

Inversiones en infraestructura vial de bajo costo y alto impacto en América Latina y el Caribe

El caso de Colombia

Laura Mojica
Hidier Rodríguez
Mical Rodríguez Laconich
Miryam Saade Hazin



NACIONES UNIDAS

CEPAL

Gracias por su interés en esta publicación de la CEPAL



NACIONES UNIDAS



Si desea recibir información oportuna sobre nuestros productos editoriales y actividades, le invitamos a registrarse. Podrá definir sus áreas de interés y acceder a nuestros productos en otros formatos.

[Deseo registrarme](#)

Conozca nuestras redes sociales y otras fuentes de difusión en el siguiente link:

 <https://bit.ly/m/CEPAL>



SERIE

COMERCIO INTERNACIONAL

190

Inversiones en infraestructura vial de bajo costo y alto impacto en América Latina y el Caribe

El caso de Colombia

Laura Mojica

Hidier Rodríguez

Mical Rodríguez Laconich

Miryam Saade Hazin



NACIONES UNIDAS

CEPAL

Este documento fue preparado por Laura Mojica, Hidier Rodríguez y Mical Rodríguez Laconich, Consultores de la Unidad de Servicios de Infraestructura de la División de Comercio Internacional e Integración de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), y Miryam Saade Hazin, Oficial a Cargo de dicha Unidad, en el marco de las actividades del proyecto “Todos construimos seguridad vial: intervenciones participativas en las regiones de Colombia”.

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

Publicación de las Naciones Unidas
ISSN: 1680-872X (versión electrónica)
ISSN: 1680-869X (versión impresa)
LC/TS.2025/75
Distribución: L
Copyright © Naciones Unidas, 2025
Todos los derechos reservados
Impreso en Naciones Unidas, Santiago
S.2500514 [S]

Esta publicación debe citarse como: Mojica, L., Rodríguez, H., Rodríguez Laconich, M. y Saade Hazin, M. (2025). Inversiones en infraestructura vial de bajo costo y alto impacto en América Latina y el Caribe: el caso de Colombia. *Serie Comercio Internacional* (190) (LC/TS.2025/75), Comisión Económica para América Latina y el Caribe.

La autorización para reproducir total o parcialmente esta obra debe solicitarse a la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), División de Documentos y Publicaciones, publicaciones.cepal@un.org. Los Estados Miembros de las Naciones Unidas y sus instituciones gubernamentales pueden reproducir esta obra sin autorización previa. Solo se les solicita que mencionen la fuente e informen a la CEPAL de tal reproducción.

Índice

Resumen	5
I. Antecedentes.....	7
II. Seguridad vial en América Latina y el Caribe.....	11
III. Antecedentes de la seguridad vial en Colombia	15
IV. Proyecto “Todos construimos seguridad vial: intervenciones participativas en las regiones de Colombia”	17
A. Etapas del proyecto.....	17
1. Construcción del estado del arte.....	18
2. Selección de gobiernos locales	19
3. Selección de puntos de intervención.....	21
4. Diagnóstico participativo.....	22
5. Co-creación del diseño	24
6. Implementación y seguimiento	29
V. Logros alcanzados gracias al proyecto “Todos construimos seguridad vial: intervenciones participativas en todas las regiones de Colombia”	31
VI. Lecciones aprendidas	33
VII. Conclusiones.....	37
Bibliografía.....	39
Serie Comercio Internacional: números publicados.....	41

Cuadros

Cuadro 1	Proyecto "Todos construimos seguridad vial: intervenciones participativas en las regiones de Colombia": intervenciones de urbanismo táctico por municipio.....	27
Cuadro 2	Lecciones aprendidas en el marco del proyecto "Todos construimos seguridad vial: intervenciones participativas en las regiones de Colombia"	35

Gráfico

Gráfico 1	Colombia: víctimas fatales, 2017-2024.....	9
-----------	--	---

Diagramas

Diagrama 1	Proyecto "Todos construimos seguridad vial: intervenciones participativas en las regiones de Colombia": variables aplicadas para la preselección de los 50 municipios.....	19
Diagrama 2	Proyecto "Todos construimos seguridad vial: intervenciones participativas en las regiones de Colombia": criterios para la puntuación	21

Mapa

Mapa 1	Proyecto "Todos construimos seguridad vial: intervenciones participativas en las regiones de Colombia": municipios seleccionados	20
--------	--	----

Imágenes

Imagen 1	Proyecto "Todos construimos seguridad vial: intervenciones participativas en las regiones de Colombia": cartografía social	23
Imagen 2	Proyecto "Todos construimos seguridad vial: intervenciones participativas en las regiones de Colombia": diagnóstico participativo y co-creación inicial del diseño.....	24
Imagen 3	Proyecto "Todos construimos seguridad vial: intervenciones participativas en las regiones de Colombia": socialización participativa y validación del diseño.....	25
Imagen 4	Proyecto "Todos construimos seguridad vial: intervenciones participativas en las regiones de Colombia": recorrido técnico por las zonas de intervención	25
Imagen 5	Proyecto "Todos construimos seguridad vial: intervenciones participativas en las regiones de Colombia": diseño para el punto de intervención en Turbo	28
Imagen 6	Proyecto "Todos construimos seguridad vial: intervenciones participativas en las regiones de Colombia": diseño para el punto de intervención en Buga.....	28
Imagen 7	Proyecto "Todos construimos seguridad vial: intervenciones participativas en las regiones de Colombia": diseño para el segundo punto de intervención en Buga	29
Imagen 8	Proyecto "Todos construimos seguridad vial: intervenciones participativas en las regiones de Colombia": diseño para el punto de intervención en Puerto Boyacá.....	29

Resumen

En este documento se presenta el proyecto **“Todos construimos seguridad vial: intervenciones participativas en las regiones de Colombia”**, implementado por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe y la Agencia Nacional de Seguridad Vial y cofinanciado por el Fondo de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial (UNRSF), cuyo objetivo es reducir la siniestralidad vial mediante intervenciones de bajo costo y alto impacto. La iniciativa diseñó 20 intervenciones de urbanismo táctico en 12 municipios priorizados según criterios técnicos, sociales y de siniestralidad, los cuales incorporaron medidas como: aceras emergentes, cruces peatonales, señalización, ciclo-bandas, mobiliario urbano y murales comunitarios, entre otros.

El proceso se desarrolló bajo un modelo de gobernanza colaborativa que articuló a organismos internacionales, autoridades nacionales, gobiernos locales y ciudadanía. Más de mil personas participaron en las fases de diagnóstico, diseño y validación, lo cual fortaleció la apropiación local. Asimismo, se aplicaron herramientas como entrevistas a expertos, encuestas de percepción, cartografía social y revisión de guías técnicas. Además se desarrolló una metodología replicable para seleccionar municipios y puntos críticos con el fin de integrar las intervenciones en los planes de desarrollo y políticas locales.

Entre las principales lecciones aprendidas destacan: i) la importancia de una participación comunitaria sostenida; ii) la adaptación de soluciones al contexto territorial y social; y iii) el potencial del urbanismo táctico para movilizar financiamiento adicional y ampliar la visión institucional sobre el espacio público.

La experiencia colombiana confirma que este enfoque puede mejorar la seguridad vial y revitalizar entornos urbanos. Sin embargo, su sostenibilidad depende del liderazgo gubernamental, de marcos normativos robustos y armonizados, aunados al continuo apoyo de la cooperación internacional. El proyecto demuestra que el financiamiento del UNRSF puede catalizar transformaciones locales, empero, alcanzar los objetivos de la Década de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030 y la Agenda 2030 requiere una continua corresponsabilidad entre el Estado, la sociedad civil, el sector privado y la academia.

I. Antecedentes

La seguridad vial es y seguirá siendo una de las máximas prioridades para los responsables de las políticas a nivel mundial. En el marco del compromiso global para reducir la siniestralidad vial, la comunidad internacional emprendió entre 2011 y 2020, la Primera Década de Acción para la Seguridad Vial, liderada por las Naciones Unidas. Esta iniciativa estableció como objetivo principal reducir en un 50% las muertes causadas por el tránsito.

De acuerdo con el "*Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2023*" (OMS, 2024), si bien esta meta no se alcanzó plenamente a nivel global, los avances logrados evidencian el impacto positivo de las políticas implementadas en esta materia. Entre 2010 y 2021, el número de víctimas fatales se redujo en un 5% al pasar de 1,25 millones a 1,19 millones de muertes anuales, en un contexto de crecimiento demográfico, expansión de la red vial y duplicación del parque automotor.

El mismo informe revela diferencias significativas entre regiones. Europa fue la región que reportó la mayor reducción en el número de muertes por siniestros viales (36%), seguida por el Pacífico Occidental (16%) y Asia Sudoriental (2%). En contraste, en la Región de las Américas las cifras se mantuvieron estables, mientras que en África se registró un incremento del 17%. En términos absolutos, la mayor carga de mortalidad se concentró en Asia Sudoriental (28%) y el Pacífico Occidental (25%), mientras que América representó el 12% del total de fallecimientos.

A nivel mundial, los traumatismos causados por el tránsito continúan siendo la principal causa de muerte entre niños y jóvenes de 5 a 29 años, lo que ha afectado de manera desproporcionada a la población en edad laboral (18 a 59 años) y a su vez, ha generado importantes repercusiones sociales, económicas y sanitarias.

Entre los factores de riesgo más relevantes identificados por la OMS (2024) se encuentran: i) el exceso de velocidad; ii) la conducción bajo los efectos del alcohol; iii) el no uso del casco; iv) la falta de cinturones de seguridad; y v) la ausencia de sistemas de retención infantil. A pesar de la evidencia existente, únicamente siete países europeos (España, Francia, Países Bajos, Suecia, Irlanda, Mónaco y Malta) han adoptado

legislación integral que aborde los cinco factores, conforme a las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud (OMS).

El análisis por tipo de actor vial exhibe que los motociclistas y usuarios de vehículos de motor de dos o tres ruedas representan el 30% de las víctimas fatales, seguidos por los ocupantes de vehículos de cuatro ruedas (25%), peatones (21%) y ciclistas (5%). Esta distribución evidencia la alta vulnerabilidad de ciertos grupos de usuarios, especialmente en contextos urbanos.

La carga de mortalidad también presenta una clara relación con el nivel de ingreso de los países. El 92% de las muertes por tránsito se produce en países de ingresos bajos y medios, donde el riesgo de fallecer por causas asociadas al tránsito es tres veces superior al observado en países de ingresos altos, a pesar de que estos últimos concentran la mayor parte del parque automotor mundial (OMS, 2024).

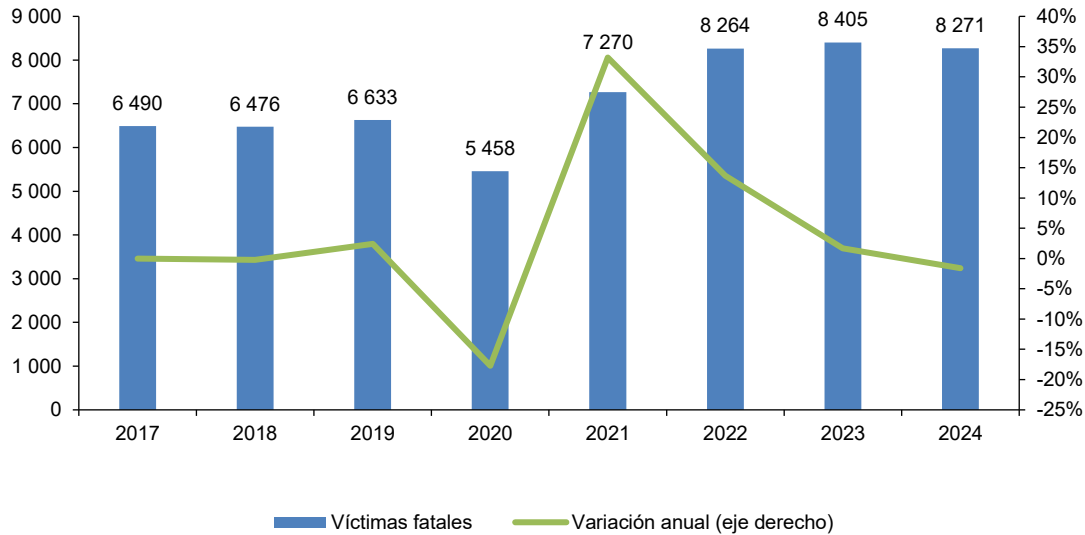
En América Latina, esta situación se ve agravada por el incremento sostenido en el número de motocicletas, lo que ha elevado la exposición al riesgo vial, en particular entre los usuarios vulnerables. En México, por ejemplo, la cantidad de motocicletas registradas aumentó en un 95,42% en 2021 respecto al año 2016, según datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI, 2025). En Brasil, el crecimiento fue aún más pronunciado, con un incremento del 110% en 2024 en comparación con 2016, de acuerdo con la Secretaría Nacional de Tránsito (SENATRAN, 2024). En el Perú, el número de motocicletas registradas en 2024 fue un 35,51% superior al reportado en 2019 (AAP, Asociación Automotriz de Perú, 2025). Este aumento en el número de motocicletas tiene implicaciones directas en la seguridad vial; según la Organización Mundial de la Salud, tres de cada diez personas fallecidas en siniestros viales son usuarios de motocicleta (OMS, 2024).

Colombia enfrenta una situación crítica en materia de seguridad vial, caracterizada por elevados niveles de siniestralidad que afectan de manera estructural la movilidad, la salud pública y el desarrollo económico del país. Según datos del Grupo Internacional de Análisis y Datos de Seguridad Vial (IRTAD, por sus siglas en inglés) (International Transport Forum [ITF], 2024), en el año 2022 se registraron 8.146 muertes por siniestros viales — lo que equivale a una tasa de 15,8 fallecidos por cada 100.000 habitantes — la más alta en los últimos quince años. Esta cifra representa un incremento del 24 % respecto al promedio entre los años 2017-2019 y un 12,5 % más que en 2021. El crecimiento sostenido del parque motociclista, con más de 800.000 nuevos registros en 2022, ha sido señalado como el principal factor de este aumento, ya que los motociclistas concentraron el 60 % de las muertes por tránsito en dicho año.

Desde una perspectiva internacional, Colombia se posiciona como el país con la mayor tasa de mortalidad vial entre los 35 miembros con datos validados por el grupo IRTAD, al ocupar el último lugar en el ranking. Este escenario refleja la existencia de un problema estructural cuyas implicaciones se extienden más allá del ámbito vial, lo cual ha impactado directamente en la calidad de vida de la población y en el funcionamiento de la salud pública y los sistemas productivos.

Pese a esta situación, la seguridad vial continúa siendo una prioridad para las autoridades colombianas. Como se aprecia en el gráfico 1 y de acuerdo con datos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ANSV, 2025), en el año 2024 se registraron 8.271 muertes por siniestros viales, lo que representó una leve reducción del 2% frente a 2023, equivalente a 134 vidas salvadas. Esta tendencia descendente continuó durante 2025, con una disminución acumulada del 5,1% en el primer cuatrimestre del año, resultado de los esfuerzos institucionales y las estrategias adoptadas.

Gráfico 1
Colombia: víctimas fatales, 2017-2024
 (Número de personas y porcentajes)



Fuente: Elaboración propia sobre la base de datos del Observatorio Nacional de seguridad Vial (ANSV, 2025).

A pesar de estos avances, persisten retos estructurales relacionados con la alta exposición al riesgo de los actores viales más vulnerables, particularmente peatones, ciclistas y motociclistas. Una de las principales características del patrón de siniestralidad en Colombia es la sobrerrepresentación de usuarios vulnerables en las cifras de mortalidad. Se estima que, durante el 2024, el 62% de las víctimas fatales en las vías correspondieron a usuarios de motocicleta, medio de transporte que ha experimentado un crecimiento exponencial en el país. Según cifras de la Federación Nacional de Comerciantes Empresarios, en 2024 se registraron 815.601 nuevas motocicletas, lo que representa un aumento del 20,17% frente al año 2023 (FENALCO, 2024). Esta tendencia evidencia el creciente protagonismo de la motocicleta como alternativa de movilidad y medio de sustento económico, especialmente en contextos urbanos y rurales con oferta limitada de transporte público. Sin embargo, el beneficio de contar con un medio de transporte más accesible se ve contrastado por una mayor exposición al riesgo, especialmente ante la ausencia de infraestructura vial adecuada y deficiencias en la educación de seguridad vial.

En este contexto, resulta fundamental analizar con mayor detalle la participación de cada uno de estos actores en las cifras de mortalidad vial, con el fin de identificar tendencias y diseñar intervenciones más eficaces. Después de los motociclistas, los peatones constituyen el segundo grupo con mayor número de víctimas fatales, quienes representan aproximadamente el 22% de las muertes por siniestros viales, en su mayoría ocurridas en zonas urbanas. Las causas más frecuentes están relacionadas con cruces indebidos, ausencia de infraestructura peatonal segura y una baja percepción del riesgo. De acuerdo con datos de la ANSV (2025), solo uno de cada cinco peatones involucrados en un siniestro utilizó los pasos peatonales o puentes habilitados en el momento del incidente.

Según datos presentados por la ANSV (2025), los ciclistas representaron cerca del 6% de las muertes totales. A pesar de que en 2024 se logró una reducción de 40 fallecimientos en esta población en comparación con 2023, durante el primer cuatrimestre de 2025 se reportó un ligero incremento del 0,8% frente al mismo periodo del año anterior lo cual evidencia la necesidad de fortalecer las políticas

orientadas a su protección, especialmente en ciudades donde la bicicleta ha ganado protagonismo como alternativa de movilidad sostenible.

Además, la distribución por edad indica que los jóvenes entre los 15 y 35 años concentran el 44% de las muertes por siniestros viales, con una predominancia de motociclistas y peatones entre las víctimas. Esta franja etaria representa el segmento económicamente más activo de la población, por lo que las consecuencias sociales y económicas son particularmente graves.

A esta realidad se suma la situación de los menores de edad entre los 0 y 15 años. Entre 2017 y 2024 fallecieron 1.630 niños, niñas y adolescentes en siniestros viales en Colombia, de los cuales 538 se transportaban en motocicletas, ya sea como pasajeros o conductores. Esta cifra muestra la persistencia de prácticas de riesgo, como el transporte de menores en vehículos no adecuados, sin elementos de protección o sin cumplir con los requisitos legales para conducir.

Finalmente, las personas adultas mayores (de 65 años o más) también presentan una alta vulnerabilidad, especialmente como peatones. Su participación en las cifras de mortalidad evidencia la falta de adecuación del entorno urbano a sus necesidades de movilidad, lo cual agrava los riesgos a los que se enfrentan diariamente en la vía pública.

Los factores de riesgo más determinantes en la siniestralidad vial en Colombia están claramente identificados y son consistentes con las tendencias globales. El exceso de velocidad continúa siendo el principal desencadenante, presente en más del 40% de los siniestros fatales, seguido por la conducción bajo los efectos del alcohol o sustancias psicoactivas, en particular entre motociclistas y conductores jóvenes. A esto se suma el bajo uso de elementos de protección, como el casco, cuya utilización en ciclistas no supera el 20%, lo cual aumenta significativamente el riesgo de lesiones fatales en caso de siniestro. Asimismo, persiste una profunda carencia de infraestructura segura para los actores viales más expuestos: andenes discontinuos, escasa señalización peatonal, pasos inseguros y una limitada red de ciclorrutas que generan condiciones adversas para peatones y ciclistas. La baja percepción del riesgo y la débil cultura de autocuidado también exacerban esta problemática, lo cual queda en evidencia, por ejemplo, en el hecho de que cerca del 23% de los peatones involucrados en siniestros mortales realizan cruces indebidos, muchas veces como resultado de entornos viales no adaptados a su seguridad (ANSV, 2025). Esta combinación de factores estructurales y comportamentales requiere una mayor intervención de forma integral por parte de las autoridades para avanzar hacia un sistema vial más seguro, equitativo y eficiente.

La situación actual de la seguridad vial en Colombia exhibe avances parciales en la reducción de víctimas fatales; sin embargo, persisten desafíos estructurales que afectan principalmente a los actores viales más vulnerables, como peatones, ciclistas y motociclistas. Si bien las estrategias implementadas por el gobierno nacional han contribuido a una disminución general en las cifras de mortalidad, la exposición al riesgo sigue siendo crítica en los entornos urbanos.

Los resultados alcanzados durante la Primera Década de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, proclamada por la Asamblea General de las Naciones Unidas, evidencian que, si bien se lograron progresos importantes, la magnitud del desafío exige intensificar los esfuerzos en la formulación e implementación de políticas públicas en la materia. En el marco de la Nueva Década 2021-2030, se hace imperativo avanzar hacia un enfoque de sistemas seguros que priorice la protección de los usuarios más vulnerables, promueva la movilidad sostenible y fortalezca la capacidad institucional de los Estados para garantizar el derecho a una movilidad segura, accesible y equitativa.

II. Seguridad vial en América Latina y el Caribe

Con el fin de enfrentar el gran desafío mundial de reducir el número de víctimas por accidentes viales, especialmente en los países de bajos y medianos ingresos, se estableció el Fondo de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial (UNRSF, por sus siglas en inglés), mediante la resolución 72/271 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, adoptada el 12 de abril de 2018 (ONU, 2018).

La creación del UNRSF respondió a la necesidad urgente de fortalecer la acción global frente a la crisis de siniestralidad vial que afecta de manera desproporcionada a estos países. El propósito fundamental del Fondo es movilizar y canalizar recursos financieros y técnicos hacia proyectos de alto impacto que contribuyan a la implementación de sistemas de transporte seguros, sostenibles e inclusivos, en línea con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS); en particular la meta 3.6, que busca reducir a la mitad las muertes y lesiones causadas por accidentes de tránsito para el año 2030.

Como se exhibe en Saade Hazin y Ortega (2024), el UNRSF contribuye a la implementación de estos objetivos mediante el **financiamiento de proyectos que se basan en cinco pilares fundamentales:**

- i) Gestión de la seguridad vial;
- ii) Vehículos más seguros;
- iii) Infraestructura vial más segura;
- iv) Usuarios más seguros; y
- v) Sistemas de respuesta ante emergencias.

Para avanzar en sistemas sólidos de gestión de la seguridad vial, el UNRSF (2023) destaca la relevancia de estos sistemas para ofrecer un enfoque coordinado que permita enfrentar de manera integral los desafíos en la materia y facilitar a los países la toma de decisiones informadas basadas en datos, el fortalecimiento de la aplicación de la ley y, en última instancia, la creación de carreteras más seguras para todos.

Durante 2023, el UNRSF brindó apoyo activo a las agencias líderes de países de ingresos bajos y medianos a través del:

- Desarrollo de estrategias nacionales: los proyectos en estos países facilitaron la creación e implementación de estrategias nacionales de seguridad vial que respondan a sus necesidades y desafíos específicos.
- Fomento de la colaboración gubernamental: los proyectos promovieron la comunicación y cooperación entre agencias gubernamentales, ONG y otros actores clave, con lo cual garantizaron un enfoque unificado de la seguridad vial a nivel nacional y entre países y ciudades.
- Facilitación de decisiones basadas en datos: el UNRSF apoyó la creación de sistemas para la recopilación, análisis y utilización de datos de seguridad vial. Esta información es crucial para orientar cambios en las políticas, mejorar la aplicación de la ley y llevar a cabo actividades de monitoreo y evaluación.

La falta de adhesión a las siete convenciones sobre seguridad vial de las Naciones Unidas —que constituyen la base para que los Estados desarrollen marcos legales nacionales orientados a prevenir lesiones y muertes por accidentes de tránsito— sigue siendo uno de los principales retos en América Latina y el Caribe (Saade Hazin y Ortega, 2023). La gobernanza de la seguridad vial depende, en gran medida, de la voluntad política para diseñar y ejecutar estrategias y programas a nivel nacional. En este sentido, las resoluciones de la Asamblea General de las Naciones Unidas sobre la “Mejora de la seguridad vial en el mundo” instan a todos los Estados miembros a adherirse a estas convenciones y acuerdos (UNECE, 2020).

- Convención de 1968 sobre la circulación vial: establece normas para todos los aspectos de la circulación y la seguridad vial, y se utiliza como referencia para las legislaciones nacionales.
- Convención de 1968 sobre la señalización vial: define más de 250 señales, símbolos y marcas viales acordadas internacionalmente.
- Acuerdo de 1958: relativo a la adopción de reglamentos técnicos armonizados para vehículos de ruedas, equipos y piezas, y a las condiciones para el reconocimiento recíproco de homologaciones basadas en los reglamentos de las Naciones Unidas. Proporciona un marco legal para reglamentos uniformes relacionados con la seguridad y los aspectos ambientales de todos los tipos de vehículos de ruedas fabricados.
- Acuerdo de 1997: establece condiciones uniformes para las inspecciones técnicas periódicas de vehículos de ruedas y el reconocimiento recíproco de dichas inspecciones.
- Acuerdo de 1998: establece reglamentos técnicos mundiales para vehículos de ruedas, equipos y piezas que puedan instalarse y/o utilizarse en vehículos de ruedas. El acuerdo sirve de marco para la elaboración de reglamentos técnicos mundiales sobre seguridad y comportamiento ambiental de vehículos.
- Acuerdo de 1957: relativo al transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera, establece normas para operaciones, capacitación de conductores y fabricación de vehículos, con el fin de prevenir y mitigar el impacto de colisiones que involucren mercancías peligrosas.
- Acuerdo europeo de 1970 sobre trabajo de tripulaciones de vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera (AETR): regula las condiciones laborales de las tripulaciones de vehículos en transporte internacional.

De acuerdo con UNECE (2020), únicamente Bahamas, Brasil, Chile, Costa Rica, Cuba, Ecuador, Guyana, Honduras, México, Perú, Uruguay y la República Bolivariana de Venezuela han firmado una o más de estas siete convenciones.

En este contexto, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), en su calidad de organismo regional de las Naciones Unidas, ha desempeñado un rol estratégico como socio implementador del UNRSF y ha liderado la formulación, ejecución y seguimiento de proyectos orientados a mejorar la seguridad vial en diversos países de la región. Estas iniciativas han sido concebidas bajo el enfoque de sistemas seguros, con énfasis en la protección de los usuarios vulnerables y el fortalecimiento de capacidades institucionales en ámbitos clave como la fiscalización, la infraestructura, la legislación, la educación y cultura vial.

Entre los proyectos liderados por la CEPAL como entidad implementadora del UNRSF, destacan dos experiencias emblemáticas desarrolladas en Brasil y Argentina, los cuales reflejan la eficacia del enfoque de sistemas seguros y la relevancia de intervenciones adaptadas a contextos nacionales y subnacionales.

En Brasil, la CEPAL implementó el proyecto: "Fortalecimiento de las fuerzas de tránsito del Estado de Pará, (2021-2022), con el objetivo de mejorar las capacidades institucionales del Departamento de Tránsito del Estado de Pará (DETRAN-PA) en materia de fiscalización, educación y gestión de datos. Este proyecto incluyó la realización de un diagnóstico participativo, la capacitación de agentes de tránsito, el desarrollo de un sistema de indicadores y la elaboración de recomendaciones para estandarizar protocolos de actuación. Además, se fortaleció la articulación entre el nivel estatal y los municipios, por medio de capacidades para operar en corredores de alta siniestralidad con enfoque territorial y perspectiva de género. Esta iniciativa demostró cómo el fortalecimiento institucional puede traducirse en mejoras operativas y mayor efectividad en la reducción del riesgo vial (Pinto, Saade y Barleta, 2022).

Por su parte, en Argentina, la CEPAL implementó entre 2022 y 2023 el proyecto "Gestión de la velocidad en América Latina", con intervenciones piloto en los municipios de Azul, Cañuelas y Pergamino. Esta experiencia combinó componentes de sensibilización ciudadana, educación vial, mediciones técnicas, encuestas de percepción y fortalecimiento institucional local. A través de campañas como ¿Estás apurado?, talleres educativos para jóvenes y auditorías de infraestructura vial, se logró reducir en un 38% el número de vehículos que excedían los límites de velocidad y en un 75% la ocurrencia de siniestros viales en las zonas intervenidas. Asimismo, el proyecto alcanzó una alta aceptación social, con más del 75% de aprobación ciudadana, posicionándose como una experiencia exitosa y replicable para la gestión de la seguridad vial a nivel subnacional en América Latina (Saade Hazin y Ortega, 2023).

Ambos proyectos han contribuido de forma significativa al cumplimiento de las metas de la Segunda Década de Acción para la Seguridad Vial (2021-2030), mediante la promoción de entornos viales más seguros, la protección de los usuarios vulnerables y la consolidación de capacidades institucionales para la gestión integral de la seguridad vial. Estas iniciativas reflejan el compromiso de la CEPAL por impulsar políticas públicas sostenidas, basadas en evidencia y centradas en las personas.

III. Antecedentes de la seguridad vial en Colombia

En Colombia, la seguridad vial ha sido históricamente una de las principales problemáticas del ámbito del transporte, la salud pública y el desarrollo territorial. Durante décadas, los siniestros viales han generado un impacto negativo en la vida de miles de personas, al representar una de las principales causas de muerte, discapacidad y lesiones graves en el país, lo cual ha afectado de manera desproporcionada a peatones, ciclistas, motociclistas y jóvenes en edad productiva. De acuerdo con Segura y otros (2017), durante años el promedio anual de fallecidos por siniestros viales superó las 6.000 personas, lo que se tradujo en una situación crítica que evidenciaba la necesidad de una política pública especializada, articulada y con enfoque multisectorial.

Hasta inicios de la década de 2010, la gestión de la seguridad vial en Colombia estaba diseminada entre varias entidades del Estado, sin una estrategia nacional coherente ni una institucionalidad dedicada exclusivamente al tema. Esta situación limitaba la eficacia de las acciones emprendidas, que se concentraban en campañas aisladas y esfuerzos locales sin articulación con una política nacional. A pesar de algunos avances normativos, como el Código Nacional de Tránsito (Ley 769 de 2002)¹ y la adopción del Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016², los indicadores de siniestralidad no mostraban mejoras significativas.

Como respuesta a esta problemática, y en concordancia con los compromisos internacionales asumidos por Colombia en el marco de la Década de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, liderada por la Organización Mundial de la Salud (OMS) y las Naciones Unidas, se planteó la necesidad de crear una entidad especializada, con enfoque técnico, autonomía operativa y capacidad de articulación interinstitucional. Fue así como, mediante el Decreto 2851 del 6 de diciembre de 2013, se creó formalmente la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV)³, adscrita al Ministerio de Transporte, como

¹ Véase [en línea]: <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=5557>.

² Véase [en línea]: <https://www.bogotajuridica.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=46774>.

³ Véase [en línea]: <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=55853>.

entidad encargada de liderar, coordinar y ejecutar las políticas, planes y estrategias orientadas a reducir la siniestralidad vial en el país.

La ANSV surgió como una respuesta institucional a la necesidad de consolidar una política nacional de seguridad vial basada en evidencia, orientada a salvar vidas y prevenir lesiones, a través de un enfoque integral centrado en el usuario vulnerable, la infraestructura segura, la fiscalización inteligente, la educación ciudadana y la mejora continua de la gestión pública. Desde su creación, la Agencia ha liderado iniciativas como los Planes Locales de Seguridad Vial, el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, el Programa de Intervención en Municipios de Alta Siniestralidad, y estrategias de formación, control y cultura ciudadana en todo el territorio nacional.

Con el fortalecimiento progresivo de su capacidad técnica, la ANSV ha impulsado la modernización de las políticas de seguridad vial en Colombia, al incorporar estándares internacionales, metodologías de gestión del riesgo vial, tecnologías de información georreferenciada y un enfoque sistémico basado en el modelo de "Sistema Seguro". A su vez, ha alineado su estrategia con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), en particular con la meta 3.6, que busca reducir a la mitad las muertes por accidentes de tránsito para el año 2030.

En este proceso de articulación estratégica y cooperación internacional, la CEPAL en conjunto con la ANSV de Colombia, ejecutan el proyecto "Todos construimos seguridad vial: intervenciones participativas en las regiones de Colombia" (*We all build road safety: Participative interventions throughout Colombia's regions*) cuyo objetivo es "diseñar e implementar proyectos de movilidad segura en Colombia para mejorar los indicadores de seguridad vial, basados en metodologías participativas de bajo costo y alto impacto, que incluirán a los usuarios de las vías y otros actores". Dicho proyecto es cofinanciado por el Fondo para la Seguridad Vial de las Naciones Unidas – (UNRSF, por sus siglas en inglés) y la Agencia Nacional de Seguridad Vial de Colombia.

En este contexto, las intervenciones tácticas urbanas han cobrado especial relevancia al convertirse en herramientas clave para alcanzar los objetivos institucionales. Estas acciones permiten actuar sobre puntos críticos del territorio con soluciones efectivas, accesibles y construidas de manera colaborativa con las comunidades. La implementación de este tipo de iniciativas reafirma la importancia de contar con una institucionalidad sólida, como la ANSV, capaz de consolidar una política pública de seguridad vial sostenible, equitativa y orientada a la protección de la vida.

IV. Proyecto “Todos construimos seguridad vial: intervenciones participativas en las regiones de Colombia”

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, 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.

A. 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 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.

1. 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:

- **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.
- **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.

- **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. La revisión bibliográfica evidenció cierta ambigüedad en el uso de términos como *placemaking*, *acupuntura urbana* y *urbanismo táctico*, y destacó coincidencias en aspectos como bajo costo, alto impacto y participación ciudadana, pero también diferencias en cuanto a enfoque, alcance e institucionalidad. Las entrevistas aportaron una visión aplicada, además de resaltar la centralidad de la participación comunitaria, la articulación con actores locales y la evaluación como pilares metodológicos. Por su parte, el análisis de guías reveló algunas falencias en el desarrollo de metodologías participativas efectivas. La triangulación de estas tres etapas 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. Asimismo, se concluye que la participación comunitaria es un componente metodológico indispensable en todas las fases del proceso.

2. 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).

Diagrama 1
Proyecto “Todos construimos seguridad vial: intervenciones participativas en las regiones de Colombia”: variables aplicadas para la preselección de los 50 municipios



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

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.

Cabe apuntar que, durante la ejecución del proyecto, en algunos los municipios preseleccionados no fue factible avanzar a la siguiente etapa por diversos factores, tales como: i) los cambios en la administración local; ii) las dificultades logísticas; iii) las variaciones en las decisiones políticas; o iv) por la implementación paralela de iniciativas que no eran compatibles con los objetivos del proyecto. Ante este panorama, se optó por redistribuir los puntos de intervención entre los municipios que mostraron interés en la metodología, capacidad operativa y continuidad institucional. De esta manera, se consolidó la implementación de los veinte puntos de intervención inicialmente previstos en un total de doce municipios: Facatativá, Tunja, Pereira, Barrancabermeja, Buga, Pitalito, Puerto Boyacá, Arauquita, Montería, Turbo, Ocaña y Tame (véase el mapa 1).

Mapa 1
Proyecto "Todos construimos seguridad vial: intervenciones participativas
en las regiones de Colombia": municipios seleccionados



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.

Esta metodología permitió contar con una selección transparente, equitativa y alineada con los objetivos del proyecto que permitió priorizar los territorios con mayores niveles de siniestralidad vial, alta exposición de actores vulnerables y capacidad institucional para implementar intervenciones participativas de forma efectiva y sostenible.

3. Selección de puntos de intervención

La metodología para la selección de puntos de intervención en el marco del proyecto ejecutado por la CEPAL y la ANSV se estructuró en dos fases: preselección y puntuación. En ambas fases se integraron criterios técnicos, sociales y de seguridad vial bajo un enfoque participativo.

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:

- Criterio técnico (40%);
- Criterio de seguridad vial (45%); y
- 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
Proyecto "Todos construimos seguridad vial: intervenciones participativas en las regiones de Colombia": 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.

4. 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.

a) 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.

b) 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.

c) 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 (véase la imagen 1). 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

Proyecto "Todos construimos seguridad vial: intervenciones participativas en las regiones de Colombia": 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.

5. Co-creación 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.

a) Diagnóstico participativo y co-creación inicial del diseño

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 (véase la imagen 2). 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

Proyecto "Todos construimos seguridad vial: intervenciones participativas en las regiones de Colombia": 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.

b) 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 (véase la imagen 3) 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 los elementos técnicos incluidos en las intervenciones.

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.

Imagen 3

Proyecto "Todos construimos seguridad vial: intervenciones participativas en las regiones de Colombia": 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.

c) 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 (véase la imagen 4).

Imagen 4

Proyecto "Todos construimos seguridad vial: intervenciones participativas en las regiones de Colombia" 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.

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

d) **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 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, así como garantizar desplazamientos seguros y accesibles;
- **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
Proyecto "Todos construimos seguridad vial: intervenciones participativas en las regiones de Colombia":
intervenciones de urbanismo táctico por municipio

Municipio	Punto	Aceras emergentes	Generación 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	
Tunja	2. Parque Prospero Pinzón	X	X	X			X	X		X		
Tunja	3. Barrio San Antonio	X		X			X	X				
Facatativá	1. Parque Santa Rita	X	X	X			X	X		X	X	X
Facatativá	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		
Barrancabermeja	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	
Arauquita	1. Colegio Juan Jacobo Rousseau	X	X	X			X	X	X	X	X	
Arauquita	2. Colegio Liceo del Llano	X		X			X	X		X	X	
Arauquita	3. Parque Santander	X	X	X		X	X	X				
Montería	1. Ronda del Río Sinú	X	X	X	X	X	X	X	X			
Turbo	1. Colegio Sagrado Corazón	X	X	X		X	X	X	X	X	X	
Turbo	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
Tame	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 la imagen 5 se presenta 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.

La imagen A muestra la problemática de seguridad vial existente en el área, caracterizada por la alta exposición de peatones, en especial de estudiantes, los cuales se enfrentan a riesgos derivados del exceso de velocidad, a una circulación desorganizada de vehículos y a la ausencia de señalización

adecuada. En contraste, la imagen B ilustra la solución implementada mediante intervenciones tácticas urbanas, concebidas bajo un enfoque participativo y de bajo costo.

Imagen 5

Proyecto "Todos construimos seguridad vial: intervenciones participativas en las regiones de Colombia": 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.

La propuesta contempló las siguientes medidas:

- Incorporación de cruces peatonales seguros que permitan dar prioridad al peatón;
- Reducción de la velocidad vehicular en intersecciones, mediante la implementación de cuadrículas en agregado y la instalación de tachones, acompañados de señalización vertical;
- Diseño de una isleta para separar los flujos vehiculares y prevenir la circulación en contravía;
- Delimitación de zonas específicas de estacionamiento para motocicletas y buses escolares, lo que genera espacios de permanencia equipados con mobiliario urbano (sillas, cicloparqueaderos, entre otros); y
- Embellecimiento del entorno, a través de la pintura de andenes, lo que reactivó el espacio público y el sentido de apropiación por parte de la comunidad.

Las imágenes 6 a 8 muestran ejemplos del impacto de las intervenciones de urbanismo táctico, con imágenes del antes y después en los municipios de **Buga y Puerto Boyacá**. Las medidas específicas adoptadas en cada punto de intervención se detallan en el cuadro 1.

Imagen 6

Proyecto "Todos construimos seguridad vial: intervenciones participativas en las regiones de Colombia": diseño para el punto de intervención en Buga

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.

Imagen 7

Proyecto “Todos construimos seguridad vial: intervenciones participativas en las regiones de Colombia”:
diseño para el segundo punto de intervención en Buga

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.

Imagen 8

Proyecto “Todos construimos seguridad vial: intervenciones participativas en las regiones de Colombia”:
diseño para el punto de intervención en Puerto Boyacá

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.

6. 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. Durante su desarrollo, la CEPAL brindará un seguimiento continuo que asegure la adecuada ejecución los diseños.

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.

V. Logros alcanzados gracias al proyecto “Todos construimos seguridad vial: intervenciones participativas en todas las regiones de Colombia”

La implementación del proyecto “Todos construimos seguridad vial: intervenciones participativas en todas las regiones de Colombia”, liderado por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), con el respaldo del Fondo de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial (UNRSF, por sus siglas en inglés) y en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), ha generado avances significativos en los ámbitos institucional, comunitario, técnico y estratégico. Estos resultados han contribuido al fortalecimiento de las políticas públicas orientadas a la movilidad segura y a la reducción de la siniestralidad vial en el país.

Uno de los principales logros fue la consolidación de un modelo de gobernanza colaborativa, que permitió articular de manera efectiva a organismos internacionales, entidades nacionales, autoridades locales y ciudadanía. A través de convenios de cooperación entre la CEPAL, la ANSV y los gobiernos territoriales, se estableció una estructura interinstitucional robusta que promovió la corresponsabilidad en la planificación, ejecución y sostenibilidad de las acciones. Este marco facilitó la adaptación metodológica a los contextos locales y potenció las capacidades técnicas de los equipos involucrados.

Otro avance destacado fue la participación activa y sostenida de la comunidad a lo largo de todas las fases del proyecto. Desde la identificación de puntos críticos y la elaboración de diagnósticos compartidos, hasta el co-diseño, ejecución y evaluación de las intervenciones tácticas, más de mil personas participaron en talleres de co-creación y espacios de socialización. Este enfoque participativo no solo garantizó una alta apropiación social de las soluciones, sino que también consolidó el reconocimiento de la movilidad segura como un derecho colectivo, esencial para avanzar hacia una mayor equidad urbana.

Asimismo, se desarrolló e implementó una metodología replicable para la selección de municipios, priorización de puntos de riesgo y formulación de diseños participativos. Esta estrategia permitió intervenir de manera focalizada en territorios con alta incidencia de siniestros viales y

presencia de usuarios vulnerables. La metodología fue documentada y sistematizada, con el propósito de facilitar su adaptación en otros contextos de América Latina.

Desde una perspectiva de impacto físico en el territorio, se formularon veinte diseños de intervenciones tácticas urbanas que, una vez implementados, buscarán mejorar la percepción de seguridad, dinamizar el uso del espacio público, mitigar comportamientos de riesgo y reorganizar la infraestructura con base en criterios de inclusión, equidad y accesibilidad universal. Además, se pretende que estas acciones contribuyan a la reducción efectiva de la siniestralidad en los puntos intervenidos.

El proyecto también promovió procesos de sensibilización dirigidos a equipos técnicos, funcionarios locales, líderes comunitarios y población estudiantil, mediante herramientas participativas y espacios de socialización. Estas actividades permitieron fortalecer capacidades a nivel territorial y garantizar la continuidad de iniciativas de seguridad vial más allá del periodo de intervención directa.

Uno de los principales desafíos enfrentados durante el desarrollo del proyecto fue la actualización de los diseños frente al proceso del cambio normativo del Manual de Señalización Vial en Colombia. En las etapas iniciales, el equipo técnico consultor de la CEPAL trabajó con base en la versión del Manual vigente en 2015. No obstante, hacia la fase final de definición de los diseños, el Ministerio de Transporte publicó una nueva versión del Manual en 2024, lo que obligó a realizar una revisión exhaustiva y ajustes a los diseños previamente elaborados, con el fin de garantizar su alineación con la nueva normativa. Este cambio representó un reto significativo en términos de tiempo y gestión técnica, ya que fue necesario incorporar los criterios actualizados, sin afectar los cronogramas establecidos del proyecto.

Finalmente, toda la experiencia fue sistematizada a través de informes técnicos, memorias y productos audiovisuales, los cuales han servido como referencia para la promoción de iniciativas similares en otros municipios del país y la región.

VI. 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:

1. 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.

2. 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.

3. 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.

4. 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.

5. 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.

6. 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.

7. 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.

8. 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.

9. 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.

El cuadro 2 resume las diferentes etapas ejecutadas y programadas del proyecto. En ella se describen los actores involucrados, los procesos desarrollados, los logros alcanzados y las principales lecciones aprendidas a lo largo de la implementación.

Cuadro 2
Lecciones aprendidas en el marco del proyecto “Todos construimos seguridad vial: intervenciones participativas en las regiones de Colombia”

Etapa	Actores involucrados	Proceso desarrollado	Logros alcanzados	Lecciones aprendidas
1. Diagnóstico participativo	Comunidad, gobiernos locales, ANSV y CEPAL.	Captura de información primaria, recolección de información secundaria, mapeo de actores clave, cartografía social, encuestas EPRA y EPRE, talleres comunitarios y análisis institucional.	Alta apropiación comunitaria, articulación interinstitucional efectiva, reconocimiento de la movilidad segura como derecho colectivo, identificación precisa de necesidades locales.	La participación debe planificarse como proceso continuo; limitaciones en convocatorias pueden reducir la inclusión de otros grupos de la comunidad.

Etapa	Actores involucrados	Proceso desarrollado	Logros alcanzados	Lecciones aprendidas
2. Diseño cocreativo	Comunidad, gobiernos locales, CEPAL y ANSV.	Diseño colaborativo con validación técnica en campo (visitas tripartitas), talleres de cocreación y revisión institucional.	Co-diseño de 20 intervenciones tácticas urbanas con enfoque cultural y técnico integrado; fortalecimiento de capacidades locales; incorporación del muralismo como herramienta de apropiación y reactivación urbana. Ampliación del área de intervención inicial, con base en la problemática identificada.	Es fundamental garantizar la continuidad de los equipos técnicos a lo largo de todo el proceso, así como una articulación institucional efectiva desde las etapas iniciales. La ausencia de dependencias clave en las fases tempranas puede generar diferencias de criterio e inconformidades durante la socialización de los diseños. Por esta razón, es indispensable establecer mecanismos de coordinación intersectorial desde el inicio que permita asegurar la participación y representatividad de todos los sectores sociales. Ampliación de la visión institucional sobre el espacio público, el cual integre aspectos más allá de la infraestructura vial (elementos culturales y sociales, como murales de artistas locales, entre otros).
3. Implementación de los diseños (programada)	Gobiernos locales, ANSV, con acompañamiento de CEPAL.	Procesos de contratación, ajustes técnicos, programación y ejecución de obra.	Consolidación de un modelo replicable y escalable, fortalecimiento institucional local, articulación de infraestructura y pedagogía para la transformación cultural. Reactivación de los espacios urbanos y disminución de la siniestralidad vial.	Coordinación permanente de las dependencias de los gobiernos locales durante todo el proceso para evitar dificultades den el momento de implementar el proyecto. Realización de convocatorias amplias a comunidades para lograr mayor representatividad dentro del proceso. Destinación de recursos por parte de las autoridades locales para la adecuación de vías y andenes antes de la implementación de las Intervenciones Tácticas Urbanas.
4. Evaluación y seguimiento (programada)	Gobiernos locales, ANSV, con acompañamiento de CEPAL.	Aplicación de herramientas cualitativas y cuantitativas, sistematización de resultados, informes técnicos y audiovisuales.	Desarrollo de una metodología evaluativa adaptable con potencial de replicabilidad en otros contextos regionales a nivel nacional y de América Latina.	Las herramientas de evaluación deben ser contextualizadas; la vinculación comunitaria en la evaluación es clave para la sostenibilidad; se requiere institucionalizar el seguimiento para asegurar su permanencia.

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

VII. Conclusiones

La seguridad vial ha ocupado un lugar destacado en las agendas de los principales hacedores de políticas públicas en América Latina y el Caribe; sin embargo, persiste una elevada tasa de mortalidad y lesiones por siniestros viales, lo que evidencia la necesidad de redoblar esfuerzos y adoptar enfoques integrales, sostenibles y multisectoriales. A pesar de que existen iniciativas prometedoras, aún queda un largo camino por recorrer. 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.

El proyecto desarrolló una metodología participativa y replicable para la selección de municipios, puntos críticos y formulación de diseños urbanos, lo que fortaleció la capacidad institucional y técnica en los territorios. No obstante, la implementación física está prevista para 2026, el proceso de diseño incorporó criterios técnicos, sociales y culturales, validados en campo mediante visitas tripartitas aunadas a una participación comunitaria. Además, se generaron herramientas de comunicación, productos técnicos y procesos de sensibilización dirigidos a equipos técnicos, autoridades locales, líderes sociales y estudiantes, que sientan las bases para la sostenibilidad futura.

Este enfoque metodológico, al ser replicable y escalable, puede implementarse en otros municipios de Colombia y de la región. Experiencias similares en países como Brasil y Argentina han demostrado que intervenciones de bajo costo y alto impacto, basadas en la participación ciudadana y la

adaptación a contextos locales, son viables y efectivas para avanzar hacia una movilidad segura e inclusiva. Estos casos reafirman la utilidad de combinar el urbanismo táctico con estrategias de educación vial y transformación cultural.

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). Asimismo, las mejoras en infraestructura deben ir acompañadas de componentes pedagógicos, culturales y normativos que promuevan cambios sostenibles en los comportamientos viales.

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, lo cual fortalecería la coherencia institucional y facilitaría la implementación de políticas públicas más efectivas y coordinadas.

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, alcanzar los objetivos de la Década de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030 y de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible requiere el liderazgo activo de los gobiernos, la continuidad del apoyo internacional y la construcción de una cultura de corresponsabilidad entre Estado, ciudadanía, sector privado y academia, orientada a proteger la vida y garantizar el derecho colectivo a una movilidad segura.

Bibliografía

- Agencia Nacional de Seguridad Vial [ANSV]. (19 de julio de 2025). Observatorio - Estadísticas. Obtenido de Histórico Víctimas: <https://ansv.gov.co/es/observatorio/estad%C3%ADsticas/historico-victimas>.
- Asociación Automotriz de Perú [AAP]. (Enero de 2025). Informe del Sector Automotor, Diciembre 2024. Obtenido de <https://aap.org.pe/informes-estadisticos/diciembre-2024/Informe-Diciembre-2024.pdf>.
- Federación Nacional de Comerciantes Empresarios [FENALCO]. (diciembre de 2024). Informe de Motocicletas a Diciembre de 2024. Obtenido de Registro de Motocicletas Nuevas en Colombia: https://drive.google.com/file/d/1zFZhuZsIVSrm-kIWPLd3S8_3WBsgv4Y4/view.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía [INEGI]. (29 de julio de 2025). Vehículos de motor registrados en circulación. Obtenido de https://www.inegi.org.mx/sistemas/olap/proyectos/bd/continuas/transporte/vehiculos.asp?s=est&c=13158&proy=vmrc_vehiculos.
- International Transport Forum [ITF]. (2024). Road Safety Country Profiles: Colombia 2023. OECD Publishing. Obtenido de <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/colombia-road-safety.pdf>.
- OMS (Organización Mundial de la Salud, 2024). Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2023 [Global status report on road safety 2023]. CC BY-NC-SA 3.0 IGO.
- ONU (2018), Asamblea General Naciones Unidas. (18 de abril de 2018). Resolución 72/271. Obtenido de Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo: <https://docs.un.org/es/A/RES/72/271>.
- Pinto, F. Saade Hazin, M. y E. Barleta (2022), "Fortalecimiento de las fuerzas de tránsito del Estado de Pará, Brasil", Boletín FAL 396, número 6 / 2022 / ISSN: 1564-4227, Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
- 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).
- SENATRAN (Secretaría Nacional de Tránsito). (Agosto de 2024). Estatístico Brasileiro de Motocicletas, Motonetas e Ciclomotores. Obtenido de https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-Senatran/relatorio_moto_2024_final.pdf.

- Segura, A., Cardona, D., Berbesí, D., & Agudelo, A. (2017). Mortality in traffic accidents with older adults in Colombia. *Revista de Saúde Pública*, 51(21). doi:<https://doi.org/10.1590/S1518-8787.2017051006405>.
- UNECE (2020), United Nations Road Safety Conventions de las Naciones Unidas sobre Seguridad Vial, [en línea] <https://unece.org/transport/publications/united-nationsroad-safety-conventions>.
- UNRSF (United Nations Road Safety Fund) (2023) "UN Road Safety Fund, Annual Report 2023, Staying the course, Building government capacities". (s.f.) [en línea] <https://roadsafetyfund.un.org/>.



NACIONES UNIDAS

Serie

CEPAL

Comercio Internacional

Números publicados

Un listado completo así como los archivos pdf están disponibles en
www.cepal.org/publicaciones

190. Inversiones en infraestructura vial de bajo costo y alto impacto en América Latina y el Caribe: el caso de Colombia, L. Mojica, H. Rodríguez, M. Rodríguez Laconich, M. Saade Hazin (LC/TS.2025/75), 2025.
189. Relaciones comerciales entre la India y América Latina y el Caribe, J. Pérez Ibañez (LC/TS.2025/70), 2025.
188. El uso potencial de cadenas de bloques (*blockchain*) en el comercio internacional y su facilitación, V. Cram-Martos, J. González, L. M. Ramírez y J. Arteaga Rivera (LC/TS.2025/65), 2025.
187. Integración regional en la era digital: el potencial aporte del comercio de servicios modernos, R. Monge-González, L. Rivera, N. Mulder y J. Meneses (LC/TS.2025/58), 2025.
186. Metodologías para obtener datos sobre empresas exportadoras lideradas por mujeres, A. Frohmann y X. Olmos (LC/TS.2025/40), 2025.
185. Comercio electrónico transfronterizo en América Latina: estrategias y herramientas para las pymes y empresas lideradas por mujeres, J. Arteaga, E. Libertelli, M. Pueyrredón y P. Trevisan (LC/TS.2025/26), 2025.
184. Caracterización y tipología de sitios en línea de servicios en América Latina y el Caribe, B. Díaz de Astarloa y J. de la Cal Medina (LC/TS.2025/10), 2025.
183. Análisis comparativo de las ventanillas únicas de comercio exterior de Colombia, El Salvador, Panamá, el Paraguay y la República Dominicana, Álvaro Gálvez (LC/TS.2025/6), 2025.
182. Desafíos y oportunidades para las asociaciones público-privadas en América Latina y el Caribe, Jeannette Lardé, (LC/TS.2024/118), 2024.
181. Sustainable inland transport connectivity indicators: Plurinational State of Bolivia, 2024, M. Rodríguez Laconich (LC/TS.2024/117), 2024.

COMERCIO INTERNACIONAL

Números publicados:

- 190 Inversiones en infraestructura vial
de bajo costo y alto impacto
en América Latina y el Caribe
El caso de Colombia
*Laura Mojica, Hidier Rodríguez, Mical Rodríguez
Lacsonich y Miryam Saade Hazin*
- 189 Relaciones comerciales entre
la India y América Latina y el Caribe
Javier Pérez Ibáñez
- 188 El uso potencial de cadenas
de bloques (*blockchain*)
en el comercio internacional
y su facilitación
*Virginia Cram-Martos, Joaquín González,
Lautaro M. Ramírez y Javiera Arteaga Rivera*
- 187 Integración regional en la era digital
El potencial aporte del comercio
de servicios modernos
*Ricardo Monge-González, Luis Rivera,
Nanno Mulder y Javier Meneses*



Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL)
Economic Commission for Latin America and the Caribbean (ECLAC)
www.cepal.org



<https://bit.ly/CEPAL2025-75S>