



BOLETÍN 410 /

FACILITACIÓN,  
COMERCIO Y LOGÍSTICA  
EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

50 años

Impulsando una  
infraestructura,  
un transporte  
y una logística  
sostenibles

# Todos construimos la seguridad vial: intervenciones participativas en las regiones de Colombia

## Introducción

El proyecto “Todos Construimos Seguridad Vial: Intervenciones Participativas en las Regiones de Colombia” tiene como propósito fundamental reducir la siniestralidad vial en diversas regiones de Colombia, mediante la implementación de intervenciones urbanas participativas de bajo costo y alto impacto. Estas acciones buscan transformar entornos viales inseguros a través de estrategias inclusivas, que prioricen a los actores más vulnerables del sistema de movilidad,



Introducción	1
I. Etapas del proyecto	2
II. Lecciones aprendidas	13
III. Conclusiones	16
IV. Bibliografía	16
V. Publicaciones de interés	17

El presente *Boletín FAL* se basa en el documento de serie *Inversiones en infraestructura vial de bajo costo y alto impacto en América Latina y el Caribe: el caso de Colombia*, elaborado por los mismos autores. Este trabajo se enmarca en las actividades desarrolladas por la Unidad de Servicios de Infraestructura para la implementación de proyectos financiados por el Fondo de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial (UNRSF, por sus siglas en inglés). En esta edición se presentan los principales aprendizajes del proyecto implementado en Colombia con financiamiento del UNRSF.

Los autores del documento son: Laura Mojica, Hidier Rodríguez, Mical Rodríguez Laconich, Consultores de la Unidad de Servicios de Infraestructura (USI) de la CEPAL y Miryam Saade Hazin, Oficial a cargo de la USI. Para mayores antecedentes contactar a: [miryam.saade@un.org](mailto:miryam.saade@un.org).

Las Naciones Unidas y los países que representan no son responsables por el contenido de vínculos a sitios web externos incluidos en esta publicación.

No deberá entenderse que existe adhesión de las Naciones Unidas o los países que representan a empresas, productos o servicios comerciales mencionados en esta publicación.

Las opiniones expresadas en este documento, que no ha sido sometido a revisión editorial, son de exclusiva responsabilidad de los autores y pueden no coincidir con las de la Organización o las de los países que representa.

Esta publicación debe citarse como: Mojica, L., Rodríguez, H., Rodríguez Laconich, M. y Saade Hazin, M. (2025). Todos construimos la seguridad vial: intervenciones participativas en las regiones de Colombia. *Boletín FAL* (410). Comisión Económica para América Latina y el Caribe.

Copyright © Naciones Unidas, 2025  
Todos los derechos reservados  
S.2500405[S]



como peatones, ciclistas, niños y personas mayores. La iniciativa promueve un enfoque territorial, colaborativo y multisectorial, a través de la articulación de esfuerzos entre organismos internacionales, autoridades nacionales, gobiernos locales y comunidades.

La implementación del proyecto está liderada técnicamente por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) como socio estratégico en el territorio. Asimismo, participan activamente los gobiernos municipales seleccionados, organizaciones comunitarias y representantes de los propios usuarios viales, quienes cumplen un rol central en el diagnóstico, diseño, ejecución y evaluación de las intervenciones y promueven un enfoque de corresponsabilidad y apropiación social de las soluciones propuestas.

## I. Etapas del proyecto

El proyecto se estructuró en cuatro etapas claramente definidas. La primera correspondió al diseño metodológico participativo, que incluyó una revisión del estado del arte sobre estrategias de intervención táctica urbana enfocadas en la mejora de la seguridad vial. Posteriormente, se desarrolló una herramienta para la selección de gobiernos locales y puntos de intervención. En esta etapa también se diseñó una metodología participativa para intervenciones tácticas urbanas en seguridad vial, adaptada al contexto colombiano y validada mediante talleres con actores locales y expertos técnicos.

La segunda etapa estuvo centrada en la elaboración de los diseños de las intervenciones tácticas urbanas, fundamentados en la metodología participativa previamente definida. Inicialmente se estableció contacto con las administraciones municipales, quienes entregaron al equipo técnico de la CEPAL la documentación técnica y social correspondiente sobre las zonas de intervención. Paralelamente, se llevó a cabo la recolección de información cuantitativa requerida para la construcción de una línea base, mediante la toma de información primaria que incluyó aforos vehiculares, peatonales, así como la caracterización física del entorno.

Para complementar el diagnóstico técnico, se realizaron dos actividades cruciales con la comunidad local. La primera consistió en un taller participativo orientado a identificar puntos de riesgo mediante cartografía social. Con base en esta información, se desarrolló un segundo taller de construcción participativa, en el cual los asistentes expresaron sus preferencias respecto a los elementos que esperaban encontrar tras la implementación del proyecto. Asimismo, se aplicó en todos los municipios una Encuesta de Percepción del Riesgo para Adultos (EPRA), y en aquellos municipios con colegios ubicados en las áreas de intervención, también se hizo una Encuesta de Percepción del Riesgo para Estudiantes (EPRE).

Posteriormente, el equipo técnico de la CEPAL elaboró los diseños, en estrecha colaboración con la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y los gobiernos locales. Una vez finalizados los diseños preliminares, se llevó a cabo un taller para su presentación y socialización con la comunidad y las autoridades municipales involucradas. Asimismo, se efectuó una visita técnica tripartita (CEPAL, ANSV y Municipios) al territorio con el fin de validar la implantación de los diseños y realizar los ajustes necesarios según las condiciones técnicas y sociales específicas del entorno.

A la fecha en que se suscribe este *Boletín*, la ANSV se encuentra en el proceso de contratación para la ejecución de las obras. Cabe mencionar que, debido a los tiempos requeridos para cumplir con todos los procesos contractuales internos de la ANSV, se estima que esta última fase se desarrolle durante el año 2026.

Finalmente, se espera que la ANSV aplique la metodología de seguimiento diseñada por el equipo técnico de la CEPAL, con el propósito de evaluar los resultados tanto cuantitativos como cualitativos de las intervenciones de urbanismo táctico implementadas en cada uno de los municipios. A continuación, se presentan en detalle las etapas del proyecto.

## A. Construcción del estado del arte

---

La metodología para la construcción del estado del arte se desarrolló en tres etapas clave, cada una orientada a recopilar, contrastar y analizar información relevante sobre intervenciones tácticas urbanas con enfoque participativo en seguridad vial. A continuación, se presenta un resumen de cada etapa:

- i) **Revisión de literatura especializada:** Se realizó una búsqueda exhaustiva en fuentes académicas y técnicas, la cual incluyó artículos científicos, libros, informes técnicos y documentos provenientes de sitios web especializados. En total se consultaron 116 documentos sobre temas como *placemaking*, acupuntura urbana, urbanismo táctico, seguridad vial, niveles de participación y gobernanza. Esta revisión permitió establecer un marco teórico sólido, identificar beneficios asociados a las intervenciones tácticas, experiencias internacionales y casos de éxito relevantes.
- ii) **Entrevistas a expertos:** A partir de los hallazgos de la revisión de la bibliografía, se entrevistó a cinco expertos en urbanismo táctico, participación ciudadana y seguridad vial. Las entrevistas se estructuraron en torno a una guía temática que abarcó definiciones, experiencias, metodologías utilizadas, niveles de participación, evaluación de proyectos, desafíos enfrentados y lecciones aprendidas. Esta etapa aportó una visión cualitativa y complementaria a la revisión documental.
- iii) **Revisión de guías y documentos técnicos:** Se analizaron guías internacionales y nacionales reconocidas por su enfoque en intervenciones tácticas urbanas y seguridad vial, como las de GDCl y EMBARQ-WRI. También se evaluaron lineamientos metodológicos participativos y medidas de intervención asociadas a materiales, mobiliario urbano y procedimientos de evaluación. Esta revisión permitió identificar buenas prácticas y enfoques aplicables al contexto colombiano.

En conjunto, estas tres etapas permitieron contrastar la teoría con la práctica y enriquecer la comprensión conceptual de las estrategias de intervención urbana y su triangulación permitió concluir que, para efectos del proyecto “Todos Construimos Seguridad Vial: Intervenciones Participativas en las Regiones de Colombia”, resulta conveniente emplear el término “intervención táctica urbana” como categoría integradora.

## B. Selección de gobiernos locales

---

La selección de gobiernos locales para el desarrollo de intervenciones tácticas urbanas en el proyecto liderado por la CEPAL y la ANSV se estructuró en dos fases metodológicas complementarias: preselección y selección definitiva. En la primera fase, se aplicaron criterios cuantitativos basados en datos secundarios oficiales, lo que permitió identificar los municipios con mayor necesidad y potencial para las intervenciones. Las variables consideradas incluyeron:

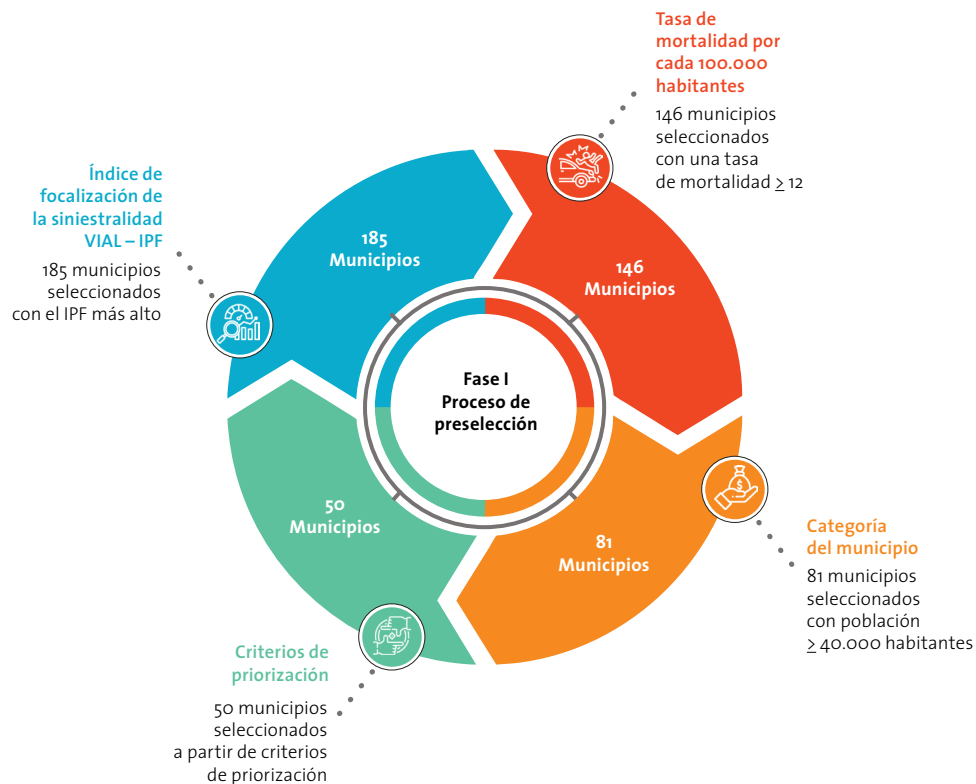


el Índice de Focalización de la Siniestralidad Vial (IPF), la tasa de mortalidad por siniestros viales por cada 100.000 habitantes, la categoría administrativa del municipio, y su priorización previa por parte de la ANSV, especialmente en relación con usuarios vulnerables como peatones. Este análisis permitió reducir de 1.123 municipios del país a una lista de 50 municipios preseleccionados (véase el diagrama 1).

En la segunda fase se aplicó un enfoque cualitativo mediante entrevistas estructuradas a funcionarios de los gobiernos locales y se evaluaron aspectos como la disponibilidad de personal técnico y social, la existencia de información técnica sobre puntos críticos, la inclusión de la seguridad vial en planes de desarrollo, la capacidad de gestión normativa, la experiencia previa en participación ciudadana y urbanismo táctico, así como los canales de comunicación institucional. La evaluación se realizó mediante un sistema de puntuación tipo semáforo para finalmente seleccionar los 20 municipios con mejores condiciones y mayor compromiso institucional.

**Diagrama 1**

Variables aplicadas para la preselección de los 50 municipios en el marco del proyecto: Todos construimos seguridad vial: intervenciones participativas en las regiones de Colombia



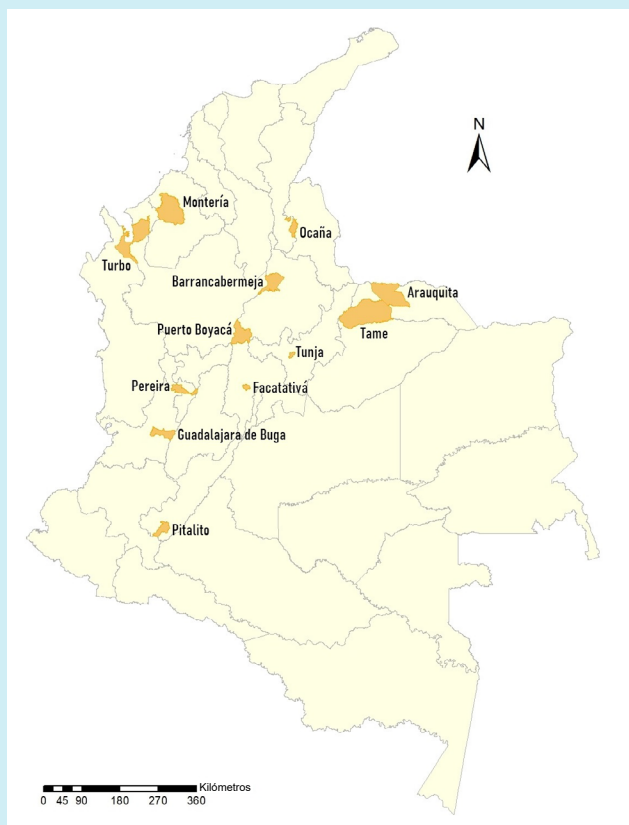
**Fuente:** Elaboración propia sobre la base de información del proyecto: Todos construimos seguridad vial: intervenciones participativas en las regiones de Colombia, UNSRF.

De esta manera, se consolidó la implementación de los veinte puntos de intervención en doce municipios: Facatativá, Tunja, Pereira, Barrancabermeja, Buga, Pitalito, Puerto Boyacá, Arauquita, Montería, Turbo, Ocaña y Tame (véase el mapa 1).



### Mapa 1

Municipios seleccionados para la implementación del proyecto: Todos construimos seguridad vial: intervenciones participativas en las regiones de Colombia



**Fuente:** Elaboración propia sobre la base de información del proyecto: Todos construimos seguridad vial: intervenciones participativas en las regiones de Colombia, UNSRF.

**Nota:** Los límites y los nombres que figuran en este mapa no implican su apoyo o aceptación oficial por las Naciones Unidas.

### C. Selección de puntos de intervención

La metodología para la selección de puntos de intervención se estructuró en dos fases: preselección y puntuación.

**Fase I.** Los gobiernos locales, en conjunto con equipos técnicos del nivel nacional e internacional, identificaron posibles puntos críticos mediante un proceso de reflexión conjunta. Para facilitar este proceso se diseñó una ficha técnica, diligenciada por cada municipio, en la cual se incluyó información detallada sobre siniestralidad (mapas de calor, percepción de riesgo, y estadísticas de siniestralidad), usos del suelo, estado de la infraestructura vial y peatonal, presencia de proyectos cercanos y condiciones del entorno. Adicionalmente, la ficha contempló una sección específica para observaciones, la cual estuvo acompañada de registros fotográficos, videos y datos sobre elementos del espacio público. Finalmente, en esta fase se consideraron componentes sociales y de comunicaciones, tales como el perfil de la población beneficiaria, su grado de participación y los canales institucionales de difusión.

**Fase II.** Puntuación de los puntos preseleccionados: Un equipo técnico conjunto conformado por la CEPAL y la ANSV evaluó los puntos preseleccionados y empleó una matriz de calificación basada en tres criterios con ponderaciones diferenciadas:

- i) Criterio técnico (40 %);
- ii) Criterio de seguridad vial (45 %); y
- iii) Criterio social-comunicacional (15 %).

Este sistema permitió priorizar aquellos puntos que no solo presentaban mayores riesgos en términos de seguridad vial, sino que también contaban con la viabilidad técnica necesaria para su intervención, capacidades institucionales locales adecuadas y un considerable potencial de articulación y apropiación comunitaria (véase el diagrama 2).

### Diagrama 2

Criterios para la puntuación



**Fuente:** Elaboración propia sobre la base de información del proyecto: Todos Construimos Seguridad Vial: Intervenciones Participativas en las Regiones de Colombia, UNSRF.

## D. Diagnóstico participativo

El diagnóstico participativo implementado en el marco del proyecto de intervenciones tácticas urbanas consideró componentes técnicos, sociales y de planificación, con el fin de generar una caracterización integral del entorno intervenido en cada municipio. Esta metodología buscó no solo identificar las condiciones físicas y funcionales del espacio urbano, sino también comprender las percepciones, experiencias y necesidades de la comunidad directamente impactada por las intervenciones.

## E. Articulación con los instrumentos de planeación territorial

---

Como punto de partida, se realizó un análisis detallado de los principales instrumentos de planeación y ordenamiento territorial vigentes en cada municipio, con énfasis en el Plan de Ordenamiento Territorial (POT), el Plan Local de Desarrollo y el Plan de Movilidad. Este ejercicio permitió identificar los lineamientos, objetivos y proyectos previstos en el área de intervención, y con ello permitió garantizar la coherencia y compatibilidad de la propuesta con la visión de desarrollo territorial establecida por los gobiernos locales.

El análisis contempló factores clave como: i) sistema de espacio público; ii) usos del suelo; iii) presencia de bienes patrimoniales y culturales; y iv) condiciones de movilidad vehicular, transporte público y modos de movilidad alternativa. De igual manera se identificaron intervenciones urbanas proyectadas o en ejecución en la zona aledaña, con el objetivo de evitar duplicidades o interferencias entre proyectos.

## F. Diagnóstico técnico del espacio urbano y de la siniestralidad

---

Posteriormente, se definieron el área de intervención y la población beneficiaria directa. Se llevó a cabo una investigación tanto cualitativa como cuantitativa, a través de inspecciones directas en campo y técnicas de recolección de información primaria y secundaria. Este proceso permitió registrar el estado de la infraestructura vial, peatonal y ciclista y evaluar aspectos como: i) nivel de deterioro; ii) continuidad y conectividad; iii) accesibilidad universal; y iv) disponibilidad. Adicionalmente, se caracterizó exhaustivamente la movilidad del sector, por medio de la descripción de los flujos de peatones y vehículos, la señalización vial y la presencia de dispositivos de control de tránsito.

El levantamiento también incluyó una verificación del mobiliario urbano y se detalló el tipo, la cantidad y el estado de los elementos presentes en la zona. Paralelamente, se efectuó un análisis predial para identificar los usos del suelo predominantes y la presencia de actividades informales, como el comercio en vía pública, estableciendo su ubicación y tipo.

**Análisis de siniestralidad:** Este componente consistió en el análisis histórico de los datos de siniestralidad vial, con base en los datos del **Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV)** entre 2001 y 2023. Se examinaron variables como número de víctimas (fallecidos y lesionados), sexo, edad, tipo de siniestro, actor vial involucrado, tipo de vehículo y zona de ocurrencia. A su vez, el análisis permitió identificar tendencias y factores críticos en la zona de intervención y reforzar con evidencia cuantitativa la pertinencia y relevancia de las intervenciones propuestas.

## G. Diagnóstico social participativo

---

El componente social del diagnóstico se desarrolló mediante una estrategia cualitativa que combinó herramientas de análisis territorial con ejercicios participativos. Entre las principales técnicas utilizadas destacan:

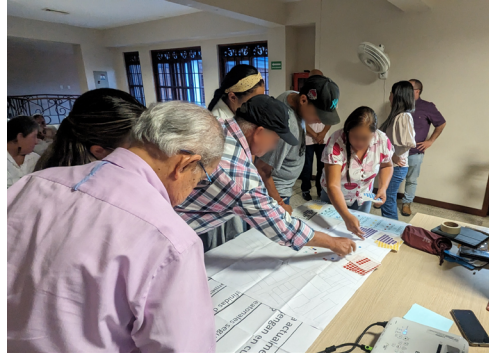
- **Mapeo de actores clave:** Esta técnica permitió identificar y caracterizar a los grupos e individuos directamente vinculados con la problemática de la seguridad vial, así como con la implementación de las intervenciones urbanas. Se analizó su rol, nivel de influencia e interés en el proyecto, lo cual fue fundamental para lograr una participación activa y efectiva en el proceso posterior de diseño y toma de decisiones.
- **Cartografía social:** A través de talleres participativos, la comunidad expresó sus percepciones y vivencias respecto a la seguridad vial en las zonas a intervenir (véanse las imágenes 1A y 1B). Esta actividad se complementó con recorridos a lo largo del territorio, en los cuales los participantes compartieron en tiempo real sus impresiones, experiencias personales y percepciones de riesgo, lo que permitió enriquecer el análisis desde una perspectiva cotidiana. Al finalizar los recorridos, se desarrolló un ejercicio reflexivo en el que los asistentes ubicaron adhesivos de colores sobre una cartografía del área de influencia y se identificaron las emociones experimentadas en distintos puntos del entorno. Emociones como miedo, frustración, rabia, percepción de riesgo y sensación

de seguridad permitieron comprender de manera más profunda la vivencia subjetiva del espacio público por parte de la ciudadanía. Estos talleres concluyeron en un espacio de diálogo y reflexión en el que se indagó directamente a la comunidad sobre aquellos elementos y condiciones que desearían encontrar tras la implementación del proyecto. Durante este ejercicio, se sistematizaron diversas propuestas e ideas orientadas a mejorar las condiciones de seguridad vial mediante intervenciones tácticas urbanas. El proceso propició un alto nivel de apropiación por parte de la comunidad y fortaleció el sentido de corresponsabilidad frente a la transformación del espacio público.

### Imagen 1

Cartografía social

#### A. Guadalajara de Buga



#### B. Pitalito



**Fuente:** Archivo fotográfico en el marco del proyecto: Todos construimos seguridad vial: intervenciones participativas en las regiones de Colombia, UNSRF.

**Encuestas de percepción del riesgo:** Se aplicaron dos tipos de encuestas, una dirigida a adultos (EPRA) y otra a estudiantes (EPRE), con el objetivo de medir la percepción del riesgo vial desde distintas perspectivas etarias y sociales. Dichas encuestas incluyeron variables demográficas, hábitos de movilidad, conocimiento de normas de tránsito y percepción de la seguridad vial en la zona.

## H. Diagnóstico participativo y co-creación inicial del diseño

La metodología adoptada para la co-creación del diseño se estructuró en tres momentos fundamentales: i) Diagnóstico participativo; ii) Desarrollo del diseño colaborativo; y iii) Validación técnica en campo. Este proceso articuló el conocimiento técnico con la participación activa de actores comunitarios, institucionales y expertos, con el fin de formular propuestas contextualizadas, viables y sostenibles.

El proceso se inició con la realización de un taller participativo de diagnóstico, el cual convocó a representantes institucionales, líderes comunitarios, estudiantes, comerciantes y otros actores locales (véanse las imágenes 2A y 2B). Durante este espacio se socializaron los hallazgos del diagnóstico preliminar y se validaron colectivamente los puntos críticos del entorno urbano. Para promover una participación activa y significativa, se utilizaron herramientas como la cartografía social y el mapa de emociones, lo cual permitió a los participantes expresar sus percepciones, experiencias cotidianas, inquietudes y expectativas frente al uso del espacio público.

Posteriormente, se organizaron sesiones de diseño colaborativo entre actores locales y los equipos técnicos del proyecto. En estas jornadas se formularon propuestas de intervención que consideraron principios de urbanismo táctico, seguridad vial y accesibilidad universal.

Las acciones sugeridas incluyeron: i) reorganización de cruces peatonales; ii) mejoramiento de pasos seguros, iii) incorporación de señalización horizontal y vertical, iv) instalación de mobiliario urbano, v) delimitación de zonas escolares; y vi) medidas para la pacificación del tránsito, entre otras.

## Imagen 2

Diagnóstico participativo y co-creación inicial del diseño

### A. Recorrido de observación: Arauquita



### B. Diagnóstico participativo: Barrancabermeja



**Fuente:** Archivo fotográfico en el marco del proyecto: Todos construimos seguridad vial: intervenciones participativas en las regiones de Colombia, UNSRF.

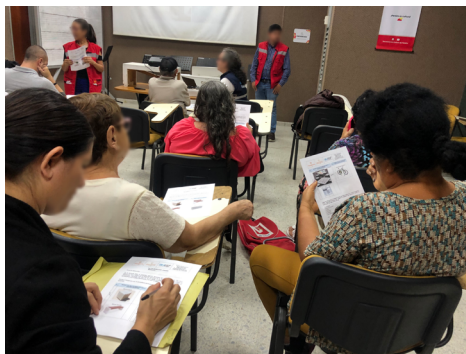
## I. Socialización participativa y validación del diseño

Una vez consolidada la propuesta de diseño, se realizó una segunda jornada de trabajo participativo, enfocada en la socialización y retroalimentación por parte de la comunidad (véanse las imágenes 3A y 3B). Durante esta sesión, se presentó el contexto general del proyecto, se expuso el proceso metodológico seguido para la elaboración de los diseños, y se explicaron en detalle los elementos técnicos incluidos en las intervenciones.

### Imagen 3

Socialización participativa y validación del diseño

#### A. Selección de mobiliario urbano-Pereira



#### B. Socialización participativa: Tunja



**Fuente:** Archivo fotográfico en el marco del proyecto: Todos construimos seguridad vial: intervenciones participativas en las regiones de Colombia, UNSRF.

Durante este encuentro, los asistentes evaluaron diversos componentes del diseño, con especial énfasis en la selección del mobiliario urbano. Asimismo, se utilizaron formatos participativos que permitieron a los participantes expresar sus preferencias y explicar los criterios que influían en sus decisiones, tales como funcionalidad, estética, confort, sostenibilidad y valor simbólico.

Esta etapa resultó crucial para asegurar que el diseño final respondiera tanto a los criterios técnicos de viabilidad como a las necesidades culturales, sociales y simbólicas del entorno, lo que permitió garantizar la apropiación comunitaria del proyecto.

### J. Visita técnica tripartita y ajustes en terreno

El proceso culminó con una visita técnica tripartita, en la cual participaron representantes del gobierno local junto a los equipos técnicos de la CEPAL y la ANSV. El objetivo de esta jornada fue verificar directamente en terreno las condiciones físicas del entorno y validar de forma definitiva la propuesta de diseño.

Durante el recorrido se inspeccionaron aspectos clave tales como el estado del pavimento, la existencia y condiciones de la señalización vial, la adecuación de trayectorias vehiculares (radios de giro), el ancho real de andenes y calzadas, la ubicación de accesos a predios y pasos peatonales, y la viabilidad para la instalación del mobiliario urbano propuesto.

A partir de las observaciones realizadas en terreno, se efectuaron los ajustes técnicos necesarios en los diseños, y se priorizaron la funcionalidad, la seguridad y la armonización estética y funcional con el entorno existente. Esta fase concluyó con la consolidación definitiva de los diseños para su implementación.

### Imagen 4

Recorrido técnico por las zonas de intervención

#### A. Visita Tripartita- Montería



#### B. Visita Tripartita-Facatativá



**Fuente:** Archivo fotográfico en el marco del proyecto: Todos construimos seguridad vial: intervenciones participativas en las regiones de Colombia, UNSRF.

## K. Diseño de las intervenciones tácticas urbanas

---

Con el objetivo de mejorar la seguridad vial, resignificar el espacio público y mantener un enfoque dirigido a la protección de los actores viales más vulnerables, el diseño de las intervenciones tácticas urbanas contempló las siguientes medidas:

- Generación de aceras emergentes, que amplían el espacio destinado al tránsito peatonal y mejorar la accesibilidad universal, en particular para personas con movilidad reducida.
- Creación de espacios de permanencia mediante la recuperación de áreas viales subutilizadas, transformarlas en espacios públicos accesibles, seguros y de encuentro ciudadano. Estas intervenciones incluyeron la instalación de mobiliario urbano como: bancas, mesas de ajedrez, cicloparqueaderos y macetas, que fomentan la interacción social, promueven el sentido de pertenencia comunitaria y contribuyen a la revitalización urbana.
- Implementación de cruces peatonales seguros, diseñados para facilitar el paso de peatones, garantizar su visibilidad y propiciar una circulación más segura frente al tráfico vehicular.
- Instalación de señalización vial, con elementos tanto horizontales como verticales, orientada a guiar el comportamiento de los distintos actores de la vía y promover una circulación más segura.
- Reducción de la velocidad vehicular, mediante la instalación de bandas reductoras, estoperoles y otros dispositivos de control de tráfico.
- Disposición de ciclobandas temporales, las cuales delimitan espacios exclusivos para la circulación de bicicletas de manera económica, lo cual permita fomentar la movilidad activa y sostenible, así como la seguridad y visibilidad de los ciclistas.
- Revitalización gráfica de aceras existentes, mediante intervención artística con pintura sobre andenes, para mejorar la estética del entorno, promover la apropiación ciudadana y revitalizar el espacio público.
- Muralismo que contribuyó a la revitalización del espacio público mediante intervenciones artísticas que transforman visual y simbólicamente el entorno urbano. A través de murales en muros, fachadas o superficies horizontales, se promovió el sentido de pertenencia, se visibilizaron las identidades locales y se fomentó la apropiación comunitaria del espacio.
- Implementación de entornos escolares seguros que contribuyan a mejorar la calidad del espacio público y a disminuir los riesgos viales alrededor de las instituciones educativas. Estas intervenciones, incluyen cruces peatonales señalizados, aceras emergentes, reducción de velocidad, señalización vertical y horizontal y elementos de segregación física, con el fin de priorizar la movilidad peatonal de niños, niñas y adolescentes y garantizar desplazamientos seguros y accesibles.
- Las zonas de estacionamiento autorizadas aportan a la organización del espacio vial y a la reducción de la problemática asociada al parqueo informal en áreas de alta afluencia peatonal. Al delimitar y señalizar estos espacios de manera clara y estratégica, se mejora la seguridad vial, se optimiza el uso del espacio público y se facilita la movilidad peatonal y vehicular.

En el cuadro 1 se presentan las medidas implementadas para cada municipio.

**Cuadro 1**

Intervenciones de urbanismo táctico por municipio

Municipio	Punto	Aceras emergentes	Generación de espacios de permanencia	Cruces peatonales seguros	Ciclobanda	Revitalización gráfica de aceras existentes	Señalización vial	Reducción de la velocidad	Muralismo	Entornos escolares seguros	Estacionamiento	Zona de cargue y descargue
Tunja	1. Barrio Santa Inés	X	X	X	X	X	X	X			X	
	2. Parque Prospero Pinzón	X	X	X			X	X		X		
	3. Barrio San Antonio	X		X			X	X				
Facatativá	1. Parque Santa Rita	X	X	X			X	X		X	X	X
	2. Barrio Copihue - Fiscalía	X	X	X		X	X	X	X	X		
Pereira	1. Centro Cultural Lucy Tejada	X	X	X		X	X	X	X			
Barrancabermeja	1. Barrio Villarelys 2	X	X	X			X	X		X		
	2. Barrios la Libertad/ La Floresta	X	X	X		X	X	X	X	X		
Guadalajara de Buga	1. Parque José María Cabal	X	X	X			X	X			X	
Pitalito	1. Glorieta Agua Blanca	X	X	X		X	X	X		X		
Puerto Boyacá	1. Puerto Serviez	X	X	X			X	X	X	X	X	
Araucanía	1. Colegio Juan Jacobo Rousseau	X	X	X			X	X	X	X	X	
	2. Colegio Liceo del Llano	X		X			X	X		X	X	
	3. Parque Santander	X	X	X		X	X	X				
Montería	1. Ronda del Río Sinú	X	X	X	X	X	X	X				
Turbo	1. Colegio Sagrado Corazón	X	X	X		X	X	X	X	X	X	
	2. Colegio San Martín de Porres	X	X	X			X	X	X	X	X	
Ocaña	1. Comuna Ciudadela Norte	X	X	X			X	X	X			
Tame	1. Coliseo Cubierto	X		X			X	X				X
	2. Colegio Inocencio Chinca - INTRA	X	X	X			X	X	X	X	X	

Fuente: Elaboración propia sobre la base de información del proyecto: Todos construimos seguridad vial: intervenciones participativas en las regiones de Colombia, UNSRF.

En las imágenes 5A y 5B se presentan uno de los ejemplos de intervenciones tácticas urbanas desarrollados en el marco del proyecto, correspondiente al Municipio de Turbo. En estas se exhibe el diseño comparativo del antes y después de la intervención, específicamente en el Punto 1, ubicado frente al Colegio Sagrado Corazón de Jesús.

### Imagen 5

Diseño para el punto de intervención en Turbo

#### A. Situación actual



#### B. Diseño propuesto



**Fuente:** Archivo fotográfico en el marco del proyecto: Todos construimos seguridad vial: intervenciones participativas en las regiones de Colombia, UNSRF.

## L. Implementación y seguimiento

Como se indicó previamente, la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) se encuentra actualmente en proceso de contratación para la ejecución de las obras correspondientes a las intervenciones tácticas urbanas. Cabe apuntar que, debido a los plazos requeridos por los procedimientos contractuales internos, se estima que esta fase se lleve a cabo a lo largo del año 2026. Finalmente, se prevé que la ANSV aplique la metodología de seguimiento elaborada por el equipo técnico de la CEPAL, la cual permitirá evaluar los resultados de las intervenciones desde una perspectiva integral. Esta evaluación incluirá indicadores cuantitativos, como los cambios en la infraestructura y/o en el comportamiento vial, así como indicadores cualitativos vinculados a la percepción ciudadana, el nivel de apropiación comunitaria y la sostenibilidad de las acciones ejecutadas en cada uno de los municipios.

## II. Lecciones aprendidas

La implementación de intervenciones tácticas urbanas con enfoque participativo en diversas regiones de Colombia dejó importantes aprendizajes que pueden orientar futuras experiencias en el territorio nacional y en América Latina:

## A. La participación comunitaria debe ser planificada como proceso continuo

---

La participación ciudadana no puede reducirse a instancias puntuales de consulta. Para que sea efectiva y sostenible, debe planificarse como un proceso progresivo e integral que avance durante todas las fases del proyecto: diagnóstico, diseño, implementación y evaluación. Esto implica una relación bidireccional y deliberativa, en la que tanto las instituciones como las comunidades se escuchan, dialogan y ajustan decisiones de manera conjunta. En este enfoque, la comunidad es reconocida como un actor con capacidad de incidencia real, en un ejercicio horizontal de construcción colectiva y orientado al consenso.

## B. El urbanismo táctico es más efectivo cuando se articula con planes y políticas locales

---

Las intervenciones generan un mayor impacto cuando se integran a los instrumentos de planificación territorial, las estrategias de movilidad sostenible o a los programas locales de seguridad vial. Su alineación con políticas permanentes evita que sean percibidas como acciones aisladas o temporales, y refuerza su legitimidad institucional.

Por otra parte, si bien la aplicación (*enforcement*) de marcos regulatorios estaba fuera del alcance de proyecto, una lección aprendida es que las intervenciones tácticas urbanas pueden contribuir a la aplicación de normativas ya existentes. Los Documentos Técnicos de Soporte elaborados para cada una de las veinte intervenciones del proyecto, en 12 municipios, incluyeron una sección específica para vincular las acciones propuestas con instrumentos de planeación y gestión locales, y resaltar las normas o los lineamientos vigentes que se activan a través del proyecto. En Pereira, por ejemplo, **el Plan de Ordenamiento Territorial** establece el objetivo de aumentar la cantidad y calidad de los espacios públicos en concordancia con estándares mínimos de calidad de vida. Las medidas de las intervenciones tácticas urbanas se alinean con esta meta y ayudan a cumplirla al reconfigurar espacios públicos para hacerlos más seguros y accesibles, especialmente para los actores viales más vulnerables.

## C. La transformación del comportamiento vial requiere combinar infraestructura con procesos culturales

---

Los resultados más sostenibles se alcanzan cuando las intervenciones físicas se acompañan de procesos pedagógicos, campañas comunicativas y formación ciudadana. Cambiar la conducta de conductores y peatones exige algo más que pintura en el pavimento: requiere narrativas, símbolos y procesos de concientización. Es por ello, que en el proyecto se incorporó la participación de las oficinas de comunicación y prensa, además de las secretarías de convivencia, cultura, equidad con el propósito de fortalecer y trabajar en el cambio de cultura de las comunidades.

## D. Las soluciones deben ser adaptadas a la escala del territorio y al contexto social

---

Los diseños estandarizados no siempre se adaptan a las realidades locales. Cada territorio tiene dinámicas propias, configuraciones urbanas particulares y diversas capacidades institucionales. En contextos rurales o ciudades intermedias, las dinámicas de movilidad y prioridades difieren de las de entornos metropolitanos. Por ello, resulta fundamental que cada intervención se diseñe con base en el contexto específico.

## E. La articulación institucional debe estar presente desde el inicio

---

Las intervenciones que perduran en el tiempo son aquellas que cuentan con el compromiso de las comunidades usuarias y un constante respaldo institucional. El liderazgo local, la asignación de recursos mínimos para el mantenimiento y el sentido de pertenencia de la ciudadanía son factores clave para garantizar la sostenibilidad de las acciones implementadas.

## **F. Participación activa de las dependencias de los gobiernos locales durante todo el proceso**

---

Un aprendizaje crucial fue la necesidad de vincular, desde las primeras etapas, a todas las dependencias del gobierno local responsables del espacio público y la movilidad. La ausencia de áreas clave —como planeación, infraestructura, tránsito o servicios públicos— puede generar contradicciones, retrasos o decisiones unilaterales que afectan el desarrollo del proyecto. Para evitar estos escenarios, se recomienda establecer mecanismos formales de coordinación intersectorial, como mesas técnicas, actas de concertación o planes de trabajo conjuntos que aseguren una gobernanza local sólida, con actores informados, comprometidos y alineados con los objetivos del proyecto.

En consecuencia, se recomienda que futuros procesos aseguren, desde la fase del diseño y preparación del proyecto, la identificación y vinculación efectiva de todas las áreas clave del gobierno local, lo que permitirá promover una cultura de corresponsabilidad institucional que facilite la ejecución, reduzca conflictos internos y fortalezca la sostenibilidad de las acciones más allá del periodo de intervención.

## **G. La continuidad de los equipos técnicos es fundamental**

---

Uno de los principales desafíos fue el cambio de las autoridades gubernamentales durante la ejecución del proyecto. Para futuras iniciativas, se recomienda adoptar y avanzar en nuevas estrategias que favorezcan la permanencia de los equipos de trabajo y la transferencia sistemática del conocimiento, con el fin de garantizar la coherencia técnica y operativa del proyecto a lo largo de todas sus fases.

## **H. Las intervenciones tácticas urbanas pueden ampliar la visión institucional sobre la intervención del espacio público**

---

Otro aprendizaje clave fue que este enfoque permitió ampliar la forma en que las autoridades gubernamentales conciben las mejoras del espacio público. A lo largo del proyecto, especialmente en los espacios técnicos compartidos con la ANSV de Colombia, se consolidó una visión más integral de las intervenciones tácticas urbanas. Estas dejaron de ser percibidas únicamente como mejoras de infraestructura vial para ser reconocidas también como oportunidades de transformación cultural, simbólica y social del entorno. Un ejemplo de ello fue la inclusión de expresiones artísticas como murales realizados por artistas locales, que promovieron el sentido de identidad y apropiación comunitaria de los espacios intervenidos.

En esta línea, algunas propuestas de intervención incluyen llamados para la creación de murales por artistas locales, lo que no solo fortalece el sentido de apropiación comunitaria, sino también refleja el compromiso institucional para integrar los programas de seguridad vial con las estrategias de desarrollo urbano sostenible.

## **I. Las intervenciones tácticas urbanas pueden incentivar financiamiento local adicional en seguridad vial**

---

La experiencia de implementación demuestra que las intervenciones tácticas urbanas tienen el potencial de movilizar recursos locales adicionales. En primer lugar, esto se debe a que los elementos típicos de este tipo de medidas, como señalización, pintura vial o mobiliario urbano, no pueden instalarse adecuadamente sobre calles en mal estado. Por ende, cuando un gobierno local se compromete con una intervención táctica urbana, también asume algunas mejoras en la infraestructura vial base.

En segundo lugar, las visitas técnicas mostraron que el impacto sería mucho mayor ampliando algunas zonas de trabajo por lo que la CEPAL en conjunto con la ANSV decidieron aumentar el área de intervención. La longitud total de los puntos intervenidos aumentó en 5.151 metros, al pasar de 7.573 metros en 2023 a 12.734 metros en 2024, lo que representa un incremento del 68%

(equivalente a unas 52 calles). Esta expansión demuestra no solo el compromiso proactivo de las autoridades locales, sino también cómo el proyecto sentó las bases para movilizar inversiones mayores en infraestructura de seguridad vial, más allá de su alcance inicial.

Por último, durante las visitas técnicas, el equipo también identificó problemas adicionales como barreras de accesibilidad en zonas donde inicialmente solo se preveían ampliaciones de acera y los incorporó en los diseños técnicos. Si bien estas mejoras no forman parte de los compromisos formales del proyecto, su inclusión generó interés en los gobiernos locales por ejecutarlas con recursos propios y dejó directrices para hacerlo. Esta dinámica demuestra que las intervenciones tácticas urbanas pueden servir como catalizador para nuevas inversiones locales en seguridad vial.

### III. Conclusiones

El proyecto “Todos construimos seguridad vial: Intervenciones participativas en todas las regiones de Colombia”, liderado por la CEPAL con apoyo del Fondo de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial (UNRSF) y en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), constituye un ejemplo concreto de cómo el urbanismo táctico, aplicado bajo un enfoque participativo e interinstitucional, puede contribuir a transformar los entornos urbanos y reducir los riesgos viales desde lo local.

Uno de los principales logros del proyecto fue la consolidación de un modelo de gobernanza colaborativa, que articuló de manera eficaz a actores internacionales, nacionales y locales. A través de un proceso riguroso y participativo, se formularon veinte diseños de intervenciones tácticas urbanas, validados técnica y socialmente, con énfasis en la protección de los usuarios más vulnerables: peatones, ciclistas y escolares. Más de mil personas participaron activamente en las fases de diagnóstico, co-diseño y socialización, lo que fortaleció el tejido social, generó un alto grado de apropiación comunitaria y legitimó las intervenciones como respuestas contextualizadas a problemáticas locales. No obstante la implementación física está prevista para el 2026, el proceso de diseño incorporó criterios técnicos, sociales y culturales, validados en campo mediante visitas tripartitas y participación comunitaria.

La experiencia colombiana, al igual que las desarrolladas en otros países de la región, demuestra que el financiamiento del UNRSF ha sido clave para catalizar transformaciones locales sostenibles. Sin embargo, el éxito de estos proyectos no puede depender únicamente de iniciativas puntuales o de financiamiento externo. Es indispensable institucionalizar la articulación intersectorial desde las etapas iniciales, garantizar la continuidad de los equipos técnicos y asegurar la representación de todos los sectores clave (transporte, obras públicas, salud, educación, vivienda, entre otros).

Más aún, una gobernanza sólida requiere de marcos normativos robustos y armonizados. Por ello, se enfatiza la necesidad de que los Estados de la región avancen en la firma y ratificación de las siete convenciones sobre seguridad vial de las Naciones Unidas, que constituyen el marco jurídico y técnico internacional de referencia. Como se ha señalado en estudios recientes (Saade Hazin, M. y J. Ortega, 2023, 2024) y, su adhesión fortalecería la coherencia institucional y facilitaría la implementación de políticas públicas más efectivas y coordinadas.

### IV. Bibliografía

- Saade Hazin, M. y J. Ortega Duarte, (2023), “Gestión de la velocidad en América Latina: una experiencia piloto en Argentina”, Boletín FAL 398, número 2/2023/ISSN: 1564-4227, Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
- Saade Hazin, M. y J. Ortega Duarte, (2024), Avances y desafíos de la seguridad vial en América Latina y el Caribe, Boletín FAL 405, número 3/2024/ISSN: 1564-4170, Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).

## V. Publicaciones de interés



*Boletín FAL N° 398*

### Gestión de la velocidad vial en América Latina: el caso de la Argentina

Miryam Saade Hazin  
Julia Ortega Duarte

El presente *Boletín FAL* se enmarca en uno de los proyectos financiados por el Fondo de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial (UNRSF, por sus siglas en inglés). Desde el año 2018 y mediante la resolución 72/271, Mejorando la Seguridad Vial, la Asamblea General de las Naciones Unidas estableció el UNRSF con el fin de unir fuerzas y consolidar la acción para alcanzar metas de movilidad segura. El proyecto “Gestión de velocidad en América Latina: el caso de Argentina” fue seleccionado para fortalecer la capacidad técnica e implementar políticas públicas y estrategias que cambien la percepción de los ciudadanos, en los casos particulares de los municipios de Azul, Cañuelas y Pergamino, sobre los beneficios de reducir la velocidad en carreteras urbanas y rurales con un objetivo claro: promover un entorno vial más seguro para todos.

Disponible en:



*Boletín FAL N° 405*

### Avances y desafíos de la seguridad vial en América Latina y el Caribe

Miryam Saade Hazin  
Julia Ortega Duarte

El presente Boletín FAL se enmarca en el trabajo desarrollado por la Unidad de Servicios de Infraestructura en la implementación de proyectos financiados por el Fondo de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial (UNRSF, por sus siglas en inglés). Esta edición analiza los avances y desafíos de la seguridad vial en los últimos años, así como los aportes del Fondo de Seguridad Vial de las Naciones Unidas, los cuales han tenido un impacto positivo en la reducción de accidentes viales en la región de América Latina y el Caribe.

Disponible en:

