



El peatón como base de una movilidad urbana sostenible en Latinoamérica: una visión para construir ciudades del futuro

Kei Tanikawa-Obregón ^a & Diana Marcela Paz-Gómez ^b

^a UMR8586 Prodig, Universidad Paris 1 Panthéon-Sorbonne, Paris Francia, Kei.Tanikawa-Obregon@univ-paris1.fr

^b Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, Flacso, Ecuador, dmpazfl@flacso.edu.ec

Received: April 04th, 2021. Received in revised form: May 10th, 2021. Accepted: June 15th, 2021

Resumen

La movilidad es el eje nodal del desarrollo urbano. Desde un paradigma de sostenibilidad, se ha implementado el uso de modos alternativos y el transporte público como un modelo que integra objetivos económicos, sociales y ambientales. Por su parte, el rol de los colectivos sociales sobre las acciones de los gobiernos locales y nacionales han promovido políticas que apuntan a responder a la necesidad de movilidad de las personas, sin perder de vista la construcción de ciudades para el futuro. Este ensayo propone una discusión alrededor del papel del peatón, a partir de la conferencia No. 4 de la Red de Investigación Internacional REHVIF "Habitar las ciudades del futuro". En este debate, se plantea una revisión teórica de la movilidad urbana sostenible en América Latina y el Caribe y se proponen elementos claves sobre el peatón dentro del sistema de movilidad urbana así como el de actores sociales, tomadores de decisiones.

Palabras clave: peatón; movilidad urbana; sostenibilidad; ciudades; Latinoamérica.

Pedestrian as basis for sustainable urban mobility in Latin America: a vision to build cities of the future

Abstract

Mobility is the nodal axis of urban development. From a sustainability paradigm, the use of alternative modes and public transportation has been implemented as a model that integrates economic, social and environmental objectives. For their part, the role of social collectives on the actions of local and national governments have promoted policies that aim to respond to people's need for mobility, without losing sight of the construction of cities for the future. This essay proposes a discussion around the role of pedestrians, based on the conference No. 4 of REHVIF international research network "inhabiting the cities of the future". Around this debate, a theoretical review of sustainable urban mobility in Latin America and the Caribbean is presented and key elements are proposed for broader discussions around pedestrians in urban mobility systems but also the social, economic and governmental actors involved in decision making.

Keywords: pedestrian; urban mobility; sustainability; cities; Latin America.

1. Una breve discusión sobre la movilidad urbana sostenible

El cambio de paradigma del transporte hacia la movilidad admite, desde una perspectiva teórica, interesarse en las capacidades y necesidades de la población para moverse en vez de focalizarse sobre la capacidad de los medios de transporte para movilizar pasajeros de un punto a otro de la ciudad (Sheller and Urry 2006). Uno de los aportes más significativos de disciplinas tales como la geografía y la sociología urbana, ha sido tomar en cuenta tanto a las personas que viajan como las que no. Así, la movilidad no incluye solamente al peatón,

sino que ha generado un discurso orientado hacia la sustentabilidad y el derecho a la ciudad, que se puede declinar como el derecho a la movilidad.

La sostenibilidad ha incorporado en la movilidad este viraje paradigmático que prioriza al peatón, al ciclista y al transporte público, lo que constituye a su vez, en un modelo de toma de decisiones *bottom up* que implicó un diseño de políticas con participación de diferentes actores. Está dinámica se ha constituido en una gobernanza de la movilidad urbana que abarca estrategias de promoción o de protesta, políticas públicas, legislaciones, medios y condiciones de transporte, así como subsidios y concesiones (Connolly 2015, Le Galès et. al 2011). Estos espacios de deliberación y participación han

How to cite: Tanikawa Obregón, K. and Paz Gómez, D. M. El peatón como base de una movilidad urbana sostenible en Latinoamérica: una visión para construir ciudades del futuro. Boletín de Ciencias de la Tierra. 50, pp. 33-38, Febrero 2021 - Agosto 2021

promovido el uso de herramientas en torno a la sostenibilidad económica, social y ambiental, en los ejes esenciales de la accesibilidad y la integralidad (Vasconcellos 2019; Miralles-Guasch y Cebollada 2009).

Con respecto a la accesibilidad, entendida a partir del acceso con el que cuentan los habitantes a los bienes y servicios que ofrece la ciudad, los debates están anclados hacia las opciones de pago, el acceso a estacionamientos, las conexiones y la infraestructura, como también a los procesos de exclusión o desigualdad producto de una mala planificación del transporte público o alternativo (Jirón, Lange, and Bertrand 2010) sobre los cuales también se ha construido desde un enfoque de género, programas como “vagonos rosa” o “buses rosas” que tienen el objetivo de priorizar a la mujer en el uso de los sistemas de transporte y que a su vez, vienen siendo promovidos por colectivos sociales (Jirón 2017).

Desde la integralidad de los sistemas de transporte públicos como buses, BRTs, metros, bicicletas públicas, caminata y automóvil, los debates más recientes están anclados al denominado desarrollo orientado al transporte, cuyo fin radica en densificar la ciudad para disminuir tiempos de viaje, promover el uso del transporte alternativo y generar ciudades compactas alrededor de los sistemas de transporte público existentes (Rodríguez, Vergel-Tovar, and Camargo 2014; Rodríguez and Vergel-Tovar 2018).

A partir de este anclaje teórico, la atención sobre el peatón se impone como elemento clave (L'Hostis and Conesa 2010, Gebhardt et al. 2016) teniendo como fin el de favorecer la intermodalidad y la integración de los distintos modos de transporte como la bicicleta y el transporte público. No obstante, factores como el confort, la proximidad y la infraestructura de los sistemas de transporte públicos, en los que se define por ejemplo, el cumplimiento de rutas y horarios, hacen parte del objetivo para fomentar la movilidad sostenible (Talavera-García and Soria-Lara 2015; Orellana, Hermida, and Osorio 2017).

2. Políticas públicas de movilidad activa en las ciudades latinoamericanas

En América Latina y el Caribe, las políticas públicas de movilidad urbana sostenible cada vez más se sitúan en el foco del peatón, la bicicleta y el transporte público como ejes articuladores de las ciudades del futuro. Estas políticas han priorizado la aplicación de ciclovías, bicicletas públicas, bicicleta compartida, junto a la peatonalización de las ciudades (BID 2020) y el abandono de lo que hasta hace algunos años se conocían como puentes peatonales. A pesar del impulso de las políticas con enfoque este enfoque, falta mucho por desarrollar frente a la movilidad activa.

La movilidad activa en este sentido, considera los repartos modales como un desafío y una oportunidad para construir ciudades del futuro en América Latina y el Caribe, en donde peatón y ciclista sean el eje transversal de la construcción de la ciudad, bajo normas claras al respecto por todos los actores viales, como es el caso de

los países nórdicos. Las políticas públicas están presentes y la participación de la comunidad dirige la mirada hacia más y mejores estrategias para implementar, lo que significa trabajar sobre consensos claves con actores políticos y de mercado, en aquello que llamamos gobernanza de la movilidad.

De acuerdo con el informe realizado por el BID en 2020, de 38 ciudades latinoamericanas el 84% cuentan con políticas formuladas que impulsan el uso de la bicicleta. Dentro de este ámbito, esta última se ha configurado en un elemento clave para su incentivo, siendo las ciudades brasileñas, las mayores en implementar esta estrategia. Uno de los limitantes para definir la efectividad de estos programas está relacionado con el bajo interés de las administraciones públicas por evaluar su aplicación. Por lo que son pocos los casos exitosos que se pueden evidenciar. Entre tanto, el caso de Buenos Aires demuestra un aumento sobre el uso de la bicicleta compartida en un 162% entre 2012 y 2014 (BID 2020). México como parte de una política nacional, formuló el manual de ciclociudades que se viene implementando en varias ciudades del país como guía para la promoción del uso de la bicicleta. Ciudades como Bogotá, por su parte, plantean claros objetivos sobre el uso de la bicicleta como modo de transporte alternativo.

Por su parte, el peatón ha comenzado a ganar un tímido espacio en las agendas políticas de las ciudades. Si bien la mayoría de políticas promueven la movilidad activa, esto se relaciona principalmente con el diseño de ciclovías y peatonalización recreativa sobre las principales avenidas de ciudades tales como Bogotá, Quito o Santiago de Chile y en fines de semana. Los casos de Lima y Quito incorporan a su vez, la peatonalización sobre los centros históricos (Hidalgo y Huizenga 2013) impulsando la apropiación del peatón sobre la vía.

Producto de fenómenos como la contaminación ambiental, el aumento exponencial de muertes o lesiones por accidentes de tránsito, la congestión y el aumento del parque automotor (GIZ 2020) surge la intención de formular programas que prioricen la infraestructura para caminar, montar bicicleta interconectado al transporte público. No obstante, las políticas públicas en América Latina continúan en el discurso de promoción y poco en la implementación.

En el marco de políticas inclusivas, surgen cuatro elementos claves para su desarrollo. Primero, la infraestructura adquiere el rol central de la movilidad activa, puesto que en principio debe alentar la caminata, lo que implica romper con las barreras de la edad, género, condición socioeconómica. El desafío en esta etapa es la de integrar las vías exclusivas a los automóviles con las ciclovías y los cruces peatonales, puesto que en general, las ciudades latinoamericanas no cuentan con infraestructura (o es insuficiente) para posibilitar la caminata con respecto a cruces y aceras.

Un segundo elemento está relacionado con la normatividad vigente que buscan la protección del peatón como actor vial; no obstante, las falencias de regulación con respecto a la calidad de las infraestructuras derivan en un aumento de la vulnerabilidad vial, puesto que se consideran los actores con mayor riesgo de sufrir lesiones por accidentes de tránsito. A esta situación, se enfrentan tanto académicos como ciudadanos, los cuales demandan más espacios para el peatón, lo que ha implicado mayor inversión de los gobiernos locales y/o

Tabla. 1.
Ejemplo de tasas de motorización (vehículos/1000 habitantes)

Región	Tasa de motorización/1000 hab. 2015	Porcentaje de crecimiento en relación a 2005
TLC/NAFTA	670	+6%
Centroamérica y Sudamérica	176	+60%
Unión Europea 28	581	+9%
África	42	+35%
Asia, Oceanía, Oriente medio	85	+141%
Rusia, Turquía y Europa otros	281	+59%
Total	182	+27%

Fuente: Elaborado a partir de OICA 2015

nacionales sobre los espacios públicos. En temas de participación ciudadana (definido como un tercer elemento de la movilidad activa), estos colectivos han promovido el desmonte de puentes peatonales, como un mecanismo de integración del peatón con todos los actores viales o más visible, la promoción del uso de la bicicleta que han logrado la incorporación de este eje sobre las políticas públicas, como es el caso de Quito con la BiciQ. En estos casos se ha notado un auge por lógicas bottom-up, identificadas como buenas prácticas de promoción de políticas públicas. Sin embargo, la calidad de desplazamiento peatonal sigue degradándose en ciudades latinoamericanas

Junto con el crecimiento de las ciudades y el aumento del parque automotor, los accidentes de tránsito aumentan exponencialmente. A pesar que los países de ingresos medios y bajos cuentan con tasas de motorización relativamente bajas (Tabla 1), concentran el 93% de muertes por accidentes de tránsito. De acuerdo con los datos presentados por la Organización Panamericana de la Salud, en América Latina y el Caribe, más de la mitad de las víctimas por accidente de tránsito son peatones, motociclistas o ciclistas (WHO 2018).

Colombia no es la excepción. De acuerdo con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, hasta octubre de 2020, se registraron 4.156 muertes por accidentes de tránsito y en su mayoría las víctimas mortales resultaron ser peatones y motociclistas, por lo que desde el gobierno nacional y los gobiernos locales se vienen implementando una serie de medidas para frenar este fenómeno (ANSV 2020).

3. La movilidad urbana sostenible desde el Peatón¹ : aportes de la visión de los niños

La movilidad urbana sostenible implica la compleja tarea de integrar los sistemas de transporte en torno a generar ciudades más compactas. Las falencias de los gobiernos locales, se relacionan con la poca producción de

información con respecto a comportamiento modal, uso de la bicicleta o los espacios peatonales, calidad del espacio público y perfiles del actor vial. Por esa razón, la promoción del uso de la bicicleta o la caminata, el transporte público o hasta el automóvil, implican una integración y revalorización en la inversión de recursos destinados a la movilidad. No obstante, el problema de la movilidad en las ciudades es un tema que se debe enfrentar de manera participativa; es decir, la movilidad necesita de gobernanza participativa.

El paradigma actual del transporte urbano reside en invertir la pirámide de la movilidad, priorizando al peatón que hasta ahora se destaca como el gran olvidado de la movilidad. El peatón es fundamental en cualquier desplazamiento sin importar el modo. Se es peatón obligatoriamente en algún segmento de la movilidad cotidiana. En esta perspectiva, invertir la pirámide de la movilidad, se traduce por una inversión de recursos públicos hacia el transporte público y el peatón. De hecho, este último ha sido incluido y considerado recientemente en las encuestas origen/destino como modo de desplazamiento. Según Francisco Tonucci, una manera de analizar la planeación de las ciudades del futuro es integrar a los niños². De lo contrario, la movilidad se le está negando a una parte importante de la población. El niño es visto como un indicador ambiental, que encarna una experiencia positiva en las ciudades. En otras palabras, si no hay niños jugando en las calles, la ciudad está enferma, ya que las calles son percibidas como peligrosas. El reto en las ciudades contemporáneas es hacer el caminar atractivo.

Más allá del Estado, el rol de las organizaciones de ciudadanos viene posicionando dentro de la agenda pública las necesidades del peatón. Un ejemplo de estos procesos, es FundaPeatón, que nace en 2015 en Medellín con el objetivo de Es así como en 2015 nace FundaPeatón en la ciudad de Medellín, con el objetivo de resignificar al peatón e incidir en la toma de decisiones para lograr ciudades accesibles. Esta fundación viene impulsando proyectos en torno a la seguridad vial como un problema de política pública y promoviendo estrategias en el marco de la Red Latinoamericana de Peatones, integrándose con las acciones gubernamentales.

Otro ejemplo claro son los pasos peatonales que están parametrados según la velocidad promedio de la caminata (4-5 km/h). Desde una perspectiva inclusiva, estos tiempos de cruce son muy cortos para un niño o una persona discapacitada que se desplaza a una velocidad inferior. Tal es el caso del Proyecto “pequeños pasos hacia adelante” desarrollado por FundaPeatón en Medellín, este proyecto nace como objetivo evaluar la percepción de la caminabilidad desde los ojos de los niños. El proyecto tomó como caso de análisis el barrio Colón ubicado a tan solo 500 metros del centro histórico y se enfocó en analizar una arteria de alto flujo vehicular. Este ejemplo, es clave para comprender la acción ciudadana que incluye a niños y niñas en el estudio sobre la reducción de tráfico vehicular y el impacto sobre la calidad de vida. El proyecto promovido por esta organización de la sociedad civil, concibió a los niños como una de las principales víctimas viales, por lo que al mapear

¹ Esta parte hace referencia a la conferencia n° 4 de la red de investigación internacional REHVIF “Habitar las ciudades del futuro”, Conferencista Martha Giraldo de Fundapeaton “Medellín hoy y mañana: La caminabilidad a través de los ojos de los niños”, relatora Ruth Pérez López UAM el 3 de diciembre del 2020.

² Tonucci, F, La ciudad de los niños: un modo nuevo de pensar la ciudad. (2007). Argentina: Losada.

experiencias haciendo uso de aplicaciones móviles, se evaluó la seguridad vial, la accesibilidad y el confort de las vías peatonales de su barrio. La relevancia de este ejemplo, para esta discusión, radica en la incidencia de este proyecto sobre la administración local y los proyectos posteriores emprendidos por la Alcaldía de Medellín para el mejoramiento de espacios para el peatón.

Este proyecto visibilizó tres puntos importantes³. El primero es que el mejoramiento de la infraestructura redundaba en una disminución de los accidentes de tránsito, más no necesariamente en una percepción positiva sobre los espacios, puesto que esto implica integrar otras políticas que mejoren el espacio en temas de seguridad y confort (basura y malos olores). El segundo, la movilidad peatonal implica la necesidad del compromiso político para promover la caminata y la integración de políticas de planificación en torno al desarrollo urbano. Asimismo se destacó que la participación activa de los peatones es importante para generar espacios de discusión en las agendas públicas. El tercero es la construcción de indicadores y el uso de datos producidos desde las organizaciones civiles organizadas. En un contexto general de carencia de datos, este ejercicio muestra la capacidad productiva y el impacto de estos en evidenciar problemáticas peatonales a escala barrial.

En el marco de la conferencia 4 de REHVIF, Ruth Pérez López, profesora e investigadora del departamento de sociología de la Universidad Autónoma Metropolitana (UAM), quien asumió la relatoría, señaló que el peatón es fundamental en cualquier desplazamiento.⁴ Pérez López explica que, dentro de los desplazamientos intermodales, caminar es significativo, pudiendo así representar hasta un tercio del tiempo de viaje. Los viajes son largos, fragmentados y poco fluidos y las implicaciones de desplazarse a la escala de las ciudades son significativas para el peatón. Teniendo una visión integral de la movilidad urbana, defiende el hecho que la forma de ciudades Latinoamericanas ha promovido la fragmentación de la ciudad (vías rápidas, pasos elevados, etc.). Esta situación ha llevado a las autoridades a permitir una distribución de recursos desigual, priorizando particularmente el uso del automóvil. En tiempos de Covid 19, las medidas de distanciamiento y confinamiento invitan a repensar la forma de moverse, particularmente en un contexto en el que el automóvil se ha vuelto aún más atractivo, caminar podría ser igualmente pertinente.

4. El peatón como centro del sistema de movilidad

¿De qué manera estas experiencias se integran en las agendas públicas y como se toman en cuenta dentro de las decisiones políticas? ¿Cómo negociar el lugar del peatón dentro del sistema de movilidad urbana? En materia de políticas públicas de movilidad, las ciudades latinoamericanas, si bien experimentan tasas de motorización creciente, siguen teniendo un reparto modal mayoritario en transporte público. Por esta razón, estas

ciudades presentan una gran oportunidad para impulsar una dinámica cuyo objetivo es la sustentabilidad. Es decir, reforzando y promocionando el uso del transporte público, y particularmente poniendo énfasis en el peatón y su integralidad dentro del sistema de movilidad. Entonces ¿De qué manera el cambio de paradigma puede promover el caminar como un medio de desplazamiento inclusivo y más atractivo?

El mejoramiento de la infraestructura “caminable” (banquetas, pasos peatonales, intervención del espacio público) no aparecen como únicas formas de promover la caminata. Poner al peatón al centro del sistema de movilidad representa un paso importante para lograr la integración de sistemas de transporte (Fig. 1). Dicha integración funge como detonador de la caminata, particularmente poniendo atención en la intermodalidad y la accesibilidad del sistema a una escala metropolitana. La intermodalidad refleja no solamente una integración física entre sistemas de transporte (metro, autobús, BRT, sistemas de bicicletas compartidas etc.), sino también una integración que puede ir desde la unificación de sistemas de pago, imagen, información de trasbordos hasta una suscripción que de acceso ilimitado al transporte.

Por otro lado, el uso de datos e información espacial han tenido una atención particular en la última década para atender problemáticas de movilidad. Por un lado, el acceso generalizado del smartphone, ha transformado las experiencias individuales en materia de acceso a la información (mapas, geolocalización en tiempo real, información). Por otro lado, se han multiplicado progresivamente los servicios de movilidad ofreciendo una amplia paleta de opciones que van desde aplicaciones como Uber, bicicletas compartidas o Citymapper. Este proceso se ha acompañado por la digitalización entendida como producción de datos y flujos de información entre actores.

Una de las promesas fuertes del uso de tecnologías, se ha convertido en un mejoramiento sustancial de la gestión de la movilidad por parte de las autoridades públicas. Se ha identificado también como una necesidad para mejorar el acceso a la información. Estas iniciativas en distintos países Latinoamericanos como Africanos, donde la movilidad urbana

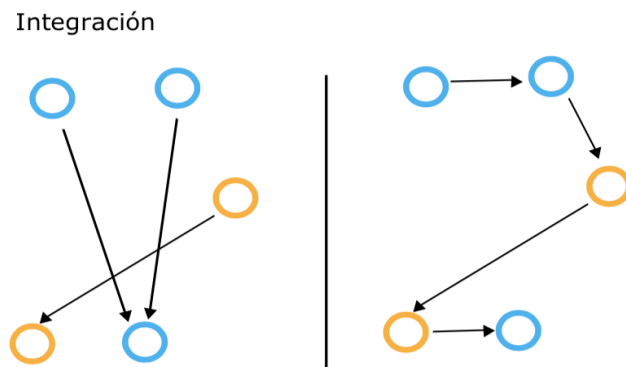


Figura 1. Ejemplo de integración de diferentes modos de transporte. Fuente: los autores.

³ Resultados expuestos del programa “Pequeños pasos hacia adelante” por Martha Giraldo que encabeza la asociación Fundapeatón. .

⁴ (2018) Capron, G., Monnet J., Pérez López, R., “Infraestructura peatonal: el papel de la banqueta (acera)”, Ciudades, 119:33-46. ISSN: 0187-8611

se caracteriza por sistemas de transporte público semi-formal⁵, es de mayor relevancia ya que los datos de movilidad (fuera de las encuestas origen destino hechas cada 10 años) tienden a estar incompletos o son inexistentes. Estas iniciativas se han destacado por emanar de la sociedad civil organizada (Eg. Open Street maps) y más recientemente por Organizaciones no gubernamentales internacionales y bancos de desarrollo. Es el caso del *mapatón* que se llevó a cabo en la ciudad de México o *Digital Matatus* en Nairobi, donde se buscó mapear las rutas de transporte a través de un proceso de participación pública (gamification). Esto traducido en programas como *DATUM* (Datos Abiertos de Transporte Urbano y Movilidad para ciudades Latinoamericanas implementado por el BID (Banco Interamericano de Desarrollo) Mastercard, WRI (World Resources Institute) y el MIT (Massachusetts Institute of Technology)). Asimismo, por extensión de la “Smart City”, estas dinámicas han contribuido a la emergencia del concepto de “smart mobility” o movilidad inteligente. Esta visión de ciudad articula las problemáticas económicas de gestión del transporte (regulación) y las de sustentabilidad (ecomovilidad) (Lyons 2018).

Si bien en una primera etapa, una política y distribución de recursos ayudan en un mejoramiento a la infraestructura física a nivel calle, el uso generalizado de tecnologías, promete, en un futuro, contribuir hacia un cambio sobre la calidad de los desplazamientos. La tecnología como herramienta de navegación urbana, ha demostrado ser capaz de proponer itinerarios adaptados, pero sobre todo contribuye a una personalización de la movilidad. Este punto es relevante ya que no nada más ofrece modos de transporte combinados sino que es capaz de proponer conexiones a pie que se basen en la experiencia individual. Un ejemplo claro han sido los programas de integración de redes de transporte urbano. En contextos donde las redes de transporte funcionan de manera independiente, muchas veces no hay existencia de mapas y por lo tanto las conexiones entre sistemas no son evidentes. Esto se ha identificado como parte de estrategias para otorgar información decisiva en cuanto a fomentar buenas prácticas de desplazamiento. Al vincular el primer medio de transporte (caminar) con el segundo (transporte público), se potencializa y revaloriza la caminata como factor de intermodalidad. (Fig. 2). Por otro lado, de esta manera se ha evidenciado la creación de redes de cooperación regionales, entre profesionales, autoridades, asociaciones y usuarios. A través de estas transformaciones, la digitalización aparece como un detonador de la gobernanza de la movilidad urbana, respondiendo así a una política conjunta y sistémica. Podemos notar un auge de instituciones públicas de gestión que en un futuro quizás, gracias al uso de tecnologías prometen invertir la pirámide de movilidad.

⁵ Se basa principalmente en trabajadores independientes o micro empresas y se caracteriza por una regulación ambigua por parte de las autoridades.



Figura 2. Importancia del peatón en el sistema intermodal Fuente: [1]. Consejo de Medellín, Sistemas Físico Espaciales del Plan de Ordenamiento Territorial 2014.

Fuente: los autores.

5. Conclusiones

Este ensayo ha revisado el contexto de la movilidad urbana sostenible a partir de los postulados teóricos de disciplinas tales como la geografía, la sociología y los estudios urbanos. En un diagnóstico regional, la movilidad activa está tomando el interés tanto de los actores viales, como el de los actores políticos y económicos en la construcción de ciudades del futuro. Si bien existen avances con respecto a la formulación de estrategias, programas y normatividad que apunta a la protección del peatón y del ciclista, el crecimiento del parque automotor aún atenta contra la integridad de estos actores viales.

En su mayoría, estas políticas se concentran en instrumentos de autocuidado que son el uso obligatorio de los cascos para ciclistas; no obstante, estas medidas necesariamente deben acompañarse del manejo integral de la movilidad, en este caso, sobre la oferta de infraestructura vial adecuada y sobre una educación con todos los actores viales. En este sentido y a diferencia de otros sectores de políticas urbanas, la movilidad necesita estar concebida desde espacios de participación comunitaria que permitan formular estrategias adecuadas, consistentes y sostenibles.

Otra de las acciones tendientes a promover la movilidad activa, es considerar al peatón como centro del sistema de movilidad, pasando de concebir una movilidad alternativa (caminata y bicicleta) a una movilidad sostenible integral. En un marco de sostenibilidad, esto tiene que ver con la intermodalidad entre los sistemas de transporte público, la caminata y la bicicleta, lo que implica, considerar un mejor reparto del uso del espacio público. Estos factores son tomados en cuenta en el diseño de políticas integrales que se vienen desarrollando a partir de la Nueva Agenda Urbana, cuyo objetivo gira alrededor de promover ciudades compactas. El peatón, paradójicamente no solo es el gran olvidado de la movilidad, sino que también aparece como solución dentro de los debates de sustentabilidad e integración de sistemas de movilidad urbana. Dicho de otra manera, como se discutió, si se mejora la calidad de la movilidad peatonal, se mejora la calidad de la movilidad de la ciudad.

Las reflexiones planteadas en esta revisión temática, invitan a repensar la calidad de los desplazamientos dentro de las urbes y la construcción de ciudad. Por un lado, el ensayo muestra iniciativas ciudadanas pidiendo atención por parte de las autoridades. Por otro lado, considero el rol de las nuevas tecnologías como herramientas de empoderamiento que permiten una mayor participación ciudadana (acciones concretas,) evidenciando problemáticas desde los habitantes y teniendo incidencia en políticas públicas, potencializando así la caminata dentro de los desplazamientos urbanos.

K. Tanikawa-Obregón, received his BSc. in Geography in 2012 from the University of Toulouse II Jean Jaurès, France, MSc. in Urban Studies in 2015 from the University Gustave Eiffel, Paris, France, and PhD candidate in Geography and transport at the University Paris 1 Panthéon-Sorbonne, France. He works on the field of urban transport, the use of new technologies and the governance of mobility.

ORCID: 0000-0002-5972-1991D

D.M. Paz-Gómez, received her BSc. in Political Scientist in 2011 from the Universidad del Cauca, Colombia. MSc. in Urban Studies in 2015 and doctoral candidate in Public Policy from the Flacso, Ecuador. She works on issues of sustainable urban mobility, open government and climate change from a public policy framework. She is currently a researcher at Flacso Ecuador.

ORCID:/0000-0002-0253-1126

Referencias

- [1] ANSV, Informe Anual Observatorio Nacional de Seguridad Vial. Colombia, Informe Anual, 2020, 20 P.
- [2] Connolly, P., La gobernanza de la movilidad: para una evaluación crítica de la producción de los bienes y servicios de transporte (borrador), Conference: II Seminario Internacional sobre Teoría Urbana, Medellín, Colombia, 2015. Pp. 20-32.
- [3] Gebhardt, L. et al., Intermodal urban mobility: users, uses, and use cases, *Transportation Research Procedia*, 14, 2016, pp. 1183-92, DOI: 10.1016/j.trpro.2016.05.189.
- [4] Jirón, P., Presentación. Movilidad urbana y género: experiencias Latinoamericanas. *Revista Transporte y Territorio*, 16, pp. 1-8. 2016. DOI: 10.34096/rtt.i16.3600.
- [5] Le Galès, P., Ugalde, V. y Vitales, T., What is governed. Comparing Paris and Mexico governance. Conflict solving, governance failures, and public policies, Project for the COLMEX-Sciences Po funding, 2011.
- [6] L'Hostis, A., and Conesa, A., Définir l'accessibilité Intermodale. *Systèmes de transport urbain*, [en ligne]. 2010, 24 P. Disponible en: <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-00303439>.
- [7] Miralles-Guasch, C., y Cebollada, Á., Movilidad cotidiana y sostenibilidad, una interpretación desde la geografía humana. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 1(50), pp. 193-216, 2010.
- [8] Orellana, D., Hermida C. y Osorio P. Comprendiendo los patrones de movilidad de ciclistas y peatones. *Una Síntesis de Literatura. Transporte y Territorio*, 16, pp. 167-183, 2017. DOI: 10.34096/rtt.i16.3608.
- [9] Jirón, P.M., Lange, C. and Bertrand, B.M., Exclusion and Spatial Inequality: An Analysis From A Daily Mobility Perspective. *Revista INVI* 25(68), pp 15-57, 2010 DOI: 10.4067/invi.v25i68.491.
- [10] Rodríguez, D., and Vergel-Tovar C.E., Urban development around bus rapid transit stops in seven cities in Latin-America. *Journal of Urbanism* 11(2), pp 175-201, 2018 DOI: 10.1080/17549175.2017.1372507.
- [11] Rodríguez, D., Vergel-Tovar, C.E. and Camargo, W., Desarrollo urbano orientado a los sistemas de transporte público masivo tipo BRT (Bus Rapid Transit) en Quito y Bogotá. *Lincoln Institute of Land Policy*, [en línea]. 1(1), art. 43, 2014. Disponible en: https://www.lincolninst.edu/pubs/dl/2456_1803_RodriguezWP14DR1SP.pdf.
- [12] Sheller, M. and Urry, J., The new mobilities paradigm, *Environment and Planning A*, 38(2), pp 207-226, 2006.
- [13] Talavera-García, R. and Soria-Lara, J.A., Q-PLOS, developing an alternative walking index. A method based on urban design quality. *Cities* 45, pp 7-17, 2015. DOI: .1016/j.cities.2015.03.003.
- [14] Vasconcellos, E.A., Transporte urbano y movilidad. Universidad de San Martín, Buenos Aires, Argentina, 2019.
- [15] WHO, Accidentes de tránsito. Notas Descriptivas. [en línea]. 2018. Disponible en: <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>
- [16] Lyons, G., Getting smart about urban mobility – Aligning the paradigms of smart and sustainable, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 115, pp. 4-14, 2016.