una escala más avanzada, el carácter flexible de las estrategias propuestas y su énfasis en intervenciones de escala barrial permiten que la metodología sea replicable en otros sectores de Bogotá, constituyéndose en una herramienta viable para avanzar hacia una ciudad más próxima, equitativa y sostenible.

8. Bibliografía

Alcaldía Mayor de Bogotá. (2022). *Reporte Técnico de Indicadores de Espacio Público*.

Obtenido de Observatorio del Espacio Público de Bogotá; Defensoría del Espacio Público:

https://observatorio.dadep.gov.co/sites/default/files/2022/reporte_tecnico_de_indicadores_de_espacio_publico_2022_final_03052023.pdf

Alcaldía Mayor de Bogotá. (s.f.). *Libro Digital de Mapas*. Obtenido de

<https://observatorio.movilidadbogota.gov.co/mapas>

Chinchilla, I. (2020). *La Ciudad de los Cuidados*. Madrid: Los Libros De La Catarata.

ESMARTCITY. (06 de 06 de 2024). *Un mapa de prácticas de ciudad de 15 minutos muestra*

una amplia adopción global de este modelo urbano. Obtenido de

<https://www.esmartcity.es/2024/06/06/mapa-practicas-ciudad-15-minutos-muestra-amplia-adopcion-global-modelo-urbano>

Gehl, J. (1971). *Life Between Buildings: Using Public Space*. Washington D.C.: Island Press.

Greene, M., Mora, R., & Ortúzar, J. (2025). *Accesibilidad y movilidad*. Santiago de Chile:

Ediciones ARQ.

Herce, M. (2009). *Sobre la movilidad en la ciudad*. Barcelona: Reverte.

IDECA, & DADEP. (17 de Mayo de 2023). *Índice de Caminabilidad*. Obtenido de

<https://storymaps.arcgis.com/stories/69792b0bdfda4b8fa3f10f7d7d2bbae6>

Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. Nueva York: Random House.

Manzano, D. (31 de Mayo de 2025). *Movilidad urbana, cohesión social, equidad y calidad de*

vida en Guayaquil: una revisión sistemática. Cuenca.

Moreno, C. (2016). *La ciudad de los 15 minutos*. Paris: Alianza.

Perry, C. (1929). *Regional Plan of New York and Its Environs*. Nueva York: Volumen 7.

POT. (2020). *Documento de Diagnóstico. Diagnóstico por localidades No. 13 Teusaquillo*.

Bogotá.

POT. (2020). *Documento de Diagnóstico. Diagnóstico por localidades No. 2 Chapinero*. Bogotá.

POT. (2020). *Documento de Diagnóstico. Diagnóstico por localidades No. 8 Kennedy*. Bogotá.

POT. (2020). *Documento de Diagnóstico. Diagnóstico por localidades No. 9 Fontibón*. Bogotá.

POT. (2021). *Plan de Ordenamiento Territorial*. Bogotá.

POT. (2022). *Anexos, Documento Técnico de Soporte: Anexo 06 Construcción y caracterización de las Unidades de Planeamiento Local (UPL)*. Bogotá: Alcaldía Mayor de Bogotá D.C.

POT. (Julio 2021). *Documento Diagnóstico: Principales problemáticas y retos territoriales*.

Bogotá.

Quiroz, O. (2015). *Cálculo de índice accesibilidad para la ciudad de Bogotá*. Obtenido de

https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/indice_accesibilidad_bogota_2015.pdf

Rodríguez, S., Amaya, A., & Gómez, C. (s.f.). *Análisis espacial de equipamientos en la ciudad*.

Obtenido de catastrobogota:

<https://www.catastrobogota.gov.co/sites/default/files/6.An%C3%A1lisis%20espacial%20de%20equipamientos%20de%20ciudad.pdf>

Rojas, C., Vecchio, G., & Guevara, F. (2024). *Accesibilidad para ciudades equitativas*. Santiago de Chile: RIL editores.

Rowe, C. (1978). *Collage City*. Londres: Mit Pr.

Secretaría Distrital de Gobierno – Dirección de Relaciones Políticas - Observatorio de Asuntos Políticos. (Diciembre de 2021). *Análisis POT*. Obtenido de

https://historico.gobiernobogota.gov.co/sites/gobiernobogota.gov.co/files/imagenes/analisis_pot_2021_vf_publicacion_.pdf

Secretaría Distrital de Planeación. (2020/2021). *POT*. Obtenido de Documentos:

<https://www.sdp.gov.co/micrositios/pot/documentos>

Tovar, E. V. (23 de Agosto de 2023). *Informe de Calidad de Vida de Bogotá 2022: ¿Cómo vamos en movilidad?* Obtenido de <https://www.lasillavacia.com/red-de-expertos/red-cachaca/informe-de-calidad-de-vida-de-bogota-2022-como-vamos-en-movilidad/>

ANEXOS

Marco Normativo

En esta tesis, el marco normativo resulta clave, porque en Bogotá la proximidad no solo depende de las condiciones físicas, sino también de lo que la ciudad permite, orientar o restringir a través de sus instrumentos de planeamiento. Por ello, el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) se analiza como base fundamental para comprender cómo está concebida el territorio, cómo se organizan los usos del suelo, dónde se ubican los equipamientos, cómo se definen las centralidades y qué herramientas existen para intervenir o gestionar transformaciones urbanas.

A este marco se suma el Plan de Movilidad Sostenible y Segura como soporte sectorial fundamental, ya que ayuda a traducir el debate sobre proximidad a un lenguaje de las políticas públicas. Este instrumento plantea una transición hacia una movilidad más segura; aunque opera principalmente a escala metropolitana, impacta directamente en lo barrial al priorizar al peatón, promover calles completas y abordar temas esenciales para discutir seriamente el modelo de ciudad de 15 minutos, tales como la accesibilidad, la seguridad vial y la continuidad de las redes peatonales. Así, complementa el POT al articular normas generales con acciones específicas que potencian la reorganización cotidiana a corta distancia.

De manera complementaria, se incorpora el Manual del Espacio Público de Bogotá como referencia técnica esencial para aterrizar el análisis de la proximidad en criterios de calidad del entorno caminable. Este documento orienta la evaluación del espacio público a través de componentes clave, tales como la continuidad y las condiciones de los andenes, la accesibilidad, los cruces seguros y la seguridad vial, además de elementos de confort y elementos urbanos que resultan determinantes. De este modo, asegura que la proximidad no queda en un plano teórico, sino que se vuelve realmente funcional en la vida cotidiana de los barrios.