



UNIVERSIDAD PEDAGÓGICA
NACIONAL

**EL CAMINAR COMO EXPERIENCIA DE APRENDIZAJE EN LA CIUDAD: ESTADO
DEL ARTE SOBRE POLÍTICAS PÚBLICAS, DOCUMENTOS Y REFLEXIONES
ACADÉMICAS Y SOCIALES EN LATINOAMÉRICA**

ANDREA VIVIANA TORRES PEÑA

TRABAJO DE GRADO EN MAESTRIA

UNIVERSIDAD PEDAGÓGICA NACIONAL

FACULTAD DE EDUCACIÓN

MAESTRÍA EN EDUCACIÓN

2019



UNIVERSIDAD PEDAGÓGICA
NACIONAL

**EL CAMINAR COMO EXPERIENCIA DE APRENDIZAJE EN LA CIUDAD: ESTADO
DEL ARTE SOBRE POLÍTICAS PÚBLICAS, DOCUMENTOS Y REFLEXIONES
ACADÉMICAS Y SOCIALES EN LATINOAMÉRICA**

**Trabajo de grado presentado como requisito para obtener el título de Magister en
Educación**

ANDREA VIVIANA TORRES PEÑA

ASESORA:

ANDREA BURBANO

UNIVERSIDAD PEDAGÓGICA NACIONAL

FACULTAD DE EDUCACIÓN

MAESTRÍA EN EDUCACIÓN

2019

“Andar es no tener un lugar. Se trata del proceso indefinido de estar ausente y en pos de algo propio. El vagabundeo que multiplica y reúne la ciudad hace de ella una inmensa experiencia social de la privación del lugar; una experiencia, es cierto, pulverizada en desviaciones innumerables e ínfimas (desplazamientos y andares), compensada por las relaciones y los cruzamientos de estos éxodos que forman entrelazamientos, al crear un tejido urbano, y coloca bajo el signo de lo que debería ser, en fin, el lugar, pero que apenas es un nombre, la Ciudad. La identidad provista por este lugar es simbólica (nombrada) más aun cuando, pese a la desigualdad de los títulos y los beneficios entre ciudadanos, hay allí solo una población de transeúntes, una red de estadias adoptadas por una circulación, un pisoteo a través de las apariencias de lo propio, un universo de sitios obsesionados por un no lugar o por los lugares soñados”


(Certeau, 2000, pág. 116)

AGRADECIMIENTOS

A Dios, por ser el guía y protector de mis pasos, el padre que nunca tuve. A mi madre por su fortaleza e inculcarme que lo más importante en la vida es la constancia.

A mi esposo, por su compañía en el reto que significa crear una familia. A mis hijos, Sara Lia por su nobleza, Ele Selene por su ternura y a Jaime Andrés por su amor puro.

El esfuerzo que significa alcanzar tus sueños, desarrollos académicos y laborales, junto al sostenimiento de una familia, es la enseñanza de constancia y esfuerzo que dejo a mis hijos.

 UNIVERSIDAD PEDAGÓGICA NACIONAL <small>Excelencia en la Educación</small>	FORMATO	
	RESUMEN ANALÍTICO EN EDUCACIÓN – RAE	
Código: FOR020GIB	Versión: 01	
Fecha de Aprobación: 10-10-2012	Página 1 de 4	

1. Información General	
Tipo de documento	Tesis de grado de Maestría de investigación
Acceso al documento	Universidad Pedagógica Nacional. Biblioteca Central
Título del documento	El caminar como experiencia de aprendizaje en la ciudad: estado del arte sobre políticas públicas, documentos y reflexiones académicas y sociales en Latinoamérica.
Autor(es)	Torres Peña, Andrea Viviana
Director	Burbano, Andrea Milena
Publicación	Bogotá. Universidad Pedagógica Nacional, 2019.106 p
Unidad Patrocinante	Universidad Pedagógica Nacional
Palabras Claves	CIUDAD, ESPACIO PÚBLICO CAMINAR, EXPERIENCIA, CIUDAD EDUCADORA, PEDAGOGÍA URBANA, IDENTIDAD URBANA.

2. Descripción
<p>La presente investigación se enmarca dentro del proyecto interinstitucional “El caminar como experiencia de aprendizaje de la ciudad”, desarrollado por el grupo de Investigación en Pedagogía Urbana y Ambiental, vinculada al énfasis educación comunitaria, interculturalidad y ambiente de la Maestría de la Universidad Pedagógica Nacional.</p> <p>El propósito del presente estado del arte es dar cuenta de los alcances y posibles similitudes, diferencias, coyunturas o tendencias encontrados en las políticas públicas, documentación técnica, normativa, de referencia y encuentros académicos y sociales en Latinoamérica, acerca del caminar como experiencia de aprendizaje en la ciudad, en relación con el contexto de Ciudad Educadora. Para ello se realizó la revisión sistemática de 198 documentos expedidos entre 1994 y 2019.</p>

3. Fuentes

Aguilar, M. A. (2016). El caminar urbano y la sociabilidad trazos desde la ciudad de México. *Movilidades y experiencia urbana. Revista alteridades*(52), 25.

AICE -Asociación Internacional de Ciudades Educadoras. (2004). *Asociación Internacional de Ciudades Educadoras*. Obtenido de Asociación Internacional de Ciudades Educadoras: <http://www.edcities.org/carta-de-ciudades-educadoras/>

Bacon, F. (1985). Las introcciones de Novom organum. En F. Bacon, *Las introcciones de Novom organum* (A. Granada M, Trad., págs. 82-137). Madrid: Editorial la Gran restauración.

Burbano, A. M. (2006). Impacto de las modificaciones espaciales entre actores del espacio público . *Revista Pre-til*, 16.

Burbano, A., & Páramo, P. (2013). Valoración de las condiciones que hacen habitable el espacio público en Colombia. *Revista Territorios. Territorios*, 187-206.

Cabra, M. (2003). Estado del arte de los proyectos de Grado de los postgrados de la Facultad de Educación de la Universidad de San Buenaventura durante el periodo comprendido entre 1989 y 2002. Bogotá: Universidad de San Buenaventura.

Certeau, M. d. (2000). *La invencion de lo cotidiano I Artes de hacer*. México: Universidad Iberoamericana .

Dewey, J. (2004-2010). *Experiencia y educación*. Madrid: Bliiblioteca nueva.

Espinosa, D. (2010). Arte en el espacio público de Bogotá como elemento educador. *Revista Colombia de Educación*(57), 150- 174.

Gutierrez, C. (1985). La noción de experiencia en Kant. *Ideas y valores*, 34.

Hernández , E., & Guerin, F. (2016). La experiencia de la caminata urbana durante la noche. *Movilidades y experiencia urbana. Revista alteridades*(52).

Hoyos Botero, C. (2000). Un modelo para investigación documental. Guía teórico- práctica sobre construcción de Estados del Arte. Medellín: Señal editora.

Jiménez, A. (2006). El estado del arte en la investigación en ciencias sociales. Bogotá: Universidad Pedagógica Nacional.

Kant, I. (1980). *La forma y lós principios del mundo sensible y del intelegible, carta a Marcus Herz* (Vol. Coleccion Biblioteca filosofica). (J. Velez, & H. Guillermo, Trads.) Editorial Universidad Nacional de Colombia.

Kant, I. (2003). *La crítica de la razón práctica* Immanuel Kant. Buenos Aires: Editorial Losada S.A.

Lee, J., & Ingold, T. (2006). *Field work on foot: perceiving, routing, socializing*. Berg, Oxford: P. Collins, S. Coleman.

Mauss, M. (1968). *Les techniques du corps,sociologie at antropologie* (Quatrième édition ed.). (U. d. France, Ed.) Paris: Bibliothèque de sociologie contemporaine.

Mercau, H. H., Sargiotto, V. B., & Vazquèz, N. L. (2016). Educacion, filosofia y experiencia: hacia una racionalidad Daweyana. *3 congreso latinoamericano de filosofia de la educacion*, (págs. 1-13).

Montaigne, M. (2003). *Ensayos de Montaigne seguidos de todas sus cartas hasta el día* Capitulo XIII. Biblioteca virtual universal. Obtenido de Biblioteca virtual universal.

- Muñoz, A. N. (2013). Ciudades educadoras...Espacios permanentes de aprendizaje . 3-4.
- Páramo, P. (2010). Aprendizaje situado: Creación y modificación de prácticas sociales en el espacio público urbano. *Psicología & Sociedade*, 22(1).
- Páramo, P. (2017). *Sociolugares Públicos*. Bogotá D.C.: Ediciones universidad Pedagógica Nacional.
- Páramo, P., & Burbano, A. (2019). *Convivencia ciudadana en ciudades latinoamericanas*. Bogotá: Universidad Pedagógica Nacional.
- Páramo, P., & Burbano, A. (en prensa). La experiencia del caminar en ciudades Latinoamericanas: propósitos y condiciones. *Postulado a la Revista de Arquitectura, resultado del proyecto de investigación "El caminar como experiencia de aprendizaje"*.
- Páramo, P., & Cuervo, M. (2009). *La experiencia urbana en el espacio público de Bogotá en el siglo XX, una mirada desde las prácticas sociales*. Bogotá: Universidad Pedagógica Nacional.
- Pol, E., & Valera, S. (1994). *El concepto de identidad social urbana: una aproximación entre la psicología social y la psicología ambiental*. Anuario de psicología-The UB Journal of psychology, (62).
- Tamayo, D., & Pulgarín, L. (2011). Estado del arte sobre la depresión desde la perspectiva de la psicología cognitiva, en los trabajos de grado de cuatro programas de psicología de la ciudad de Medellín, 2005-2010. Medellín: Universidad de Antioquia.
- Toro Acosta, J. H. (1999). La metafísica del lenguaje de Walter Benjamin, Homenaje a Walter Benjamin desde Colombia. *Fundacion Editorial Argumentos*, 35-36.
- Trilla, J. (1989). La Ciudad Educadora. *IDEP*.
- Trilla, J. (1997). La educación y la ciudad. En: Educación y ciudad. Un concepto y una propuesta. *IDEP-instituto para la Investigación Educativa y el Desarrollo Pedagógico*(2), 6-19.
- Vargas, G., & Calvo, G. (1987). "Seis modelos alternativos de investigación documental para el desarrollo de la práctica universitaria en educación". En: Revista Educación Superior y desarrollo N° 5. Proyecto de extensión REDUC – Colombia. Bogotá: Universid. *Educación Superior y desarrollo - Proyecto de extensión REDUC*(5).
- Velez Restrepo, O. L., & Galeano Marin, M. E. (2002). *Investigacion cualitativa Estado del arte*. Medellín: Colombia.
- Vélez, A., & Calvo, G. (1992). La investigación documental. Estado del arte y del conocimiento. Análisis de la investigación en la formación de investigadores. Bogotá: Universidad de la Sabana.

4. Contenidos

El documento se organiza en cuatro capítulos. El primero, denominado Marco investigativo, reúne los fundamentos de la investigación como la justificación, la pregunta a desarrollar y los objetivos de la investigación. El segundo capítulo desarrolla los aspectos teóricos abordados en el estado del arte como lo son el caminar, la experiencia, y la ciudad, con todo lo que respecta desde una visión cultural, de espacio público y movilidad.

Posteriormente en la Metodología se resalta la importancia de los estados del arte en la investigación, para luego exponer el diseño metodológico y el proceso investigativo realizado. El cuarto capítulo muestra los diferentes resultados, análisis

y comparaciones arrojadas en la revisión documental de los 20 países latinoamericanos, con base en las categorías trazadas en el desarrollo de la investigación. Por último, se presentan las conclusiones derivadas de los análisis como aporte a la consolidación de información, con el propósito de fortalecer el campo de la Pedagogía Urbana y Ambiental, además de contribuir a que la ciudad sea un ambiente de experiencias de aprendizaje.

5. Metodología

La presente tesis se desarrolla como una Investigación Documental a manera de Estado del Arte, por considerar que contiene la base más profunda de la investigación que permite descubrir conocimiento nuevo al revisar la literatura asociada al tema de investigación.

Por tanto, se desarrolla una metodología inicialmente heurística de indagación y exploración de las políticas, documentos y reflexiones acompañada de un trabajo hermenéutico de interpretación, identificación y análisis de posibles similitudes, diferencias, coyunturas o tendencias en la concepción de las políticas y demás referentes sobre la incorporación de la experiencia de caminar como herramienta de aprendizaje de la ciudad.

6. Conclusiones

A partir de los resultados de los análisis de las cinco categorías planteadas en la presente investigación, se logra identificar que la evolución del peatón en la normatividad, políticas públicas y documentos de referencia, brinda información sobre cómo se logra transformar y actualizar a su vez las normas hacia una visión más integral de la caminabilidad.

Inicialmente las leyes, acuerdos, decretos y resoluciones se enfocaban básicamente en el tránsito y concebían al peatón en relación a la reglamentación del espacio que compartía con los vehículos. Entre 2000 y 2013 se dio un giro hacia la percepción del peatón, ya que algunas entidades como la Organización Mundial de la Salud (OMS), generaron manuales de buenas prácticas y prevención de traumatismos por accidentes de tránsito. De esta manera, se dio un avance hacia los deberes y derechos del peatón en relación al espacio público compartido con los vehículos automotores, dando relevancia al derecho a la vida.

Siguiendo estos avances, los trabajos de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) proporcionaron una mirada integral y multidisciplinaria sobre la seguridad vial, desde las políticas públicas de transporte hasta los diseños de las obras de infraestructura. A las campañas de seguridad vial y las reformas de los diseños viales y equipamientos promovidas por estas organizaciones, se suman alianzas público-privadas y la vinculación de la sociedad civil desde el año 2017. Todos estos alcances permitieron que los 20 países analizados posean a la fecha leyes sobre movilidad actualizadas; sin embargo, se identificaron diferencias frente al grado de apropiación de las mismas en sus políticas públicas.

En términos generales, las similitudes identificadas frente al caminar como experiencia de aprendizaje en las ciudades latinoamericanas, vistas desde la categoría normativa, evidencian que los países con mayores avances son los que en

sus constituciones poseen referencias que abordan el espacio público, lo cual les permite enlazar dichas referencias de manera efectiva para dinamizar planes estratégicos, que a su vez se desarrollan en programas. Tal es el caso de Argentina, Colombia, México, Brasil y Chile, que iniciaron las actualizaciones de sus normas y transformaciones de política pública en 2007.

Es relevante mencionar que la academia fue la encargada de poner sobre la mesa la discusión en torno a la movilidad sostenible en el ámbito de las ciudades. Este aspecto ayudó a posicionar la caminabilidad en el ámbito gubernamental, lo cual permitió que países como Bolivia, Ecuador, Paraguay, Perú, Puerto Rico, Uruguay iniciaran la actualización de sus instrumentos normativos en 2010.

Sin embargo, países centroamericanos como Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua Panamá, y República Dominicana, inician las actualizaciones de sus normas y movilizaciones de política pública hasta principios de 2017, con apoyos técnicos y financieros de México mediante el Fondo Yucatán, así como de China, del Banco Mundial y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

En sentido global, frente al contraste entre las ciudades inscritas a la Asociación Internacional de Ciudades Educadoras (AICE) y las que no, se identifica que las primeras inician sus propuestas sobre caminabilidad años antes que el grupo no inscrito al movimiento; sin embargo, varias ciudades no inscritas demuestran avances equiparables a las abanderadas en el tema.

No obstante, indistintamente del grado de avance en la apropiación de la caminabilidad, o de las fechas de inicio de modificación de las normas, todos los países latinoamericanos coincidieron en cuatro aspectos que delinearon el cambio en la percepción del peatón y las transformaciones hacia la caminabilidad de las ciudades. Estos aspectos fueron: 1) el abordaje del tránsito y transporte, donde el cuidado de la vida del peatón fue punto focal; 2) el trasegar hacia una mirada multidisciplinaria, que traería a la mesa el análisis urbanístico con las transformaciones físicas del espacio; 3) la inclusión de la movilidad sostenible por parte de la academia, y 4) El desarrollo de encuentros sociales para promover desde un enfoque educativo la apropiación de los espacios públicos.

Sin embargo, si se deja de lado el aspecto estrictamente ligado a la actualización de normas para analizar el educativo, la información analizada muestra que la educación vista como una oportunidad de aprendizaje experiencial en la ciudad, es dejada en agenda como último punto a desarrollar en las políticas y planes de cada país latinoamericano. Esta tendencia se debe a dos factores: el primero es la falta de recursos disponibles por parte de las diferentes administraciones para desarrollar programas pedagógicos, y el segundo que los recursos disponibles son utilizados ante todo para priorizar la adecuación de las ciudades a nivel urbanístico como eje de mejora de la movilidad.

De esta forma, se refuerza el hecho que la educación vista fuera de las aulas, como una oportunidad de aprendizaje pedagógico estrechamente relacionado con la experiencia, es el último tema en abordarse a nivel gubernamental, dejando este aspecto en manos de los colectivos sociales y académicos. En consecuencia, se sugiere un desarrollo paralelo de las transformaciones urbanísticas y de los programas que incentiven aprendizajes pedagógicos relacionados con el caminar, vinculando colectivos sociales, académicos y demás actores de la sociedad civil en estos últimos, para permitir así la construcción de experiencias significativas que integren la identidad de la ciudad en la vida de sus caminantes.

Elaborado por:	Andrea Viviana Torres Peña
Revisado por:	Andrea Burbano

Fecha de elaboración del Resumen:	30	09	2019
--	----	----	------

CONTENIDO

INTRODUCCIÓN.....	15
CAPÍTULO I. MARCO INVESTIGATIVO	17
1.1. JUSTIFICACIÓN, DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA Y PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN	17
1.3. OBJETIVO GENERAL	19
1.4 OBJETIVOS ESPECIFICOS.....	19
CAPÍTULO II. REFERENTES CONCEPTUALES RELACIONADOS CON EL CAMINAR COMO EXPERIENCIA DE APRENDIZAJE.....	20
2.1. LA CIUDAD, SU ESPACIO PÚBLICO Y LA IDENTIDAD URBANA	20
2.2. EL CAMINAR	23
2.3 LA PEDAGOGIA URBANA DENTRO DE LA CIUDAD EDUCADORA	24
2.4. LA EXPERIENCIA	26
CAPÍTULO III. METODOLOGÍA	32
3.1. DISEÑO METODOLOGICO Y PROCESO INVESTIGATIVO	32
CAPÍTULO IV. HALLAZGOS Y CONCLUSIONES.....	37
4.1. LA EVOLUCIÓN DEL TÉRMINO “PEATÓN”	37
4.2. ANÁLISIS POR GRUPOS DE PAÍSES	39
4.3. ANÁLISIS DE LOS PAÍSES INSCRITOS EN LA ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE CIUDADES EDUCADORAS -AICE.....	49
4.4. CONCLUSIONES.....	58
BIBLIOGRAFÍA.....	61

TABLAS

TABLA 1. DOCUMENTOS CONSULTADOS POR GRUPOS DE PAÍSES SEGÚN CATEGORÍA DE ANÁLISIS...	39
TABLA 2. PAÍSES AFILIADOS A LA ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE CIUDADES EDUCADORAS- AICE, Y RESUMEN DEL TRABAJO REALIZADO EN LAS BÚSQUEDAS POR CIUDAD	52

FIGURAS

FIGURA 1. LA FORMA Y LOS PRINCIPIOS DEL MUNDO SENSIBLE Y DEL INTELIGIBLE” EMMANUEL KANT	27
FIGURA 2. HISTORIA DE LA EXPERIENCIA, Y LA EXPERIENCIA DE LA HISTORIA. BENJAMÍN	28
FIGURA 3. FILOSOFÍA DE LA EXPERIENCIA EDUCATIVA. DEWEY	29
FIGURA 4. PRINCIPIOS DE LA EXPERIENCIA, DEWEY.....	30
FIGURA 5. METODOLOGÍA ESTADO DEL ARTE SOBRE POLÍTICAS PÚBLICAS, DOCUMENTOS Y REFLEXIONES ACADÉMICAS Y SOCIALES EN LATINOAMÉRICA QUE SE RELACIONAN CON EL CAMINAR COMO EXPERIENCIA DE APRENDIZAJE EN LA CIUDAD	33
FIGURA 6. LÍNEA DEL TIEMPO EVOLUCIÓN MIRADAS SOBRE EL PEATÓN.....	37
FIGURA 7. PAÍSES EN PROCESO DE CAMINABILIDAD, TRAZABILIDAD HISTÓRICA VERSUS CATEGORÍAS ANALÍTICAS	41
FIGURA 8. PAÍSES EN DESARROLLO MEDIO DE CAMINABILIDAD, TRAZABILIDAD HISTÓRICA VERSUS CATEGORÍAS ANALÍTICAS	43
FIGURA 9. PAÍSES EN DESARROLLO ALTO DE CAMINABILIDAD, TRAZABILIDAD HISTÓRICA VERSUS CATEGORÍAS ANALÍTICAS	45
FIGURA 10. PAÍSES DISCONTINUOS, TRAZABILIDAD HISTÓRICA VERSUS CATEGORÍAS ANALÍTICAS.	48

ANEXOS

ANEXO 1. MATRIZ BIBLIOGRÁFICA.....	64
ANEXO 2. MATRIZ ANALÍTICA	87
ANEXO 3. EL CAMINAR COMO EXPERIENCIA DE APRENDIZAJE EN LA CIUDAD DE BUENOS AIRES- ARGENTINA.	111

INTRODUCCIÓN

El caminar como experiencia de aprendizaje en la ciudad: Estado del arte sobre políticas públicas, documentos y reflexiones académicas y sociales en Latinoamérica 1994-2019, se enmarca dentro del proyecto interinstitucional “El caminar como experiencia de aprendizaje de la ciudad”, desarrollado por el grupo de Investigación Pedagogía Urbana y Ambiental, vinculado al énfasis en educación comunitaria, interculturalidad y ambiente de la Maestría en Educación de la Universidad Pedagógica Nacional. Este proyecto buscó explorar la forma en que los habitantes de 8 ciudades de seis países latinoamericanos: México, Colombia, Perú, Argentina, Uruguay y Chile, valoraron un conjunto de condiciones que hacen caminables las ciudades. Tuvo el objetivo de promover la exploración en red de grupos de investigación interesados en las dinámicas sociales y educativas que se sitúan en los espacios urbanos, para contribuir en el análisis de los aspectos que conforman una ciudad educadora Páramo & Burbano (en prensa).

El presente estado del arte se realiza en base al análisis de cuatro categorías documentales. La primera corresponde a *documentos de referencia*, la cual se constituye por manuales, artículos y guías. La segunda se denomina *encuentros académicos y sociales*, y está compuesta por documentos asociados a conferencias, foros y congresos. La tercera categoría se refiere a *normatividad* y recoge leyes, decretos, acuerdos y resoluciones. Finalmente, la categoría analítica *política pública* agrupa documentos del tipo proyectos, programas, planes, estrategias, campañas y decálogos expedidos en 20 países de la región. Con estas categorías se buscan identificar similitudes, diferencias y tendencias en común entre los distintos países, en torno a la promoción del caminar como experiencia de aprendizaje en la ciudad.

El documento se organiza en cuatro capítulos. El primero se denomina *Marco investigativo*, el cual reúne los fundamentos de la investigación como lo son la justificación, la pregunta a desarrollar en la investigación y sus objetivos. El segundo capítulo se titula *Referentes conceptuales* y desarrolla los aspectos teóricos abordados en el estado del arte como lo son el caminar, la experiencia, y la ciudad con todo lo que respecta desde una visión cultural, de espacio público y movilidad.

Posteriormente, el capítulo referente a la *Metodología* resalta la importancia de los estados del arte en la investigación, para luego exponer el diseño metodológico y el proceso investigativo realizado. El capítulo de *Hallazgos* muestra los diferentes análisis, resultados y comparaciones arrojadas en la revisión documental de los 20 países latinoamericanos en base a las cuatro categorías (normativa, política pública, documentos de referencia, encuentros académicos y sociales), trazadas en el desarrollo de la investigación. Por último, la investigación cierra con las *Conclusiones* derivadas de los análisis como aporte a la consolidación de información, con el propósito de fortalecer el campo de la Pedagogía Urbana y Ambiental, además de contribuir a que la ciudad sea un ambiente de experiencias de aprendizaje.

CAPÍTULO I. MARCO INVESTIGATIVO

El presente estado del arte, como parte del proyecto mencionado, realiza una revisión sistemática de documentos técnicos, normativos, de referencia y encuentros académicos y sociales ligados a procesos de percepción sobre la importancia de la experiencia de aprendizaje al caminar en la ciudad, con el fin de proporcionar una visión actualizada del estado de las mismas, al campo de conocimiento del grupo de Pedagogía Urbana y Ambiental, y al público latinoamericano en general, propiciando iniciativas para ahondar más sobre cómo la ciudad y sus espacios públicos son ambientes de aprendizaje, de acuerdo al nivel descriptivo que aborda el Movimiento de Ciudad Educadora, según lo expuesto por Muñoz (2013, págs. 3-4).¹

Para iniciar el estudio, el presente capítulo expondrá la descripción del problema, la justificación y la pregunta de investigación, los cuales enmarcan las expectativas sobre el tema a analizar, junto con el objetivo general y los objetivos específicos.

1.1. JUSTIFICACIÓN, DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA Y PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN

Actualmente existen diversas investigaciones sobre el contexto de la educación en el espacio público. Una de las más posicionadas es la desarrollada por la Asociación Internacional de Ciudades Educadoras – AICE, donde la ciudad es vista como un espacio de aprendizaje: *“la ciudad presenta elementos importantes para una formación integral: es un sistema complejo y a la vez un agente educativo permanente, plural y poliédrico, capaz de contrarrestar los factores deseducativos”* (AICE -Asociación Internacional de Ciudades Educadoras ,2004, pág. 16).

Dichas investigaciones fomentan cambios en la percepción de la ciudad, interviniendo en espacios académicos y sociales que llegan a influir en las políticas de los países, para transformar tanto la normativa, como la infraestructura de sus ciudades. Es así como los medios de comunicación y los

¹ El Movimiento de Ciudad Educadora se estructura a partir de dos niveles, definidos por Trilla (2005): el descriptivo, que se relaciona con la manera en que se aprende espontáneamente en la ciudad, qué recursos educativos hay en la ciudad, entre otros; y el proyectivo, que aborda criterios pedagógicos.

encuentros de colectivos sociales y académicos, convergen en el actual mundo globalizado para dinamizar el caminar como una experiencia de aprendizaje.

Por lo anterior, cabe preguntarse qué características han acompañado el cambio de percepción del caminar en las ciudades, que información se puede localizar en documentos de referencia frente al reto que es conceptualizar y orientar una ciudad como espacio de aprendizaje, y qué papel posee el peatón como agente del caminar en el ámbito de la ciudad.

De igual forma, al ser la Asociación Internacional de Ciudades Educadoras-AICE una de las abanderadas en la promulgación de esta tendencia, es relevante analizar los avances de las ciudades afiliadas a la misma frente al tema de la caminabilidad, e igualmente realizar un contraste con las ciudades que no se encuentran afiliadas y muestran avances en la misma línea. En consecuencia, es pertinente desarrollar un estado del arte que responda sobre el curso actual de estas cuestiones, abordando categorías analíticas como: Política pública, normativa, encuentros académicos y sociales, y documentos de referencia en el ámbito latinoamericano. Hasta el momento no existe una revisión sistemática que relacione estas categorías en conjunto, abarcando aspectos sociales, académicos y de avances de los países sobre políticas públicas que estén alineadas y faciliten las experiencias de aprendizaje al caminar.

En consecuencia, el presente estado del arte se perfila a partir de la siguiente pregunta de investigación:

¿Cuáles son los alcances y posibles similitudes, diferencias, coyunturas o tendencias en las políticas públicas, documentación técnica, normativa, de referencia y encuentros académicos y sociales en Latinoamérica, relacionados con el caminar como experiencia de aprendizaje en la ciudad?

1.3. OBJETIVO GENERAL

Proporcionar un recorrido del proceso que han llevado los países latinoamericanos entre 1994 y 2019, en términos de similitudes, diferencias, coyunturas o tendencias frente a la incursión de prácticas dinámicas, sociales y educativas en las ciudades alrededor de la generación de experiencias de aprendizaje al caminar.

1.4 OBJETIVOS ESPECIFICOS

- Dar cuenta de los antecedentes relacionados con el término peatón y sus posibles transformaciones en Latinoamérica entre 1994 y 2019.
- Identificar comportamientos similares entre grupos de países con respecto a sus avances en la transformación de la ciudad hacia la caminabilidad entre 1994 y 2019.
- Realizar un contraste, entre ciudades inscritas y no inscritas, que hacen parte de países miembros de la Asociación Internacional de Ciudades Educadoras-AICE, alrededor de la generación de experiencias de aprendizaje al caminar.

CAPÍTULO II. REFERENTES CONCEPTUALES RELACIONADOS CON EL CAMINAR COMO EXPERIENCIA DE APRENDIZAJE

Este capítulo aborda referentes conceptuales que enmarcan el presente estado del arte, como lo son la ciudad y su espacio público, desde miradas académicas desarrolladas por autores como Pablo Páramo, Mónica Cuervo y Andrea Burbano, quienes articulan en sus investigaciones aspectos como las interacciones y las tensiones sociales. Además, expone el caminar donde el protagonista es el movimiento y el peatón, que es el agente que lo genera, para finalmente articular el caminar con la experiencia vista desde diferentes enfoques, que llegan al fin último del aprendizaje, desde autores como Montaigne (1533-1952), Bacon (1561-1626), Kant (1724-1804), Walter Benjamín (1892-1940), entre otros.

2.1. LA CIUDAD, SU ESPACIO PÚBLICO Y LA IDENTIDAD URBANA

La ciudad es reconocida por el peatón al caminar los espacios públicos que la conforman. Son estos los que brindan identidad y carácter a las ciudades. Es por ello que, a lo largo del libro *Experiencia urbana en el espacio público de Bogotá en el siglo XX*, Páramo & Cuervo (2009) muestran cómo los peatones disfrutaban de las calles empedradas y las alamedas con vegetación, pues para comienzos del siglo aun los medios de transporte seguían siendo de tracción animal. No obstante, la incursión del tranvía y sus constantes averías generaron la necesidad de instalar empresas de coches, lo cual generó en la movilidad la aparición de vehículos motorizados administrados por empresas, lo que transformó el espacio público con la ampliación de vías y la construcción de andenes, y a su vez influenció el cambio de hábitos y costumbres de los ciudadanos. Junto a estos cambios iniciaron los accidentes de peatones, automóviles varados y peatones imprudentes, según reseña del diario El Espectador en 1936².

²“Fueron numerosos los accidentes de tránsito que se presentaron ayer en la ciudad. En la carrera trece, entre calles 57 y 58, el automóvil 33630, conducido por el señor Luis Espinosa, atropelló violentamente a la señora Carmen Moreno. El auto número 5058, conducido por el chofer Octavio Hernández, con pase 2488, atropello a Pedro Galvis” Páramo & Cuervo, *La experiencia urbana en el espacio público de Bogotá en el siglo XX, una mirada desde las prácticas sociales* (2009, págs. 146-155).

En el contexto de la movilidad, los accidentes de tránsito siguieron presentándose durante los años treinta. En 1948 el Bogotazo estuvo presente como uno de los generadores del debilitamiento del tranvía y el fortalecimiento de la presencia de los buses en la ciudad. Para 1951 dejó de funcionar el tranvía y fue reemplazado por el servicio de troles.

Esta nueva transformación de la movilidad y las continuas muertes de peatones en la vía incentivaron la generación de planes para descongestionar el centro de la ciudad. Uno de ellos fue el Plan Le Corbusier (1951), que pretendía reglar la ciudad mediante su zonificación. Durante los siguientes años se desarrollaron varios pilotos de planes y programas donde no solo se incluía lo urbanístico y lo monetario, sino también a la población, como fueron los programas adelantados por el Alcalde de Bogotá Juan Martín Caicedo en 1988. El primero de ellos fue un pico y placa vehicular, una segunda medida fue la obligación de ir dos o más pasajeros por auto, y una tercera fue la liberación de tarifas de los parqueaderos de la zona. Este tipo de programas produjeron reglamentaciones y acuerdos para mejorar la movilidad, permitieron recuperar el espacio público para que el peatón caminara con seguridad, generando de este modo un aprendizaje como resultado de la interacción.

Con estos cambios políticos y económicos, la ciudad se transformó física y socialmente con el paso de los años, lo cual convirtió al espacio público en centro de estudios y análisis académicos. Tal es el caso de la investigación desarrollada por Burbano (2006) sobre el impacto de las modificaciones espaciales en los conflictos entre actores del espacio público, la cual se centró específicamente en las tensiones generadas por la presencia de vendedores informales en el barrio Restrepo occidental. Las problemáticas identificadas en la investigación fueron “congestión peatonal, la obstaculización de los accesos de algunos apartamentos que pertenecen a los edificios multifamiliares Alfonso López Pumarejo, la ocupación por vendedores informales fuera del área delimitada, problemas de contaminación, inseguridad en el sector y disminución de las ventas para los informales” (Burbano A. M., 2006). Las aplicaciones de los mapas conductuales utilizados en la investigación, permitieron observar que las actividades principales que prevalecen son las de las personas que caminan, es decir, peatones que al caminar generan interacciones con su entorno que se transforman en aprendizajes.

Como el estudio lo evidenció, no sólo los aspectos físicos están presentes en la ciudad, sino las tensiones sociales por las interacciones en el espacio público que hacen parte de ella. Estos

aspectos se entrelazan para introducir nuevas categorías a tener en cuenta en la ciudad como la identidad social urbana (Pol & Valera, 1994) y los sociolugares públicos (Páramo P. , 2017). La primera de ellas se refiere a la persona, como residente de una ciudad, adquiere unas características psicológicas y sociales asociadas al lugar, donde no solamente se construye en relación con los otros, sino también en relación con los diferentes lugares que definen y estructuran su vida diaria. Con respecto a los sociolugares, se trata de espacios públicos abiertos, como el barrio, la calle, las plazas, donde se dan encuentros efímeros, no mediados por el consumo, sino generados por las actividades comunes y espontáneas realizadas por los caminantes, peatones o paseantes.

Igualmente, al desarrollarse nuevas categorías a nivel académico los avances a nivel normativo en su gran mayoría han sido incentivados por transformaciones urbanísticas generadas por el uso comercial, lúdico y estético de los suelos. Esta reorganización espacial urbana ha generado la necesidad de actualizar las políticas públicas dinamizadas desde las normativas de cada país que establecen estrategias que permiten a las ciudades ser caminables desde aspectos como la recuperación de espacios públicos, la inclusión de las voces de los ciudadanos en los planes y programas entre otras. En particular Colombia se organiza desde la ley 388 de 1997, la cual incluye en su literal la disposición del Plan de Ordenamiento Territorial- POT el cual contiene el conjunto de objetivos, directrices, políticas, estrategias, metas, programas, actuaciones y normas adoptadas para orientar y administrar el desarrollo físico del territorio y la utilización del suelo. En el Caso de México se denomina Ordenación Territorial-OT, que al igual que Colombia busca constituir un proceso de planeación territorial con un enfoque integral multifactorial, que refleja la naturaleza compleja y dinámica del territorio. En Argentina también se denomina Ordenamiento Territorial-OT, pero emana de la Ley de Ordenamiento Territorial Nacional – LOTN y busca los mismos fines.

En general los países latinoamericanos se caracterizan por poseer Planes de Ordenamiento que definen las formas de utilización del suelo, que a su vez normatizan de formas distintas los aspectos de tipo social, cultural, entre otros. Para el caso estricto de la investigación y como se podrá detallar en el análisis de la información recolectada, se enfocan en Planes Maestros de Movilidad³, Planes

³ Denominación del plan abordado en Colombia.

Maestros de Transporte⁴, Planes de Movilidad⁵ o leyes de flujo de peatones⁶, que coinciden en sus contenidos y formas aportando hacia la caminabilidad de las ciudades, a su vez son los que dinamizan los programas desarrollados por las políticas públicas de los gobernantes de cada ciudad.

2.2. EL CAMINAR

Ahora bien, frente a lo que caracteriza al caminante, peatón o paseante, que es la actividad de caminar, el movimiento, el desplazarse, autores como Lee & Ingold (2006) introducen el concepto de *embodiment* para analizar el cuerpo en movimiento, que se refiere a una suerte de armonización socialmente establecida entre el yo y el ambiente, los estímulos del entorno del caminante que se perciben por los sentidos, al mismo tiempo de una forma particular que permite estar sintonizado con el entorno. Igualmente, investigaciones relacionadas con el caminar se enfatizan en cómo se camina y lo ocurrido en el transcurso, como lo desarrolla Aguilar M. A. (2016) en el artículo “*El caminar urbano y la sociabilidad trazos desde la ciudad de México*”, donde concluye que el caminar en la ciudad participa en la creación de la experiencia urbana:

“Al tiempo en que se despliegan repertorios posibles de relación con otros en el caminar en la ciudad también se activa la memoria a partir de marcas, elementos materiales o simbólicos, presentes en el desplazamiento o bien desde evocaciones que siguen la lógica del cuerpo y la reflexión y no se encuentran casualmente ligadas a un determinado entorno” (Aguilar M. A., 2016, pág. 24).

Esta experiencia urbana en el espacio interactivo del desplazamiento al caminar, crea una unidad entre la movilidad y el vínculo interpersonal, que se activa cuando en el espacio se evocan múltiples ángulos, texturas y sitios como parques o centros históricos. La corporalidad del caminante se mueve en diversas escalas temporales, ya sea en un lapso de recorrido inmediato o el de la evocación, en un movimiento en variadas direcciones.

⁴ Denominación del plan abordado en Ecuador.

⁵ Denominación del plan abordados en Guatemala y varios países centroamericanos.

⁶ Ley desarrollada en Brasil como eje de los planes de movilidad.

A la par, se han abordado los modos del caminar, por autores como Mauss (1968) sobre maneras culturales de moverse, o Hernández & Guerin (2016) sobre la experiencia de la caminata urbana durante la noche, donde se exponen dos tipos de régimen del caminar: el lúdico y el utilitario. Estos autores investigan la París nocturna, donde identifican personas que caminan tranquilamente o apresuradamente, turistas curiosos entre otros e interpretan como la noche cambia el caminar, tema que debe ser incluido desde su perspectiva a estudios urbanos, se entrelazan los modos con las temporalidades (los días laborales, los fines de semana, las vacaciones):

“Las temporalidades identificadas son relativas a los diversos ritmos urbanos y a la práctica del espacio urbano a pie. Puede reconocerse una caminata funcional: el trayecto para ir al trabajo o el regreso a casa que se realiza bajo un régimen de anonimato máximo, evitando tocar a los otros usuarios que esperan o que circulan, consultando el móvil, etc. Y hay otra caminata menos apresurada, que se lleva a cabo por un motivo festivo o de deambulación nocturna sin objetivo fijo, en la cual se adopta una postura de visibilidad: interacciones ruidosas, un caminar despreocupado, por lo general en grupo.” Hernández & Guerin, 2016, pág. 47).

Estos modos, regímenes, tipos de caminar, están estrechamente ligados con las temporalidades, el clima, los mobiliarios que conforman el ambiente que rodea a la acción de caminar, y que, al entrar por los sentidos del caminante, generan la experiencia, sea esta buena o mala. Pero que sin duda se genera en la ciudad, que genera por su dinámica una pedagogía y convierte a la ciudad en educadora.

2.3 LA PEDAGOGIA URBANA DENTRO DE LA CIUDAD EDUCADORA

La pedagogía urbana se delinea como un campo del conocimiento que recientemente se ha fortalecido, y que sin duda se circunscribe dentro de la tendencia de la Ciudad Educadora promovida por la Asociación internacional de ciudades educadoras AICE.

El movimiento que promovió la Ciudad Educadora, inicia su travesía en el año de 1990 con motivo del I congreso Internacional de Ciudades Educadoras, celebrado en Barcelona. En este se define la hoja de ruta donde reposan objetivos y generalidades que serán la guía para las ciudades que

componen el movimiento, este documento es denominado Carta de Ciudades Educadoras⁷, y con el paso de los años ha sido ajustado y robustecido.

El ideal del movimiento de Ciudad Educadora logra ser condensado por Trilla (1989) “la ciudad puede planearse según esta perspectiva, como un lugar diseñado a propósito para el aprendizaje y el crecimiento personal del ciudadano”, llegando a ser la ciudad por todo lo que la integra, un agente educativo.

Posteriormente, en 1994 este movimiento se formaliza como Asociación Internacional de Ciudades Educadoras sin ánimo de lucro, en el III Congreso celebrado en Bolonia. Constituida como una estructura permanente de colaboración entre los gobiernos locales comprometidos con la Carta de Ciudades Educadoras. Al cierre del ejercicio 2018, el número de miembros asciende a 493 ciudades de 36 países de todos los continentes.

Autores como Trilla (1997), relacionaron la pedagogía urbana con la ciudad al referirse a ella “como conjunto de procesos que buscan favorecer los elementos para que los ciudadanos de manera informal aprendan, lean y utilicen la ciudad críticamente, participen activamente en su construcción y continúen su formación a través de la cotidianidad”. Donde el aprendizaje se da de manera espontánea mediante la experiencia en la ciudad y con la ciudad.

Por su parte Espinosa (2010), se refiere a la pedagogía urbana como “ la necesidad de entender la ciudad como objeto de estudio y medio educativo, reconociendo las posibilidades de formación y socialización de los ciudadanos a partir de sus experiencias y vivencias en el espacio público, con un cuerpo teórico propio y un programa de investigación que realiza contribuciones importantes en beneficio de la vida urbana”, en su definición aporta términos como espacio público y cuerpo teórico, recalcando la importancia de la realización de investigaciones en las ciudades que permitan fortalecer este campo del conocimiento.

Finalmente, Páramo (2010) logra robustecer la definición de pedagogía Urbana de tal modo que esta se circunscribe dentro de la ciudad como elemento esencial en el aprendizaje “ La Pedagogía Urbana debería entenderse como el campo de conocimiento que integra la epistemología, la

⁷ Para mayor detalle se puede consultar la Carta de Ciudades Educadoras en el link <http://www.edcities.org/carta-de-ciudades-educadoras/>

historia, la teoría, los conceptos y las prácticas que surgen del estudio de las relaciones transactivas de tipo formativo que se dan entre el individuo o los grupos, con el entorno urbano y sus instituciones mediante mecanismos informales y no formales”. Dichas relaciones transactivas están ligadas a las experiencias que se generan tanto con los otros como con el entorno.

2.4. LA EXPERIENCIA

La experiencia, como se mencionó anteriormente, es compañía permanente del caminar. Ha sido abordada desde diferentes enfoques desde la religión y la ciencia, para dar sentido a su presencia en las diferentes actividades humanas. Poetas, abogados, filósofos y científicos la han abordado en sus trabajos, como es el caso de Montaigne (1533-1592) quien con una metodología cualitativa aborda la experiencia basada en sentimiento como en el intelecto. En el capítulo XIII de sus ensayos, dedicado a la experiencia, expresa que *“Ningún deseo más natural que el deseo de conocer. Todos los medios que a él pueden conducirnos los ensayo, y, cuando la razón nos falta, echamos mano de la experiencia”* (Montaigne M. , 2003, págs. 310-347). Para este autor la experiencia es para compartir, no para acaparar; se caracteriza por una magnitud constante y no se encuentra presente en la muerte.

Por otro lado, Francis Bacon (1561-1626) aborda la experiencia desde una metodología cuantitativa, donde es asistente de la razón: *“resta la mera experiencia, la cual, si simplemente sucede, es denominada azar; si fuera buscada se llama experimento”* (Bacon F. , 1985, págs. 82-137) . La experiencia no se busca, se interioriza por los sentidos, y dichos sentidos en este contexto son atinentes al caminante.

Desde un punto de vista filosófico, Kant (1724-1804) diserta sobre la experiencia en sus escritos sobre la deducción de los principios de la razón práctica, al mencionar que *“Principios sintéticos a base de meros conceptos sin intuiciones eran imposibles, antes bien éstos sólo podían darse en relación con aquella que era sensible, por lo tanto también solamente con objetos de una experiencia posible, porque los conceptos del entendimiento unidos a esta intuición son lo único que hace posible el conocimiento que denominamos experiencia”* (Kant, La crítica de la razón práctica Immanuel Kant, 2003, pág. 39).

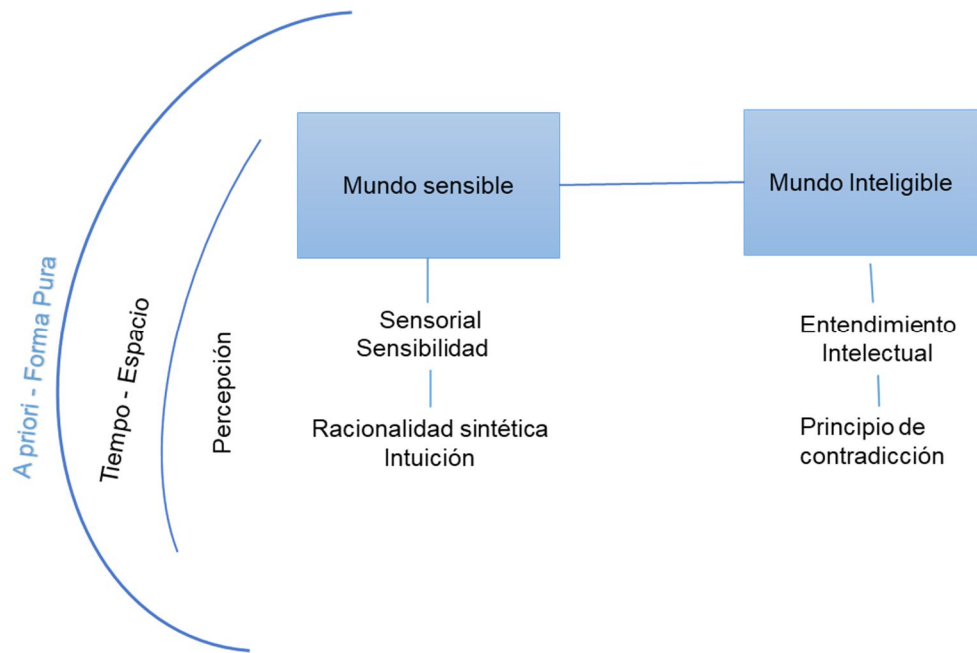


Figura 1. La forma y los principios del mundo sensible y del inteligible” Emmanuel Kant

Fuente: Elaboración propia. Interpretación de la traducción de Kant, La forma y los principios del mundo sensible y del inteligible, carta a Marcus Herz.

La figura 1 resume que para Kant eran percibidos dos mundos: el relacionado con lo inteligible y lo sensible relacionado a la intuición y la racionalidad sintética de la percepción, a lo que hace referencia en la cita textual anterior. Kant sin duda relaciona la experiencia con el espacio y el tiempo, categorías que están presentes en el caminar, donde emergen los dos mundos mencionados, el inteligible y el sensible, que se complementan una suerte de armonización.

En este orden es conveniente recordar los planteamientos de la psicología sobre la experiencia con Walter Benjamín (1892-1940), quien consideró el sujeto y el objeto como un solo elemento, y le proporcionó gran relevancia a la memoria, expresada como recuerdos infantiles, junto al lenguaje como un enlace relevante en las experiencias y sus narrativas. Los elementos relacionados por Benjamín proporcionan una secuencia lógica para el caminar y para que este se convierta en experiencia, pues sin el lenguaje no podrían emerger las narrativas, las cuales son producto de la experiencia, en Benjamín están permeadas de las memorias, que bien podrían ser antiguas o del instante.

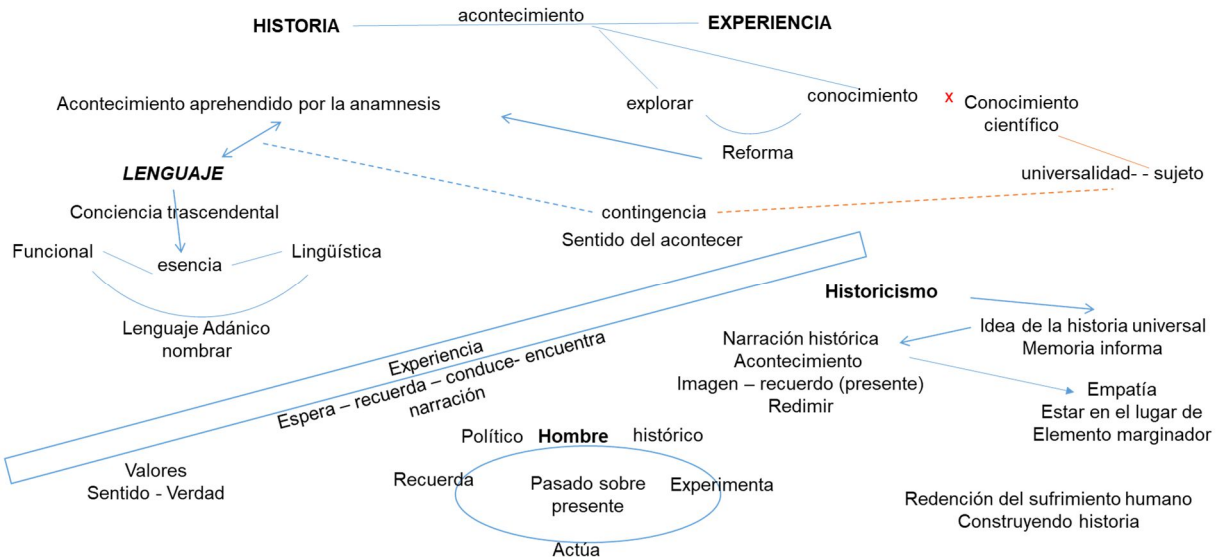


Figura 2. Historia de la experiencia, y la experiencia de la historia. Benjamín

Fuente: Elaboración propia. Toro A. (1999)

La figura 2 refleja la conexión entre lenguaje, experiencia e historia que abordaba Benjamín en sus escritos. Dicho autor identificaba dos clases de experiencias: la primera, la *Erlebnis* referente a la experiencia inmediata, que no posee ninguna resonancia narrativa, y la segunda la *Erfahrung*, experiencia a largo plazo, donde se hace colectiva la narración. Para Benjamín el hombre es un ser político e histórico, que recuerda, actúa y experimenta, lo cual le permite encontrar una narración. Al ser narrador, rescata la memoria, no para dar coherencia al pasado, sino para sacarlo de la alienación. En consonancia, el hombre mencionado por Benjamín, bien podría realizar la acción de caminar, y para este caso igualmente se darían las condiciones por él mencionadas.

En representación de autores de la primera mitad del siglo XX, John Dewey se destaca por sus escritos sobre educación, donde indiscutiblemente la relaciona con la experiencia. Este autor es figura representativa de la educación progresista, donde el género de educación basado en ideas era un reto.

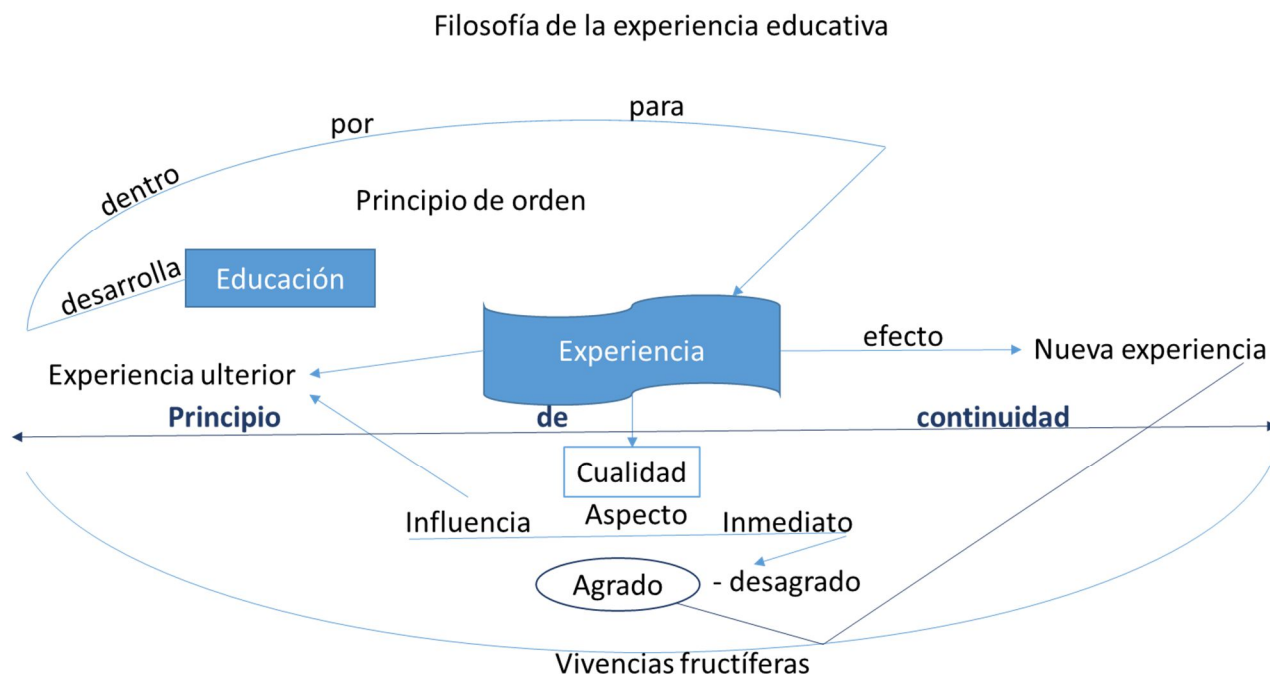


Figura 3. Filosofía de la experiencia educativa. Dewey

Fuente: Elaboración propia. Experiencia y educación John Dewey. Capítulo II Necesidad de una teoría de la experiencia (2004-2010) memoria y crítica a la educación dirigida por Agustín Escolano Benito.

Para Dewey la experiencia es continua, en la medida en que las experiencias pasadas, presentes y futuras guardan una relación estrecha, y además poseen unas cualidades que pueden generar una sensación de agrado o desagrado, que depende de muchos factores del ambiente. Dewey introduce al maestro en sus escritos dejando en sus manos la labor de lograr experiencias agradables, puesto que de esto dependerá que las futuras experiencias también lo sean.

En el libro *“La experiencia y la educación”*, parte de una colección de clásicos de la educación, Dewey expone en su tercer capítulo dos principios de la experiencia, que encajan de forma clara con la educación progresista, y a su vez visibilizan la misión del educador, las condiciones del ambiente y los recursos relacionados con la experiencia, tal como se muestra en la figura 4.

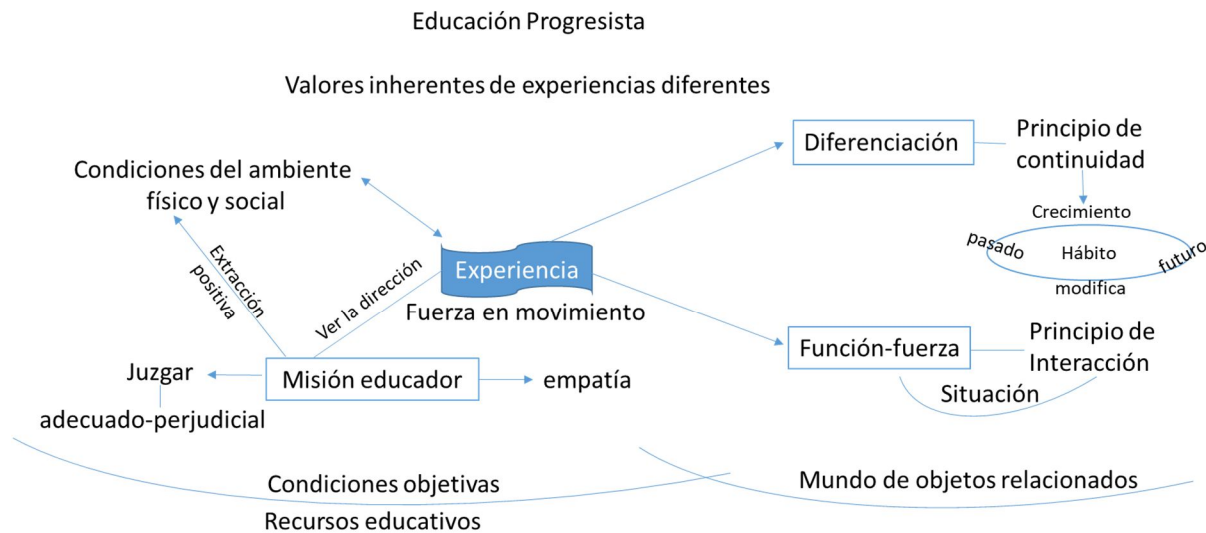


Figura 4. Principios de la experiencia, Dewey

Fuente: Elaboración propia. Experiencia y educación John Dewey. Capítulo III Criterios de la experiencia (2004-2010) memoria y crítica a la educación dirigida por Agustín Escolano Benito.

Cada experiencia es una fuerza en movimiento, por lo cual esta provista de criterios de diferenciación, fuerza y función que, llevados a la visión de Dewey, generan dos principios: el de continuidad y el de interacción. El primero recoge algo de la experiencia pasada, modificando en alguna forma la cualidad de la experiencia futura:

“Cuando un individuo pasa de una situación a otra, su mundo, su ambiente, se amplía o se contrae. No se encuentra viviendo en otro mundo sino en una parte o aspecto diferente de uno y mismo mundo. Lo que ha adquirido en conocimiento y habilidad en una situación se convierte en un instrumento para comprender y tratar efectivamente la situación que sigue. El proceso sigue en tanto que la vida y el aprendizaje continúan.” (Mercau, Sargiotto, & Vazqu ez, 2016, p ag. 9)

En la cita Dewey, entrelaza el principio de continuidad con el de interacción. El segundo est a presente en la palabra “situación”, que se constituye por las condiciones objetivas e internas con igualdad de presencia. Pero no se debe dejar de lado que no toda experiencia puede ser positiva, y es por ello que Dewey menciona que la misión del educador es una suerte de capacidad para juzgar si la experiencia podría ser o no adecuada, y junto con su empatía le proporciona la libertad de

desarrollar elementos que transformen el ambiente con los recursos educativos bajo las condiciones objetivas de la situación en que este trabajando.

Es por ello que las experiencias de aprendizaje no se deben limitar a las aulas de clase, estas se pueden dar en otros espacios. En esto se enmarca la importancia de la presente investigación, la cual aborda la ciudad como un espacio de aprendizaje que se genera en la actividad cotidiana del caminar. La investigación permite enlazar estas tres categorías teóricas: ciudad, experiencia y caminar, para dar cabida al análisis basado en las categorías analíticas de normatividad (leyes, decretos, acuerdos, resoluciones), política pública (proyectos, programas, planes, estrategias, campañas, decálogos), encuentros académicos y sociales (conferencias, foros, congresos), y documentos de referencia (manuales, artículos, guías). De esta forma, se busca identificar los avances de los países latinoamericanos frente a la caminabilidad y su desarrollo a nivel de transformación urbanística, políticas públicas, normatividad y educación relacionadas con el peatón.

CAPÍTULO III. METODOLOGÍA

El tercer capítulo, aborda la explicación detallada de los mecanismos utilizados para el análisis de la problemática de la presente investigación. Igualmente especifica el proceso investigativo de la misma, delineándola como una Investigación Documental que se realiza a manera de Estado del Arte, con el cual se busca identificar qué se ha dicho y qué no, cómo se ha dicho, y quién lo ha dicho, con el fin de develar el dinamismo y la lógica presentes en la descripción, explicación o interpretación del caminar como experiencia de aprendizaje. (Velez Restrepo & Galeano Marin, 2002)

Desde esta perspectiva, es relevante mencionar que un estado del arte consiste en inventariar y sistematizar la producción en un área del conocimiento, ejercicio que no se puede quedar tan solo en inventarios, matrices o listados; es necesario trascender cada texto, cada idea, cada palabra, debido a que la razón de ser de este ejercicio investigativo es lograr una reflexión profunda sobre las tendencias y vacíos en un área o tema específicos, (Vargas & Calvo, 1987). Al desarrollar un estado del arte, se identifica de forma rápida y apropiada los confines del conocimiento sobre el tema abordado, cualquier desviación y aspecto por estudiar traslada al investigador al desarrollo de posibles conocimientos nuevos o avances en los mismos, no contemplados anteriormente.

En este marco, para el caso de la presente investigación se adopta una metodología inicialmente heurística de indagación y exploración de las políticas, documentos y reflexiones, acompañada de un trabajo hermenéutico para interpretar, identificar y analizar posibles similitudes, diferencias, coyunturas o tendencias en la concepción de las políticas y demás referentes, frente a la incorporación de la experiencia de caminar como herramienta de aprendizaje de la ciudad.

3.1. DISEÑO METODOLOGICO Y PROCESO INVESTIGATIVO

Para una comprensión detallada de los pasos metodológicos que se desarrollaron en la construcción de esta investigación se presenta la figura 5. Como se visualiza allí, la presente investigación se desarrolla mediante dos fases: una heurística y una hermenéutica. La primera se dinamiza por seis sub-fases, que permiten desde un abordaje filosófico cumplir con el significado de la misma, que

es descubrir, encontrar e indagar en documentos o fuentes históricas, la información necesaria para procesos investigativos, que en este caso están enmarcados en políticas públicas, reflexiones académicas y sociales.

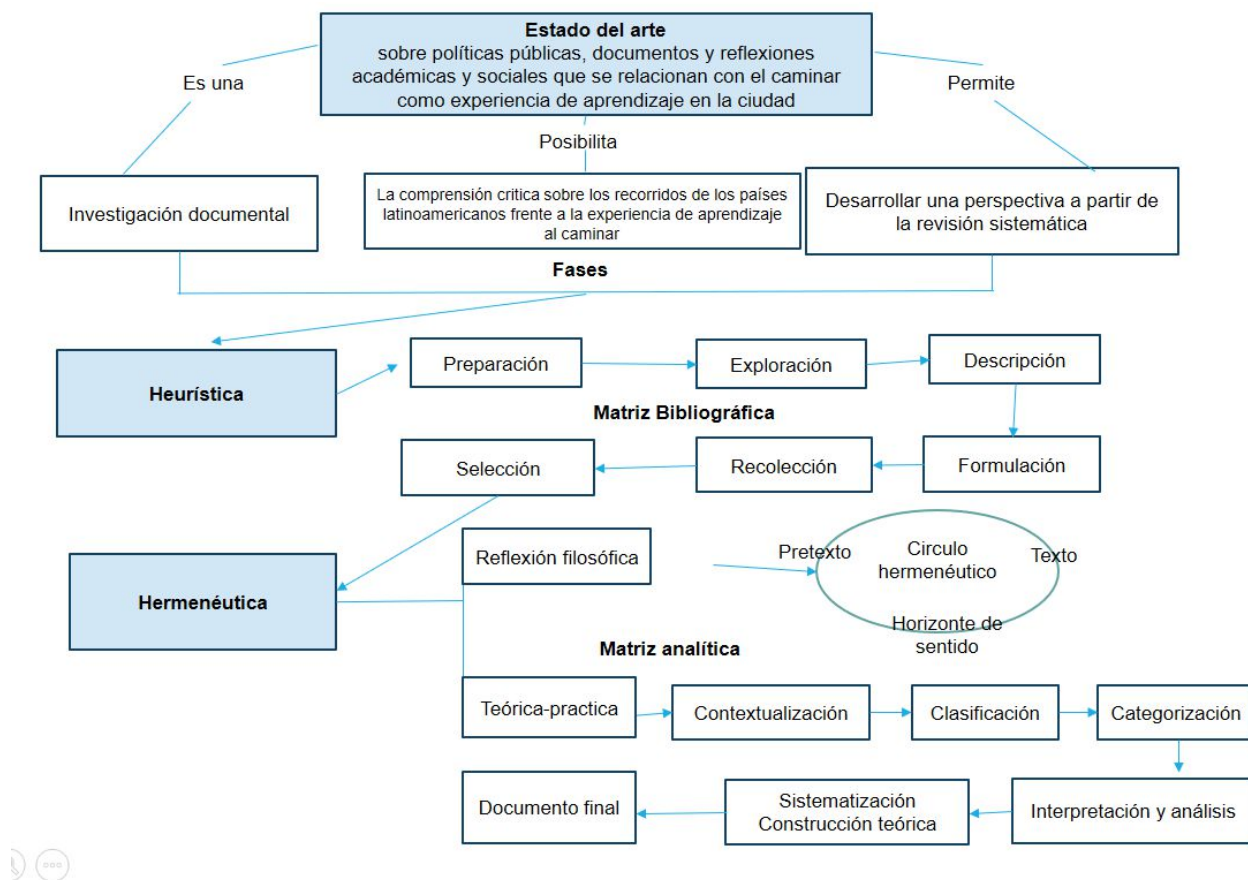


Figura 5. Metodología estado del arte sobre políticas públicas, documentos y reflexiones académicas y sociales en Latinoamérica que se relacionan con el caminar como experiencia de aprendizaje en la ciudad

Fuente: Elaboración propia.

Esta fase heurística, en su primera sub-fase denominada *preparatoria*, identifica y selecciona el área o tema que es investigado, que para el caso que nos compete fue expuesto en el capítulo I. Marco investigativo. Igualmente, esta sub-fase condensa las áreas temáticas comprendidas en el tema central, las cuales se enmarcan en su gran mayoría en los aportes que el grupo de Investigación en Pedagogía Urbana y Ambiental de la Universidad Pedagógica Nacional ha realizado sobre Educación Urbana con trabajos como: Valoración de las condiciones que hacen

habitabile el espacio público en Colombia. Revista territorios Burbano & Páramo (2013), Páramo & Cuervo, La experiencia en el espacio público de Bogotá durante el siglo XX. (2009), Páramo & Burbano, Convivencia ciudadana en ciudades latinoamericanas (2019), entre otros. También se basa en las temáticas referentes al caminar y la experiencia vistas desde el aprendizaje, lo cual se citó en el Capítulo II Referentes conceptuales.

A continuación, en las sub-fases de *exploración y descripción*, se realizó una lectura analítica del problema para precisar la necesidad de la información que se requería, definiendo como delimitación espacial 20 países de Latinoamérica y el abordaje de documentos comprendidos entre 1994 y 2019. Por consiguiente, en la *formulación* se generaron ideas base para la construcción de la matriz bibliográfica⁸, instrumento con el cual se realizó el registro e identificación de las fuentes de información y acopio de datos. Ya con esta herramienta, en la sub-fase de *recolección* se compilo la información, según parámetros establecidos, en bases de datos de acceso libre como Redalyc, Eric, Dialnet, Google académico, Banco Interamericano de Desarrollo, Scielo y Latindex.

Finalmente, en la sub-fase de *selección* se organizó y clasificó la información con ayuda de la matriz bibliográfica, en la cual se identificó que la información era insuficiente debido a su tipología técnica, por lo que no respondería en su totalidad a los objetivos específicos delimitados en la presente investigación. Por tanto, para complementar la información se desarrollaron dos acciones: la primera, consultar directamente en páginas web gubernamentales, periódicos y revistas, abordando además de la categoría normativa, las categorías de políticas públicas, documentos de referencia y encuentros académicos y sociales; la segunda acción consistió en radicar dos solicitudes a universidades con decanaturas de derecho en Bogotá, para robustecer la información y entregarla de manera selecta a la fase hermenéutica.

La segunda fase se refiere a la hermenéutica, que es la capacidad para traducir, interpretar y explicar las relaciones existentes entre un hecho y el contexto en el que acontece. Posee dos dimensiones: la primera es la reflexión filosófica sobre la estructura y condiciones del comprender (forma única de conocimiento, que aprehende la existencia como realización de sentido, de valor y de posibilidades [poder-ser]); la segunda es la teoría-práctica de un método, que incluye orientaciones para comprender e interpretar la realidad. El uso de la hermenéutica es destacado por varios autores como componente primordial en la construcción de estados del arte, en tanto

⁸ Esta se puede consultar en mayor detalle en el anexo 1.

propone la comprensión y transformación de un fenómeno desde sus referentes más inmediatos, permitiendo enlazar la descripción, explicación y construcción teórica nueva desde esa comprensión. (Tamayo & Pulgarín, 2011); (Hoyos Botero, 2000).

En cuanto a la primera dimensión, el círculo hermenéutico es fundamental en la reflexión filosófica, el cual está compuesto por tres momentos: el pretexto, el texto y el horizonte de sentido. Seguir el proceso hermenéutico para construir estados del arte, asegura una primera aprehensión a partir de estudios existentes y de acumulados investigativos desde diversos textos e investigaciones que antecedieron el estudio que se está iniciando (pretexto), cuestiones ligadas a la matriz bibliográfica construida para tal fin, la cual condensa la documentación existente relacionada con el caminar como experiencia de aprendizaje. Esos estudios se someten a un proceso de análisis e interpretación (texto), proceso que da lugar a un nuevo texto (horizonte de sentido), que genera las primeras apreciaciones de la investigación.

Estos momentos están estrechamente ligados a los pasos de contextualización, clasificación y categorización en la dimensión teórico-práctica, abordados por Vélez & Calvo, (1992). En la contextualización se tiene en cuenta el planteamiento del problema de estudio y sus límites, el material documental que se utilizará en la investigación y algunos criterios para contextualizarlos. En la clasificación se determinan los parámetros que deben tenerse presentes para la sistematización de la información, la clase de documentos que se estudian, sus objetivos, la cronología, las diversas disciplinas que enmarcan los trabajos, las líneas de investigación, el nivel de las conclusiones y el alcance. Esta información se clasifica tipológicamente y según el interés que requiera el análisis.

Por su parte, la categorización es el paso que tiene en cuenta la jerarquización y generación de información para su correcto manejo, lo que implica recuperar lo que se conciba como esencial, facilitando así el estudio del fenómeno a investigar. Este paso puede organizarse dentro de dos categorías: una interna, derivada directamente del estudio de la documentación bajo el enfoque de las temáticas, metodologías, hallazgos, teorías, estudios prospectivos o retrospectivos, y una externa que relaciona aquellas temáticas que permite establecer una contribución socio-cultural al interior de la investigación.

Finalmente, se cierra estableciendo asociaciones analíticas al estado del arte para desentrañar la esencia creativa del conocimiento, identificar las perspectivas y tendencias de la investigación y

reconocer el devenir hermenéutico como cardinal para la toma de decisiones Cabra (2003). Con el propósito de obtener una derivación más significativa para que los resultados de las investigaciones sean ajustables al entorno y transferibles a otros, estos pasos se desarrollan junto con la segunda dimensión teórico-práctica.

De hecho, *“la tarea metodológica no solamente se centra en una ampliación de la documentación, sino en la conversión de la investigación en sí, en consecuencia, se puede hablar de la investigación de la investigación”* (Jiménez, 2006). Por ello, es importante en todo trabajo hermenéutico realizar el ejercicio de pasar de la fragmentación realizada en las fichas o matrices, a la síntesis del texto y de la pluralidad del pensamiento a la reflexión crítica, sin dejar de lado o darle menos importancia a la sistematización. En consecuencia, la forma como se realice se puede traducir en tres pasos: la interpretación, la construcción teórica y la publicación.

El paso referido a la interpretación, consiste en proceder al análisis de los documentos por áreas temáticas de manera integrada, que para la presente investigación se realizó en cuatro áreas que se denominaron categorías analíticas (Normatividad, política pública, documentos de referencia, y encuentros académicos y sociales), en lo que permite ampliar el horizonte de estudio por unidades de análisis y proporcionar datos nuevos integrativos por núcleos temáticos, en el caso de la presente investigación se apoya en la matriz analítica⁹. La construcción teórica, por su parte, comprende la revisión de conjunto de la interpretación de los núcleos temáticos, con el fin de formalizar el estado actual del tema. Finalmente, la publicación es dar a conocer a la comunidad científica los resultados finales del estado del arte ya consolidado, aspecto del cual se avanzó al participar en el Congreso Internacional de Espacialidades y Territorios: habitares, riesgo y resistencia, realizado en México en instalaciones de la Benemérita Autónoma Universidad de Puebla, el año en curso.

⁹ Esta se puede consultar con mayor detalle en el anexo 2.

CAPÍTULO IV. HALLAZGOS Y CONCLUSIONES

Para finalizar la investigación, el presente capítulo estructura los hallazgos en tres secciones alineadas con los objetivos específicos expuestos anteriormente. La primera aborda la evolución del término “peatón” entre 1994 y 2019, la segunda desarrolla el análisis por países y presenta los resultados por país, agrupándolos según el grado de desarrollo a nivel de caminabilidad. Por su parte, la tercera sección rastrea los avances de cada ciudad afiliada a la Asociación Internacional de Ciudades Educadoras-AICE, con respecto a otras que no lo están. Finalmente, se apreciarán las conclusiones derivadas de los hallazgos en relación al objetivo propuesto.

4.1. LA EVOLUCIÓN DEL TÉRMINO “PEATÓN”

En el proceso de análisis de los documentos técnicos, normativos y de referencia (manuales, artículos, guías), se realizó una búsqueda de la palabra “peatón” y sus diferentes sinónimos, con la cual fue posible identificar una línea del tiempo que permite entender las diferentes miradas del caminante durante los últimos veinticuatro años.



Figura 6. Línea del tiempo evolución miradas sobre el peatón

Fuente: Elaboración propia.

Como se observa en la figura 6, las primeras apariciones de la palabra peatón están relacionadas con la categoría definida para esta investigación como normatividad, la cual integra documentos tales como leyes, acuerdos, decretos y resoluciones que están perfilados en cada país con sus legislaciones. Lo anterior indica que, inicialmente, la concepción del peatón giraba en relación a la reglamentación del espacio que compartía con los vehículos. La legislación argentina, muestra

por primera vez en Latinoamérica la palabra “peatón”, en el año de 1994; un año más tarde, se ubicó un hallazgo particular sobre la denominación del peatón en El Salvador, donde en la Ley de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, establecida mediante el Decreto 477 de 1995, no existe un apartado único para el peatón en su capítulo II, sino que a este se refieren como “vehículo de tracción humana”. En la actualidad esta ley sigue vigente y sin modificaciones.

Durante el periodo comprendido entre el 2000 y 2013 se dio un giro hacia la percepción del peatón, ya que organizaciones y empresas, como es el caso de la Organización Mundial de la Salud (OMS), generaron manuales de buenas prácticas y prevención de traumatismos por accidentes de tránsito. De esta manera, se dio un avance hacia los deberes y derechos del peatón en relación al espacio público compartido con los vehículos automotores, dando relevancia al derecho a la vida. Este aspecto influye en el desarrollo de políticas públicas y documentos de referencia en México, donde se referencia la palabra “transeúnte” como sinónimo del peatón en 2010. Por su parte, Argentina aporta la denominación de “caminante” en 2012, seguido de Nicaragua con “movilidad física” en 2013, en documentos de referencia y encuentros académicos y sociales.

Para 2017 en Panamá se identifica la palabra “actor” ligada a los trabajos desarrollados por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), los cuales proporcionaron una mirada integral y multidisciplinaria sobre la seguridad vial, desde las políticas públicas de transporte hasta los diseños de las obras de infraestructura. Por ello se integra a la dinámica del espacio público no solo al vehículo automotor, sino también al ciclista, al pasajero, al conductor y, por supuesto, al peatón, dando la denominación de “actores viales” a todos ellos.

A las campañas de seguridad vial y las reformas de los diseños viales y equipamientos promovidas por estas organizaciones, se suman alianzas público-privadas y la vinculación de la sociedad civil desde 2017 hasta la fecha, como parte del desarrollo de políticas públicas y la reformulación de proyectos donde son convocados, para proporcionar su visión acerca de la movilidad y de mejoras que se deben aplicar.

Finalmente, Colombia aporta el término “paseante” ubicado en documentos de referencia y encuentros académicos y sociales en 2018. Por tanto, la percepción del peatón pasa de una visión de compartir el espacio público con los vehículos automotores, a la seguridad de su vida en las calles, para finalmente ser visto como un ciudadano integrado como modo alternativo de

desplazamiento, aspecto que delimita el inicio de la incursión de la educación en espacios públicos, para nuestro caso, la ciudad.

4.2. ANÁLISIS POR GRUPOS DE PAÍSES

En cuanto al análisis por países frente a sus avances en la transformación de la ciudad hacia la caminabilidad, los documentos analizados permitieron agrupar los países en cuatro grupos debido a sus similitudes: El primero se denomina *países en proceso de caminabilidad*; el segundo *países en proceso medio de caminabilidad*; el tercero *países en alto desarrollo de caminabilidad*; y el cuarto *países discontinuos*, debido a que, por el estado actual de los mismos, no se ajustan a ninguno de los grupos anteriores. En la tabla 1 se puede observar el número de documentos revisados por país y por categoría de análisis. Los 198 registros analizados en su totalidad pueden ser consultados en el anexo.2

Tabla 1. Documentos consultados por grupos de países según categoría de análisis.

Documentos consultados por categoría de análisis					
País	Documentos de referencia (Manuales, artículos y guías) (Manuales, artículos y guías)	Encuentros académicos y sociales (Conferencias, foros y congresos)	Normatividad (Leyes, decretos, acuerdos, resoluciones)	Política pública (Proyectos, programas, planes, estrategias, campañas y decálogos)	Total de documentos consultados
Grupo 1. Países en proceso de caminabilidad					
Costa Rica	5	1	1	3	10
El Salvador	2		1	3	6
Guatemala	2	1	1	2	6
Honduras	2		2	2	6

Nicaragua	1	2	1	1	5
Panamá	2	1	1	4	8
República Dominicana	3	1	1	1	6
Grupo 2. Países en desarrollo medio de caminabilidad					
Bolivia	1	1	1	3	6
Ecuador	2	3	1	2	8
Paraguay	0	1	1	5	7
Perú	2	1	1	4	8
Puerto Rico	1	3	2	3	9
Uruguay	1	1	3	8	13
Grupo 3. Países en desarrollo alto de caminabilidad					
Argentina	1	1	4	8	14
Brasil	2	1	2	3	8
Chile	2	1	3	2	8
Colombia	1	3	16	13	33
México	1	4	4	10	19
Grupo 4. Países discontinuos					
Cuba	3	0	1	3	7
Venezuela	1	3	2	4	10

Fuente: Elaboración propia.

El grupo de *países en proceso de caminabilidad* está compuesto por siete países: Guatemala, El Salvador, Nicaragua, Costa Rica, Honduras, Panamá y República Dominicana. El proceso de análisis de este grupo se basó en 47 documentos, de los cuales 17 correspondían a la categoría de documentos de referencia, 6 a encuentros académicos y sociales, 8 a normatividad y 16 a políticas públicas.

En la figura 7 se observan los países que integran el primer grupo, desplegando las categorías analíticas definidas en la investigación, junto al año de aparición de cada una. En general, este grupo se encuentra conformado por países de Centro América, que inician sus desarrollos a nivel

de caminabilidad con apoyo económico y cooperación técnica de organizaciones como el Banco Mundial, Banco Interamericano de Desarrollo (BID), y de países como México, mediante el Fondo Yucatán y China. Este desarrollo está ligado a procesos de movilidad sostenible promovida por los países europeos.



Figura 7. Países en proceso de caminabilidad, trazabilidad histórica versus categorías analíticas

Fuente: Elaboración propia

El primer país a abordar es Costa Rica, que se caracterizó por la importancia que los colectivos sociales y la academia le dan a la movilidad del peatón, incluyendo la realización de forma particular de arreglos a nivel urbanístico. Igualmente, se denota el interés del gobierno a partir de 2014, cuando se impulsa y actualiza la normatividad frente a los espacios sostenibles del peatón.

Dentro del análisis de El Salvador, se identifica un bajo desarrollo hacia un enfoque de movilidad sostenible, al punto de no presentar actualización de leyes referentes al transporte terrestre, tránsito y seguridad vial desde 1995, donde se le denominó al peatón “vehículo de tracción humana”. Es relevante mencionar que los primeros avances frente a desarrollos con respecto a la caminabilidad de sus ciudades aparecen a inicios de 2010.

Por su parte, Guatemala hace parte de los países de Centro América que recientemente entran al cambio de una movilidad sostenible, por lo que hasta 2019 se proyecta un Plan de Movilidad. Los avances de cambios urbanísticos para adaptar espacios para el peatón son lentos, pues los que existen actualmente fueron desarrollados mediante convocatorias generadas desde los colectivos sociales existentes en el país. Respecto a la normatividad, los términos que aparecen en los documentos son “movilidad a pie” y “peatonal”; no se utilizan otros términos.

República Dominicana es el único país de este grupo que no está ubicado en Centro América. En el análisis de documentos de referencia se identificaron colectivos sociales y fundaciones que promueven la movilidad a pie mediante caminatas. A nivel de normativa, programas y planes, incursiona en la movilidad sostenible en 2018, aunque existe normatividad desde 2000; allí el peatón es percibido como un elemento de la movilidad. Sin embargo, al apoyarse en los desarrollos de países como Colombia y Brasil, vislumbra un cambio en la percepción del peatón y su importancia en la movilidad sostenible a corto plazo.

En cuanto a Panamá, sus leyes de tránsito fueron estructuradas en 2007. En ellas el peatón es visto como un elemento de la movilidad, aunque diez años después inicia cambios en las mismas con un enfoque de movilidad sostenible. A diferencia de los demás países de Centro América, Panamá realiza avances sustanciales, e incluso aplica experimentos de recuperación vial para el peatón junto al Banco Interamericano de Desarrollo (BID) a principios de 2019, con excelentes resultados, aunque el gobierno aún no define si estos serán desarrollados de forma permanente.

Para concluir este grupo se encuentran Nicaragua y Honduras, que también se encuentran iniciando la transformación hacia una movilidad sostenible. El primero de ellos deja en última instancia al peatón, pues no está contemplado en los proyectos existentes de cambios urbanísticos. Los periodistas y colectivos sociales realizan artículos y encuentros exigiendo espacios adecuados y respeto hacia los peatones, lo cual denota una escasa normatividad que introduzca al peatón en la movilidad sostenible, como paso para una experiencia de aprendizaje al caminar.

En Honduras la movilidad a pie en la normatividad se denomina como peatonal y aun no transita a una concepción moderna de la misma. Sus avances respecto al cambio urbanístico, es decir, el hecho de poseer espacios aptos para ser caminados, se registra a mediados de 2018, acompañados de campañas que invitan al cuidado de la vida del peatón, sin abordar aspectos de caminabilidad, y experiencias educativas. Este aspecto puede obedecer, al igual que en la mayoría de los países

latinoamericanos, a la fuerte influencia estadounidense de crear ciudades para automotores particulares y no para el peatón.

El segundo grupo, conformado por Ecuador, Perú, Bolivia, Puerto Rico, Paraguay y Uruguay, se denomina *Países en desarrollo medio de caminabilidad*. Para este grupo se analizaron 51 documentos, de los cuales 25 hacen parte de la categoría política pública, 10 de encuentros académicos y sociales, 9 de normatividad y 7 son documentos de referencia.



Figura 8. Países en desarrollo medio de caminabilidad, trazabilidad histórica versus categorías analíticas

Fuente: Elaboración propia

En la figura 8 se visibiliza que los países que integran este segundo grupo, en su mayoría, se encuentran ubicados en la zona occidente de Suramérica, a excepción de Uruguay. Se caracterizan por haber iniciado la transformación hacia la caminabilidad desde la categoría de normatividad entre los años 2000 y 2014. Igualmente, la figura 8 permite observar el año del primer documento ubicado por cada categoría analítica.

Dentro del análisis, Ecuador revela un avance en el ámbito normativo. Inicialmente se identifica que el peatón era normado desde Planes Maestros de Transporte, pero luego, alrededor de 2009,

en la mayoría de planes se incorpora la palabra “movilidad”, lo que permite que exista una concepción más amplia de las necesidades del peatón. Los avances hacia una movilidad sostenible, donde el peatón es fundamental, se encuentran cercanos a 2010. Además, existen participaciones colectivas y académicas sobre temas de caminabilidad, que mantiene atento al gobierno sobre políticas que incluyan al peatón.

Respecto a Perú, presenta actualizaciones de leyes de tránsito en 2009 y 2017, aunque la percepción del peatón es la misma que en la mayoría de países latinoamericanos, es decir, es visto como un partícipe de la movilidad. Se identificaron cambios urbanísticos y decisiones políticas para retornar espacios públicos al peatón, en ciudades como San Isidro, Cusco, Lima, entre otras. Es relevante mencionar que los congresistas y conductores presentaron oposición a las decisiones de otorgar espacio público al peatón en el Centro Histórico de Lima. En las pesquisas de información, no se identificaron movimientos colectivos de peatones. En general, el país muestra un avance sustancial para la caminabilidad entre 2017 y 2019.

Por su parte, Bolivia incursiona en la movilidad urbana contemporánea apenas a inicios de 2010. En 2011, cuando presenta modificaciones en la ley general de transporte, genera algunos cambios en términos de movilidad en ciudades como La Paz, Tarija, Potosí, Oruro, Trinidad, Tiquipaya, Sacaba, Quillacollo, Santa Cruz, Cochabamba y El Alto. Aunque en referencia estricta al peatón, los avances identificados sólo se centran en temas de convivencia y de respeto a la vida en las vías. El país deja en último lugar las acciones físicas de modificación de las vías, pese a que recibió el apoyo de Suiza en 2015 para el desarrollo de un manual sobre cómo deberían ser las calles más incluyentes para el peatón.

En relación a Puerto Rico y Uruguay, los dos comparten actualmente la misma percepción del peatón, el cual es visto como un elemento vial. El primer país, a mediados del año 2000, inició la inclusión del peatón en su normativa con un panorama más amplio. Respecto al ámbito académico, se reconoce la importancia de caminar y se trabaja en la generación de reflexiones sobre las falencias urbanísticas que presenta el país. Uruguay, por su parte, inicia la actualización normativa a principios de 2009; muestra un gran avance a nivel urbanístico, con proyectos sobre arreglos viales pensados para el peatón y recuperación de espacios utilizados por los vehículos.

Para dar cierre a este grupo, el último país a abordar es Paraguay, el cual, a inicios de 2014, emprende la actualización de sus leyes de tránsito, al igual que una transformación hacia una ciudad

sostenible con dinámicas apoyadas por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID). En 2016 inicia proyectos en varias ciudades, donde el peatón es contemplado, aunque no es el protagonista de los mismos.

El tercer grupo, conformado por cinco países, aporta al análisis 82 documentos en las cuatro categorías analíticas, de los cuales Colombia participa con 33, México con 19, Argentina con 14, Brasil y Chile con 8 documentos cada uno. El grupo se denomina *Países en desarrollo alto de caminabilidad*, debido a que, en comparación con los 15 países restantes, estos países son los primeros en iniciar la transformación de la percepción del peatón junto a la movilidad sostenible, de manera que muestran avances a nivel normativo y urbanístico a pasos agigantados, llegando incluso a ser referentes para los demás países de Latinoamérica.



Figura 9. Países en desarrollo alto de caminabilidad, trazabilidad histórica versus categorías analíticas

Fuente: Elaboración propia

La figura 9 permite visualizar la ubicación geográfica del tercer grupo, el cual, a diferencia de los anteriores no se encuentra localizado en una misma zona, ya que México rompe con la tendencia al estar ubicado en América del Norte. Otro aspecto característico es que cuatro países de este grupo (Colombia, Argentina, Brasil y México) hacen parte de la Asociación Internacional de

Ciudades Educadoras (AICE). De ellos, Argentina, Brasil y México también tienen redes descentralizadas que se encargan de influir en el proceso de toma de decisiones de los gobiernos y de las instituciones internacionales en cuestiones de interés para las Ciudades Educadoras, así como de impulsar colaboraciones y acciones concretas entre las ciudades, dialogar y colaborar con diferentes organismos nacionales e internacionales, entre otras acciones a nivel latinoamericano.

La evolución de México frente al conocimiento sobre la movilidad del peatón es amplia y avanzada. Aunque a nivel normativo aún se utiliza el término “peatón”, en las políticas públicas esté se aborda como “transeúnte”, con una concepción no solo de actor vial, sino de las diferentes necesidades particulares del mismo. Igualmente se identificó que el gobierno permite y promueve la participación ciudadana en los programas y planes. En Ciudad de México se identificó una fuerte tendencia hacia la promulgación y cuidado de la movilidad a pie; la presencia de académicos en el tema es importante, al igual que los colectivos, que se han fortalecido hasta el punto de crear sus propios foros y congresos sobre el peatón a nivel nacional e internacional.

Si bien Brasil no cuenta con colectivos sociales tan fortalecidos como México, al igual que en este país, la promulgación del tema de la movilidad sostenible del peatón fue desarrollada y promovida por los sectores académicos. Para 2013 ya existían políticas públicas, que invitaban a utilizar los espacios públicos por el peatón, a través de herramientas como el deporte. En términos de normatividad, sigue la tendencia de la mayoría de países latinoamericanos donde las transformaciones para incluir al peatón con una dinámica distinta se dan hasta 2017, cuando se inicia la actualización de ley de flujo de peatones.

Argentina es uno de los países abanderados en caminabilidad, pues logra de manera estructurada un avance a nivel normativo que alcanza a

enlazarse desde los artículos 26, 27 y 31 de la Constitución, los cuales constituyen una columna vertebral bastante precisa sobre espacios públicos verdes, hasta su encadenamiento con los Planes estratégicos y el Plan urbano ambiental, establecidos en el artículo 6 de la Ley 2.930 de 2008, que aborda el espacio público. Estos planes y leyes en Buenos Aires se desarrollan mediante el Programa Buenos Aires Verde, el cual se aplica teniendo en cuenta el Índice Sintético de Caminabilidad, que evalúa cómo la ciudad reúne las condiciones necesarias para que cada habitante pueda desplazarse a pie, con confort y seguridad. Por otra parte, el término “peatón” prevalece en sus normas actualizadas, pero al igual que los demás países que conforman este grupo, los

programas, planes y estrategias alrededor del mismo están estrechamente relacionados con movilidad sostenible, y a este término lo acompaña la caminabilidad, lo que evidencia un gran desarrollo en la percepción de la dinámica del peatón a nivel de movilidad.¹⁰

En cuanto a Colombia, la utilización del término “peatón” a nivel semántico se mantiene, pero se manifiesta una transformación en su dinámica asociada a la normatividad, donde se percibe su importancia en el rol de la ciudad. Esta es amplia y se encuentra totalmente actualizada. Existe presencia de colectivos sociales, que en su mayoría trabajan conjuntamente con el gobierno en procesos relacionados con el peatón. Colombia cuenta con varias ciudades con altos desarrollos de movilidad enfocada hacia al peatón, como lo son Bogotá, Santiago de Cali, Medellín y Sabaneta.

Para terminar el tercer grupo, Chile aparece caracterizado como el primer país en desarrollo alto de caminabilidad, que en el año 1998 inicia el desarrollo de manuales, guías y artículos relacionados con el peatón y sus dimensiones en el espacio público. Sin embargo, hay un periodo de nueve años para que esta visión sea tomada en cuenta por el gobierno, lo que produce un atraso a nivel de movilidad. Pese a esto, las políticas públicas enfocan al peatón como un agente de la movilidad al cual se le debe dar espacios públicos adecuados. Santiago de Chile es la ciudad que lleva la vanguardia en este aspecto, con la innovación de espacios para el peatón, no solo adecuados a nivel técnico, sino incorporando el arte plástico a nivel urbano para transformar los espacios de forma colorida y creativa.

El último grupo de países con enfoque de caminabilidad se denomina *países discontinuos*, el cual está conformado por Cuba y Venezuela, los cuales aportan 17 documentos en las cuatro categorías analíticas. En la figura 10 se observa el despliegue de las categorías, acompañadas del año donde se ubica el primer desarrollo en las mismas.

¹⁰ Para mayor detalle en la forma de articulación de estos programas y la normatividad argentina frente a la caminabilidad, urbanismo, pedagogía urbana y su relación con la Asociación Internacional de Ciudades Educadoras-AICE, ver anexo.3



Figura 10. Países discontinuos, trazabilidad histórica versus categorías analíticas

Fuente: Elaboración propia

Los países que componen este grupo, no se ajustaron a las tendencias identificadas en los anteriores, debido a que se encuentran en procesos de cambios tanto económicos como sociales. En primera instancia, Cuba se encuentra en una etapa que se podría denominar de un nuevo socialismo, que genera cambios a nivel de prácticas cotidianas y hábitos de consumo. Los documentos de referencia consultados en este país, permiten identificar características al respecto, como la incursión de vehículos automotores actualizados y a mayor escala en la isla, al igual que teléfonos móviles y wifi gratis, que generan nuevos hábitos en los habitantes del país. Con mayor énfasis se identificaron inconformidades sobre el mal estado de las vías y la arquitectura, de manera que es constante encontrar artículos que mencionan la estrechez de las calles y aceras, discontinuidad en estas, y en general que la arquitectura colonial no se ajusta en su estado de reparación, ni en su estructura física a las necesidades de los peatones, y de los vehículos que se encuentran actualmente en el país. En términos de política pública, Cuba incursiona hasta 2019 en el análisis sobre movilidad sostenible, donde el último tema a ser desarrollado es el referente al peatón.

Por su parte, Venezuela adecuó sus normas en 2008 para incluir al peatón de forma más participativa. Sin embargo, a nivel de política pública, sobresalen acciones desarrolladas en el aspecto de caminabilidad por parte de entidades privadas. Es relevante mencionar que los académicos critican al gobierno, mientras los colectivos sociales piden espacios para el peatón. Este último aspecto se marca con relevancia debido a que, en la actual situación social del país, los habitantes del territorio se han visto obligados a moverse a pie, debido a los altos costos de las autopartes para reparar sus automóviles, lo cual ha generado la creación de colectivos que reclaman la adecuación del país para el peatón, ya que argumentan que las vías y el espacio público fueron construidos para los vehículos. Los documentos de referencia consultados, permiten rastrear cómo los habitantes de Caracas ponen en riesgo sus vidas, al caminar por las mismas vías de los vehículos durante largos trayectos, ya que no solo carecen de aceras para transitar, sino que igualmente no existen suficientes rutas de transporte público en la ciudad. En contraposición a esta problemática emergente, el municipio de Chacao sale de la tendencia, al crear proyectos de limpieza y seguridad para priorizar los espacios públicos del peatón y conjuntamente desarrolla trabajos pedagógicos.

4.3. ANÁLISIS DE LOS PAÍSES INSCRITOS EN LA ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE CIUDADES EDUCADORAS -AICE

Para finalizar con lo propuesto en los objetivos de la investigación, es pertinente realizar un análisis general de los países inscritos en la Asociación Internacional de Ciudades Educadoras (AICE), con el fin de realizar un contraste entre los avances de las ciudades asociadas y las que no se encuentran inscritas, con respecto al desarrollo de aspectos enfocados a la caminabilidad de la ciudad como experiencia de aprendizaje.

Es pertinente mencionar que la Asociación Internacional de Ciudades Educadoras se formalizó en 1994, aunque inicia como movimiento desde 1990 con motivo del Primer Congreso Internacional de Ciudades Educadoras. Este movimiento se ha dinamizado alrededor de las premisas contenidas en la carta expuesta en dicho congreso, que, para el caso de la presente investigación, interesa destacar cinco premisas que permiten ser elemento de análisis, en el avance frente a la caminabilidad de los países inscritos. Estas premisas son:

- Todos los habitantes de una ciudad tendrán el derecho a disfrutar, en condiciones de libertad e igualdad, de los medios y oportunidades de formación, entretenimiento y desarrollo personal que la misma ofrece. El derecho a la ciudad educadora se propone como una extensión del derecho fundamental de todas las personas a la educación. La ciudad educadora renueva permanentemente su compromiso con la formación de sus habitantes a lo largo de la vida en los más diversos aspectos. Y para que ello sea posible, deberá tener en cuenta todos los grupos, con sus necesidades particulares.

En la planificación y gobierno de la ciudad se tomarán las medidas necesarias encaminadas a suprimir los obstáculos de cualquier tipo, incluidas las barreras físicas, que impidan el ejercicio del derecho a la igualdad. Serán responsables de ello tanto la administración municipal como otras administraciones que incidan en la ciudad; y estarán también comprometidos en este emprendimiento los propios habitantes, tanto a nivel personal como a través de las distintas formas de asociación a las que pertenezcan.

- Las municipalidades ejercerán con eficacia las competencias que les correspondan en materia de educación. Sea cual fuere el alcance de estas competencias, deberán plantear una política educativa amplia, de carácter transversal e innovador, incluyendo en ella todas las modalidades de educación formal, no formal e informal y las diversas manifestaciones culturales, fuentes de información y vías de descubrimiento de la realidad que se produzcan en la ciudad. El papel de la administración municipal es establecer las políticas locales que se revelen posibles y evaluar su eficacia; además de obtener los pronunciamientos legislativos oportunos de otras administraciones, estatales o regionales.
- La transformación y el crecimiento de una ciudad deberán estar presididos por la armonía entre las nuevas necesidades y la perpetuación de construcciones y símbolos que constituyan claros referentes de su pasado y de su existencia. La planificación urbana deberá tener en cuenta el gran impacto del entorno urbano en el desarrollo de todos los individuos, en la integración de sus aspiraciones personales y sociales y deberá actuar contra la segregación de generaciones y de personas de diferentes culturas, las cuales tienen mucho que aprender unas de otras. La ordenación del espacio físico urbano atenderá las

necesidades de accesibilidad, encuentro, relación, juego y esparcimiento y un mayor acercamiento a la naturaleza.

La ciudad educadora otorgará un cuidado especial a las necesidades de las personas con dependencia, en su planificación urbanística, de equipamientos y servicios, con el fin de garantizarles un entorno amable y respetuoso con las limitaciones que puedan presentar, sin que hayan de renunciar a la máxima autonomía posible.

- El gobierno municipal deberá dotar a la ciudad de los espacios, equipamientos y servicios públicos adecuados al desarrollo personal, social, moral y cultural de todos sus habitantes, con especial atención a la infancia y la juventud.
- La ciudad procurará que las familias reciban la formación que les permita ayudar a sus hijos a crecer y a aprehender la ciudad, dentro del espíritu de respeto mutuo. En este mismo sentido, desarrollará propuestas de formación para los educadores en general y para las personas (particulares o personal de servicios públicos) que en la ciudad cumplen, a menudo sin ser conscientes de ello, funciones educativas. Se ocupará, asimismo, de que los cuerpos de seguridad y de protección civil que dependen directamente del municipio actúen conforme a dichas propuestas.

Igualmente, es relevante mencionar que para ser miembro de esta asociación, se deben diligenciar formularios de adhesión y realizar pagos anuales que dependen de características definidas por la asociación¹¹. En la tabla 2 se puede observar el número de ciudades inscritas por país, al igual que las ciudades identificadas con desarrollos frente a las cinco premisas expuestas anteriormente y frente al tema de caminabilidad.

¹¹ Para mayor detalle en la información expuesta por la Asociación Internacional de Ciudades Educadoras (AICE), consultar <https://www.ciudadeseducadorasla.org/ciudades/la-aice>.

Tabla 2. Países afiliados a la Asociación Internacional de Ciudades Educadoras- AICE, y resumen del trabajo realizado en las búsquedas por ciudad

País afiliado a AICE	Ciudades educadoras afiliadas por país	Ciudades identificadas enfoque caminabilidad	Total doc. por ciudades	Total documentos analizados*	Ciudades analizadas*
Argentina	29	4	9	11	Buenos Aires, Godoy Cruz, Rosario, Río Cuarto, Tucumán, Provincia de Santa Fe
Brasil	18	5	7	8	Belo Horizonte, Guaruhol, Nova Petrópolis, Porto Alegre, Sao Paulo, Rio de Janeiro, San José dos campos, Brasilia
Costa Rica	1	1	4	10	San José, Limón, Puntaarenas
Ecuador	2	2	5	8	Cuenca, Quito, Santo Domingo, Guayaquil
Puerto Rico	1	1	3	6	Caguas, Río Piedras, San Juan, Guaynabo, Ponce

Uruguay	2	2	9	11	Montevideo, Paysandú, Artigas, Canelones, Rivera, Durazno, Salto
Venezuela	1	1	5	6	Chacao, Caracas
Colombia	4	4	10	12	Medellín, Sabaneta, Simijaca, Purificación, Bogotá, Santiago de Cali
México	8	8	16	17	Ciudad de México, Guadalajara, Colima, León, Morelia, Playa del Carmen, Tenago del Valle, Zacatecas, Xalapa, Jalisco

Fuente. Elaboración propia. * La columna total de documentos analizados, incluye documentos de ciudades no inscritas a la asociación. Las ciudades en negrilla son ciudades no inscritas a la asociación AICE.

A continuación, se presenta una descripción de los hallazgos perfilados desde las premisas del movimiento expuestas anteriormente y las cuatro categorías analíticas por cada ciudad analizada, de los países inscritos en la Asociación Internacional de Ciudades Educadoras (AICE). Respecto a Argentina, se realizó una búsqueda detallada de las 29 ciudades inscritas en el movimiento, donde solo 4 de ellas registraron avances frente a las premisas expuestas anteriormente y bajo las cuatro categorías analíticas que delinear esta investigación. De estas ciudades, Buenos Aires lleva la batuta en el tema a nivel normativo y de política pública de manera muy estructurada. Se incluyen las ciudades de Tucumán y Provincia de Santafé, que no son ciudades inscritas a la asociación, debido a que la primera de ellas enfoca el embellecimiento de los caminos para ofrecer un

aprendizaje y experiencia distinta al comprar a cielo abierto, y la segunda, desarrolla leyes a nivel local para fortalecer la movilidad sustentable.

Por su parte, la ciudad de Rosario ha desarrollado programas interesantes como picnics nocturnos en espacios públicos recuperados para el peatón, incentivando la caminabilidad y rompiendo con miedos por inseguridades en las áreas públicas. Igualmente, las ciudades de Godoy Cruz y Río Cuarto embellecen y limpian los espacios destinados para caminar mediante programas públicos.

Así mismo, las cinco ciudades analizadas en Brasil, correspondientes a Belo Horizonte, Sao Paulo, Guarulhos, Nova Petropolis y Porto Alegre, desarrollan procesos de afianzamiento de espacios y educación para el peatón, desde un nivel de gobierno. De este grupo, Belo Horizonte y Sao Paulo son las que presentan mayores avances urbanísticos y educativos enfocados al peatón.

Venezuela por su parte, muestra una fuerte diferencia entre la ciudad afiliada a la AICE, Chacao y Caracas ciudad seleccionada para realizar el contraste, la primera de ellas dinamiza programas de protección de peatones en semáforos y zonas peatonales, recuperando espacio público y desarrolla foros sobre movilidad urbana sostenible, y al segunda muestra avances a nivel urbanístico hasta el año de 2017, los demás documentos encontrados la ubican con fuertes críticas por la deficiencia en la movilidad del peatón, en su territorio los colectivos sociales abanderan las luchas por la reivindicación del peatón en la ciudad.

Dentro del análisis de Costa Rica, su ciudad capital San José presenta importantes iniciativas, con la particularidad de que, en su gran mayoría, son desarrolladas por colectivos sociales que se interesan en espacios para el peatón, a nivel local frente a la normativa y política pública de la ciudad se identificaron avances progresivos, que se caracterizaron por ser escalonados entre la norma y la política, sin embargo ciudades como Limón y Puntarenas han avanzado en el desarrollo de programas de movilidad urbana sostenible son estar inscritas a la asociación. Por su parte Ecuador, expuso avances equiparables en las ciudades de Quito y Cuenca; que son ciudades empoderadas en el desarrollo de programas que incluyen las cinco premisas expuestas anteriormente de la carta de ciudades educadoras, donde convierte las calles en activas y caminables, a su vez las ciudades de Santo Domingo y Guayaquil se caracterizaron por incluir al peatón en su planes y programas.

Caguas, ciudad de Puerto Rico, presenta avances desarrollados por colectivos sociales y fundaciones privadas que incentivan a caminar mediante campañas. Además, cuenta con proyectos que tienen como objetivo el cuidado de la vida del peatón y su importancia en las vías. Así mismo, refleja un avance en cuanto a la intermodalidad, al integrar el trolley y el transporte público para realizar visitas al patrimonio que posee la ciudad, frente a la normativa se identificó que no posee proyectos hacia un cambio de infraestructura profunda para el peatón. Comparte con la ciudad de Río Puertas un espacio radial donde las personas expresan las problemáticas de movilidad en tiempo real, los participantes son entrevistados mientras se desplazan a diferentes puntos de las ciudades. En comparación con Río Piedras, San Juan, Guaynabo y Ponce, sus avances son igualitarios en términos de políticas de movilidad y equidad.

En relación a México, al integrar una de las redes de ciudades educadoras, se identifica en el análisis de las ocho ciudades que este aspecto influye de algún modo en la forma en como es visto el peatón con enfoques participativos y como eje importante para la estructuración de cambios en la ciudad y sus dinámicas. Ciudad de México es la de mayor vanguardia en el tema, con un desarrollo y actualización constante desde 2010 hasta el presente año de sus políticas públicas. Por su parte, Guadalajara se muestra empoderada con actualizaciones definidas frente al peatón; sin embargo, las otras ciudades que hacen parte de la asociación, revelan avances leves y en la misma línea de ciudades como Xalapa y Jalisco, que no hacen parte de la asociación.

En cuanto a las cuatro ciudades de Colombia que hacen parte de la Asociación Internacional de Ciudades Educadoras, Medellín renueva con el delineamiento de senderos peatonales sobre vías que eran exclusivas para tránsito vehicular, además de ser la segunda ciudad más activa en el tema de exponer sus avances en encuentros tanto nacionales como internacionales. A la par, Sabaneta es pauta, para las ciudades colombianas, debido a que, se puede recorrer totalmente a pie, se encuentra actualizada urbanísticamente, incluyendo adecuaciones, para personas con necesidades especiales.

Es relevante resaltar que Bogotá es la ciudad colombiana con mayores avances académicos, normativos y urbanísticos, siendo la primera ciudad en socializar sus logros a nivel nacional e internacional, sin ser parte de la asociación. Igualmente, Santiago de Cali presenta avances

importantes para el peatón en las cuatro categorías analíticas, con la particularidad de haberlas iniciado cuatro años después de las ciudades abanderadas Medellín y Bogotá. Respecto a Simijaca y Purificación, que son ciudades inscritas, no presentaron mayores avances en las premisas que abarca el movimiento de ciudades educadoras, frente a las otras ciudades sus programas y proyectos son temporales generando desarrollos esporádicos frente a la caminabilidad de sus ciudades.

Para finalizar con los países inscritos en la asociación, Uruguay cuenta con avances fuertes y significativos desarrollados por la ciudad de Montevideo frente a temas como arreglos urbanísticos focalizando como eje la movilidad del peatón, en el plan de movilidad logran priorizar la movilidad peatonal, aumentando de este modo el área para circulación de peatones y generando el centro de gestión de movilidad, el cual contribuye a la seguridad del peatón. Por su parte Paysandú, Artigas, Canelones, Rivera, Durazno, y Salto desarrollan campañas de seguridad vial y arreglos de pasos viales, se identifican estos avances, aunque a menor escala y menos articulados que en el caso de Montevideo.

Se logra identificar que, de los nueve países afiliados, Argentina, Brasil, Colombia y México han sido referentes para América Latina, ya sea por movilizar apoyos o por socializar sus prácticas y avances, frente a transformaciones urbanísticas e implementación de políticas, donde el peatón incursiona de manera más dinámica y participativa. Estos países proporcionan una guía a los demás con respecto a los pasos a seguir para lograr ciudades caminables que permitan generar aprendizajes mediante la experiencia de caminarlas.

En términos generales al realizar un enlace entre las premisas y las categorías analíticas, se puede incluir en primera instancia la categoría de políticas públicas y normatividad con las premisas de la carta del movimiento de ciudades educadoras que mencionan “La transformación y el crecimiento de una ciudad deberán estar presididos por la armonía entre las nuevas necesidades y la perpetuación de construcciones y símbolos que constituyan claros referentes de su pasado y de su existencia”, “En la planificación y gobierno de la ciudad se tomarán las medidas necesarias encaminadas a suprimir los obstáculos físicos o de cualquier índole”, “ se tendrán en cuenta las diversas manifestaciones culturales, fuentes de información y vías de descubrimiento de la realidad

que se produzcan en la ciudad”, y “Se ocupará, asimismo, de que los cuerpos de seguridad y de protección civil que dependen directamente del municipio actúen conforme a dichas propuestas”.

Al incluirlas en un mismo análisis, permitió identificar que las ciudades desarrollan las premisas bajo las categorías mencionadas, logrando desde los planes maestros de movilidad o leyes del flujo de peatones, delinear los pasos a seguir que permitan cubrir las necesidades de sus habitantes. Así mismo, mediante las políticas públicas logran movilizar los presupuestos y acciones para impulsar cambios urbanísticos necesarios para adecuar los espacios físicos en función de facilitar su caminabilidad.

Igualmente se detectó que en el proceso de construcción de los planes de movilidad se incluyen las voces de los diferentes sectores de la población (colectivos sociales de mujeres, biciusuarios, adultos mayores, empresarios, etc.), cumpliendo de este modo con la premisa “estarán también comprometidos en este emprendimiento los propios habitantes, tanto a nivel personal como a través de las distintas formas de asociación a las que pertenezcan”. Esta premisa también ligada directamente con la categoría analítica de encuentros académicos y sociales, puesto que en las participaciones de la construcción de los planes de movilidad están presentes los colectivos que generan estos encuentros, y son estos colectivos los que permiten que las diferentes acciones desarrolladas en las políticas públicas tengan continuidad a pesar de los cambios de gobierno en las ciudades. Son los habitantes quienes hacen parte de estos colectivos sociales y académicos los que dinamizan y fortalecen las acciones del gobierno, y muchas veces propician dichas acciones, aspecto que se identificó en todas las ciudades de los países inscritos a la Asociación Internacional de Ciudades Educadoras (AICE).

En sentido global, frente al contraste entre las ciudades inscritas al movimiento y las que no, se identifica que las primeras inician sus propuestas a nivel de la caminabilidad años antes que el grupo que no está inscrito al movimiento, sin embargo, varias ciudades de estas logran avances equiparables a las abanderadas en el tema. Otro aspecto relevante a mencionar es que las ciudades inscritas logran una articulación entre sus propuestas, que permiten que las mismas sean perdurables sin ser afectadas por los cambios de gobierno de sus ciudades, al igual se identifica que este aspecto se debe en gran parte a la apropiación de la población de estas propuestas.

4.4. CONCLUSIONES

A partir de los resultados de los análisis de las cinco categorías planteadas en la presente investigación, se logra identificar que la evolución del peatón en la normatividad, políticas públicas y documentos de referencia, brinda información sobre cómo se logra transformar y actualizar a su vez las normas hacia una visión más integral de la caminabilidad.

Inicialmente las leyes, acuerdos, decretos y resoluciones se enfocaban básicamente en el tránsito y concebían al peatón en relación a la reglamentación del espacio que compartía con los vehículos. Entre 2000 y 2013 se dio un giro hacia la percepción del peatón, ya que algunas entidades como la Organización Mundial de la Salud (OMS), generaron manuales de buenas prácticas y prevención de traumatismos por accidentes de tránsito. De esta manera, se dio un avance hacia los deberes y derechos del peatón en relación al espacio público compartido con los vehículos automotores, dando relevancia al derecho a la vida.

Siguiendo estos avances, los trabajos de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) proporcionaron una mirada integral y multidisciplinaria sobre la seguridad vial, desde las políticas públicas de transporte hasta los diseños de las obras de infraestructura. Por ello se integra a la dinámica del espacio público no solo al vehículo automotor, sino también al ciclista, al pasajero, al conductor y, por supuesto, al peatón, dándoles la denominación de “actores viales”.

A las campañas de seguridad vial y las reformas de los diseños viales y equipamientos promovidas por estas organizaciones, se suman alianzas público-privadas y la vinculación de la sociedad civil desde 2017, como parte del desarrollo de políticas públicas y la reformulación de proyectos donde son convocadas, para proporcionar su visión acerca de la movilidad y de mejoras que se deben aplicar. Todos estos alcances permitieron que los 20 países analizados posean a la fecha leyes sobre movilidad actualizadas; sin embargo, se identificaron diferencias frente al grado de apropiación de las mismas en sus políticas públicas.

En términos generales, las similitudes identificadas frente al caminar como experiencia de aprendizaje en las ciudades latinoamericanas, vistas desde la categoría normativa, evidencian que los países con mayores avances son los que en sus constituciones poseen referencias que abordan el espacio público, lo cual les permite enlazar dichas referencias de manera efectiva para dinamizar planes estratégicos, que a su vez se desarrollan en programas. Tal es el caso de Argentina,

Colombia, México, Brasil y Chile, que iniciaron las actualizaciones de sus normas y transformaciones de política pública en 2007.

Es relevante mencionar que la academia fue la encargada de poner sobre la mesa la discusión en torno a la movilidad sostenible en el ámbito de las ciudades. Este aspecto ayudó a posicionar la caminabilidad en el ámbito gubernamental, lo cual permitió que países como Bolivia, Ecuador, Paraguay, Perú, Puerto Rico, Uruguay iniciaran la actualización de sus instrumentos normativos en 2010.

Sin embargo, países centroamericanos como Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua Panamá, y República Dominicana, inician las actualizaciones de sus normas y movilizaciones de política pública hasta principios de 2017, con apoyos técnicos y financieros de México mediante el Fondo Yucatán, así como de China, del Banco Mundial y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID). A diferencia de ellos, los demás países latinoamericanos desarrollaron los avances inicialmente con recursos propios para luego apoyarse con recursos externos.

Sobresale el hecho de que los colectivos sociales a nivel latinoamericano, fueron quienes inicialmente promovieron encuentros y procesos que reivindicaban al peatón en el espacio público. Esta tendencia permite hallar sinónimos del peatón como paseante, caminante, transeúnte, entre otros, relacionados no solo con el plano del espacio, sino con el de las emociones.

En sentido global, frente al contraste entre las ciudades inscritas a la Asociación Internacional de Ciudades Educadoras (AICE) y las que no, se identifica que las primeras inician sus propuestas sobre caminabilidad años antes que el grupo no inscrito al movimiento; sin embargo, varias ciudades no inscritas demuestran avances equiparables a las abanderadas en el tema, en su mayoría tomando como ejemplo iniciativas y normas delineadas por las ciudades inscritas.

Otro aspecto relevante a mencionar es que las ciudades inscritas logran una articulación eficaz entre sus propuestas, que permiten que sean perdurables sin ser afectadas por los cambios de gobierno, esto debido en gran parte a la apropiación de las propuestas por parte de la población. Se identificó en varios casos analizados, que estas poblaciones se encontraban formalizadas mediante colectivos sociales o académicos.

No obstante, indistintamente del grado de avance en la apropiación de la caminabilidad, o de las fechas de inicio de modificación de las normas, todos los países latinoamericanos coincidieron en cuatro aspectos que delinearon el cambio en la percepción del peatón y las transformaciones hacia la caminabilidad de las ciudades. Estos aspectos fueron: 1) el abordaje del tránsito y transporte, donde el cuidado de la vida del peatón fue punto focal; 2) el trasegar hacia una mirada multidisciplinaria, que traería a la mesa el análisis urbanístico con las transformaciones físicas del espacio; 3) la inclusión de la movilidad sostenible por parte de la academia, y 4) El desarrollo de encuentros sociales para promover desde un enfoque educativo la apropiación de los espacios públicos.

Sin embargo, si se deja de lado el aspecto estrictamente ligado a la actualización de normas para analizar el educativo, la información analizada muestra que la educación vista como una oportunidad de aprendizaje experiencial en la ciudad, es dejada en agenda como último punto a desarrollar en las políticas y planes de cada país latinoamericano. Esta tendencia se debe a dos factores: el primero es la falta de recursos disponibles por parte de las diferentes administraciones para desarrollar programas pedagógicos, y el segundo que los recursos disponibles son utilizados ante todo para priorizar la adecuación de las ciudades a nivel urbanístico como eje de mejora de la movilidad.

De esta forma, se refuerza el hecho que la educación vista fuera de las aulas, como una oportunidad de aprendizaje pedagógico estrechamente relacionado con la experiencia, es el último tema en abordarse a nivel gubernamental, dejando este aspecto en manos de los colectivos sociales y académicos. En consecuencia, se sugiere un desarrollo paralelo de las transformaciones urbanísticas y de los programas que incentiven aprendizajes pedagógicos relacionados con el caminar, vinculando colectivos sociales, académicos y demás actores de la sociedad civil en estos últimos, para permitir así la construcción de experiencias significativas que integren la identidad de la ciudad en la vida de sus caminantes.

BIBLIOGRAFÍA

- Aguilar, M. A. (2016). El caminar urbano y la sociabilidad trazos desde la ciudad de México. Movilidades y experiencia urbana. *Revista alteridades*(52), 25.
- AICE -Asociación Internacional de Ciudades Educadoras. (2004). *Asociación Internacional de Ciudades Educadoras*. Obtenido de Asociación Internacional de Ciudades Educadoras: <http://www.edcities.org/carta-de-ciudades-educadoras/>
- Bacon, F. (1985). Las introcciones de Novom organum. En F. Bacon, *Las introcciones de Novom organum* (A. Granada M, Trad., págs. 82-137). Madrid: Editorial la Gran restauración.
- Burbano, A. M. (2006). Impacto de las modificaciones espaciales entre actores del espacio público . *Revista Pre-til*, 16.
- Burbano, A., & Páramo, P. (2013). Valoración de las condiciones que hacen habitable el espacio público en Colombia. *Revista Territorios. Territorios*, 187-206.
- Cabra, M. (2003). Estado del arte de los proyectos de Grado de los postgrados de la Facultad de Educación de la Universidad de San Buenaventura durante el periodo comprendido entre 1989 y 2002. Bogotá: Universidad de San Buenaventura.
- Certeau, M. d. (2000). *La invencion de lo cotidiano I Artes de hacer*. México: Universidad Iberoamericana .
- Dewey, J. (2004-2010). *Experiencia y educación*. Madrid: Bliiblioteca nueva.
- Espinosa, D. (2010). Arte en el espacio público de Bogotá como elemento educador. *Revista Colombia de Educación*(57), 150- 174.
- Gutierrez, C. (1985). La noción de experiencia en Kant. *Ideas y valores*, 34.
- Hernández , E., & Guerin, F. (2016). La experiencia de la caminata urbana durante la noche. Movilidades y experiencia urbana. *Revista alteridades*(52).
- Hoyos Botero, C. (2000). Un modelo para investigación documental. Guía teórico- práctica sobre construcción de Estados del Arte. Medellín: Señal editora.
- Jiménez, A. (2006). El estado del arte en la investigación en ciencias sociales. Bogotá: Universidad Pedagógica Nacional.
- Kant, I. (1980). *La forma y los principios del mundo sensible y del intelegible, carta a Marcus Herz* (Vol. Coleccion Biblioteca filosofica). (J. Velez, & H. Guillermo, Trads.) Editorial Universidad Nacional de Colombia.
- Kant, I. (2003). La crítica de la razón práctica Immanuel Kant. Buenos Aires: Editorial Losada S.A.

- Lee, J., & Ingold, T. (2006). *Field work on foot: perceiving, routing, socializing*. Berg, Oxford: P. Collins, S. Coleman.
- Mauss, M. (1968). *Les techniques du corps, sociologie et anthropologie* (Quatrième édition ed.). (U. d. France, Ed.) Paris: Bibliothèque de sociologie contemporaine.
- Mercau, H. H., Sargiotto, V. B., & Vazqu ez, N. L. (2016). Educacion, filosofia y experiencia: hacia una racionalidad Daweyana. *3 congreso latinoamericano de filosofia de la educacion*, (p ags. 1-13).
- Montaigne, M. (2003). Ensayos de Montaigne seguidos de todas sus cartas hasta el día Capitulo XIII. Biblioteca virtual universal. Obtenido de Biblioteca virtual universal.
- Muñoz, A. N. (2013). Ciudades educadoras...Espacios permanentes de aprendizaje . 3-4.
- P aramo, P. (2010). Aprendizaje situado: Creación y modificación de prácticas sociales en el espacio público urbano. *Psicología & Sociedade*, 22(1).
- P aramo, P. (2017). *Sociolugares Públicos*. Bogotá D.C.: Ediciones universidad Pedagógica Nacional.
- P aramo, P., & Burbano, A. (2019). *Convivencia ciudadana en ciudades latinoamericanas*. Bogotá: Universidad Pedagógica Nacional.
- P aramo, P., & Burbano, A. (en prensa). La experiencia del caminar en ciudades Latinoamericanas: propósitos y condiciones. *Postulado a la Revista de Arquitectura, resultado del proyecto de investigación "El caminar como experiencia de aprendizaje"*.
- P aramo, P., & Cuervo, M. (2009). *La experiencia urbana en el espacio público de Bogotá en el siglo XX, una mirada desde las prácticas sociales*. Bogotá: Universidad Pedagógica Nacional.
- Pol, E., & Valera, S. (1994). *El concepto de identidad social urbana: una aproximación entre la psicología social y la psicología ambiental*. Anuario de psicología-The UB Journal of psychology, (62).
- Tamayo, D., & Pulgar n, L. (2011). Estado del arte sobre la depresión desde la perspectiva de la psicología cognitiva, en los trabajos de grado de cuatro programas de psicología de la ciudad de Medellín, 2005-2010. Medellín: Universidad de Antioquia.
- Toro Acosta, J. H. (1999). La metafisica del lenguaje de Walter Benjamin, Homenaje a Walter Benjamin desde Colombia. *Fundacion Editorial Argumentos*, 35-36.
- Trilla, J. (1989). La Ciudad Educadora. *IDEP*.
- Trilla, J. (1997). La educación y la ciudad. En: Educación y ciudad. Un concepto y una propuesta. *IDEP-instituto para la Investigación Educativa y el Desarrollo Pedagógico*(2), 6-19.

- Vargas, G., & Calvo, G. (1987). “Seis modelos alternativos de investigación documental para el desarrollo de la práctica universitaria en educación”. En: Revista Educación Superior y desarrollo N° 5. Proyecto de extensión REDUC – Colombia. Bogotá: Universidad de la Sabana. *Educación Superior y desarrollo - Proyecto de extensión REDUC(5)*.
- Velez Restrepo, O. L., & Galeano Marin, M. E. (2002). *Investigacion cualitativa Estado del arte*. Medellin: Colombia.
- Vélez, A., & Calvo, G. (1992). La investigación documental. Estado del arte y del conocimiento. Análisis de la investigación en la formación de investigadores. Bogotá: Universidad de la Sabana.

ANEXOS

Anexo 1. Matriz Bibliográfica

PAÍS	CIUDAD	FUENTE	UBICACIÓN ELECTRÓNICA	JERARQUÍA	AÑO	DESCRIPCIÓN DEL DOCUMENTO UBICADO	PROPÓSITO DE LA LEY Y/O NORMA	ARTÍCULOS APLICABLES
Argentina	Tucumán	Argentina.gob.ar	https://www.argentina.gob.ar/noticias/finalizo-el-primer-tramo-de-la-renovacion-de-la-peatonal-celestino-gelsi-en	Plan de creación de “shopping a cielo abierto”	2017	Se propuso generar una identidad visual de la peatonal en todo su recorrido mediante la unificación del tratamiento del piso y la incorporación de mobiliario urbano con un diseño integral, bancos, papeleros, kioskos de flores, sin entorpecer la libre circulación.	No es una norma pero el objetivo es embellecer tramos peatonales	No aplica
Argentina	Provincia de Santa Fe	Cámara de diputados	http://diputadosocialistas.org/wp-content/uploads/2016/07/LEY-DE-LA-POLITICA-	Ley	2017	No aplica	La presente Ley tiene por objeto promover el desarrollo de una política de movilidad sustentable que propenda a facilitar la	No aplica
Argentina	Nacional-Argentina	Ejecutivo	http://www.vialidad.gba.gov.ar/datos/leyes/ley_11430_2.htm	Ley	2016	No aplica	Generalidades del tránsito	Art.57 en adelante
Argentina	Nacional-Argentina	Ejecutivo	http://www.vialidad.gba.gov.ar/datos/educacion_vial/publicaciones/ley%2024449.pdf	Ley 13,927/09	1994	No aplica	Disposiciones generales de tránsito	Art.38-44-49 en adelante
Argentina	Buenos Aires	Gobierno	http://www.buenosaires.gob.ar/sites/gcaba/files/caminabilidad_0.pdf	Programa Buenos Aires verde	2014 - 2017	El programa Buenos Aires Verde se ha desarrollado con el objeto de establecer los lineamientos específicos referidos a los espacios verdes, de acuerdo a lo establecido en el Modelo Territorial sobre el espacio público. Está conformado por cinco ejes de acción que	Promoveremos las Macromanzanas, espacios urbanos delimitados que serán intervenidos incrementando la superficie de espacio público, privilegiando al	No aplica

Argentina	Rosario de La Frontera, Candelaria y Anta, Salta, Región de General Güemes, Metan,	Argentina.gob.ar	https://www.argentina.gob.ar/secretaria-de-planificacion-territorial-y-coordinacion-de-	Plan Estratégico territorial	2019	La conectividad entre distintas localidades y, especialmente, la accesibilidad de las personas que habitan en pequeños municipios a los puntos de empleo, salud, educación y ejes de desarrollo económico.	Planificación de transporte - Transporte público de pasajeros - Transporte social - Movilidad rural - Accesibilidad	No aplica
Argentina	Buenos Aires	Ministerio del interior	https://www.mininterior.gov.ar/planificacion/pdf/planes-loc/CABA/Ley-2930-plan-urbano-	Ley 2930	2008	Arreglos	Ampliación - especialmente en las áreas centrales- de la oferta de áreas peatonales y/o vías peatonales y también de	Art.14 D
Argentina	Buenos Aires	BID	https://www.ausa.com.ar/documentos/Analisis-ambiental.pdf	Campaña de seguridad vial	2016-2019	Seguridad vial	Mejorar la seguridad de los pasajeros, conductores y peatones por la mejora de señalización y las condiciones generales de	No aplica
Argentina	Buenos Aires	Página gubernamental	https://www.buenosaires.gov.ar/noticias/senderos-escolares-mas-seguridad-vial-	Programa senderos escolares	2019	Cuidar la salida y entrada de escolares de los colegios hasta las casas	No aplica	No aplica
Argentina	Nacional-Argentina	BID	https://blogs.iadb.org/transporte/es/caminos-escolares-por-la-seguridad-vial-de-los-ninos/	Campaña	2019	Cuidado de niños en la vía	No aplica	No aplica
Argentina	Godoy Cruz	AICE	http://w10.bcn.es/APPS/edubidce/pubExperienciasAc.do?idexp=33765&accio=veure&idi	Programa	2012	Museo a cielo abierto” es un programa de arte público y muralismo que propone la Dirección de Derechos Humanos de la Municipalidad de Godoy Cruz en colaboración con la Dirección de Cultura,	No aplica	No aplica
Argentina	Río Cuarto	AICE	http://w10.bcn.es/APPS/edubidce/pubExperienciasAc.do?idexp=42145&accio=veure&idi	Programa	2008-2019	En este sentido, los esfuerzos aplicados en la capacitación para orientar la actividad de recuperación urbana (que implica conocimientos en la manipulación de residuos) hacia servicios	No aplica	No aplica
Argentina	Rosario	Periódico el Rosario	https://www.rosario.gob.ar/web/ciudad/medio-ambiente/picnics-nocturnos	Programa	2019	La propuesta consiste en invitar a encontrarse, disfrutar y compartir los espacios públicos acompañados de ofertas culturales y viandas saludables. La búsqueda se orienta a que los ciudadanos	No aplica	No aplica
Argentina	Buenos Aires	Universidad de Palermo	https://www.palermo.edu/arquitectura/eventos/caminabilidad.html	Conferencia de caminabilidad Urbana	2018	Los valores de lo urbano y de la movilidad se están replanteando por todo el mundo, y Buenos Aires no escapa a este mar de fondo que interroga a la durabilidad de la organización de las	No aplica	No aplica

Bolivia	Nacional-Bolivia	Ejecutivo	http://intercisev2017.institutoivia.org/wp-content/uploads/2017/10/Eriverto-	2 Congreso Inter-CISEV	2014	No aplica	Decreto Supremo N° 2079, 13 De Agosto De 2014 "Plan Nacional de Seguridad Vial 2014 - 2018"	Todo el documento
Bolivia	Nacional-Bolivia	Portal jurídico	https://cadeirasauto.fundacionmapfre.org/infantis/imagenes/BOLIVIA-DS-N2079_tcm727-	Decreto 2079	2014-2018	Seguridad vial	Resolver problemáticas de seguridad vial	Art.1 -2 y único
Bolivia	Cochabamba	Página privada	https://www.google.com/search?rlz=1C1RLNS esCO733CO759&ei=pDw3XbuXIrDe5gKg	Investigación	2017	El mal denominado transporte público no reúne las condiciones mínimas indispensables para proporcionar calidad de vida a la población cochabambina, además es uno de los principales factores	No aplica	No aplica
Bolivia	LaPaz, Tarija, Sucre, Potosí, Oruro, Trinidad, Tiupaya, Sacaba, Quillacollo, Santa Cruz, Cochabamba, El Alto	Página privada	https://www.swisscontact.org/es/proyectos-y-paises/encuentrun-	Investigación	2017	En los 12 municipios, se logró un cambio de enfoque hacia la movilidad urbana, donde los peatones, los ciclistas y el transporte público fueron priorizados. El proyecto apoyó la creación de un sistema	No aplica	No aplica
Bolivia	Nacional-Bolivia	Página privada	https://www.eda.admin.ch/dam/countries/countries-content/bolivia/es/manua-	Manual de diseños de calles	2015	El Manual de diseño de calles para las ciudades bolivianas tiene 6 partes. Las primeras dos presentan definiciones y principios fundamentales del paradigma de la movilidad sostenible. La tercera	No aplica	No aplica
Bolivia	La Paz.	Periódico el país	https://verne.elpais.com/verne/2017/03/23/mexico/1490286511_645914.html	Proyecto	2017	“Buscábamos formas de evidenciar el paso de cebrá como una forma segura de cruzar las calles. Fue cuando se nos ocurrió vestir a dos chicos de cebrá, como los típicos disfraces de caballo: uno	No aplica	No aplica
Brasil	Belo Horizonte	Campaña	http://www.plataformaurbana.cl/archive/2013/04/25/peatones-yo-los-respeto-campana-	Campaña	2013-2017	Responsabilidad del conductor con los peatones	Que la ciudad adopte como principio la seguridad de los peatones. La movilización popular y la difusión del	No aplica
Brasil	Sao Paulo	Libro BID	https://books.google.com.co/books?id=hcedXG6y8YMC&pg=PA54&lpg=PA54&dq=LE	Análisis	2002	Libro de análisis de diferentes aspectos viales en Brasil	No aplica	No aplica
Brasil	Guarupass-guarulhos, Belo Horizonte, portó alegre, Brasilia, Sao Paulo, San Jose dos	UITP Latin América	https://latinamerica.uitp.org/sites/default/files/INFORME%20FINAL%20-	Informe	66 2017	MDT imputada voluntad política para llevar la bandera del transporte público de buena calidad y también es barato. Demostró que es necesario tratar de organizar el uso de los espacios urbanos a	No aplica	No aplica

Brasil	Nacional-Brasil	Artículo	http://www.ctbdigital.com.br/artigo/art68	Artículo N. 68 Capítulo IV	2019	No aplica	De los controladores peatones y vehículos sin motor	Del 68 AL 71
Brasil	Sao Paulo	Cities	http://www.educities.org/congreso/sao-paulo-2008/	Congreso Ciudad Educadora	2008	Los ejes temáticos del Congreso que orientaron los talleres y las conferencias plenarias del Congreso fueron: La ciudad como espacio de aprendizaje, Inclusión, Equidad, Derechos; e Identidad,	No aplica	No aplica
Brasil	Nova Metrópolis	Blog Gubernamental	http://novapetropoliscidadeducadora.blogspot.com/2019/01/projetos-da-cidade-	Programa	2019	Las clases de yoga, gimnasia, zumba, correr, caminar, voleibol, fútbol sala e intercambio son actividades desarrolladas con niños, adolescentes, jóvenes, adultos y adultos mayores, y la mejor audiencia	No aplica	No aplica
Brasil	Sao Paulo	AICE	http://w10.bcn.es/APPS/edubidce/pu/bExperienciasAc.do?idexp=20505&accio=veure&idi	Programa	1976-2019	Dar oportunidades de ocio informal y no-institucionalizado a través de actividades lúdicas y deportivas que promueven la apropiación del espacio público.	No aplica	No aplica
Brasil	Sao Paulo	Periódico Folha	https://www1.folha.uol.com.br/internacional/es/brasil/2017/10/1930828-peatones-y-	La reglamentación 706/2017	2017	No aplica	Reglamentar	No aplica
Chile	Santiago	Estudio	https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?pid=S0250-7161199800710002&script=sci_a	Estudio	1998	Análisis de leyes chilenas versus espacio publico	Análisis de espacio para el peatón	No aplica
Chile	Nacional-Chile	Congreso	https://www.leychile.cl/Consulta/m/norma_plana?org=&idNorma=1007469	Ley	2007	delimitar	Fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley de tránsito	No aplica
Chile	Nacional-Chile	Congreso	http://web.uchile.cl/archivos/derecho/CEDI/Normativa/Ley%2018.290%20de%20Tr%E1n	Ley	2009	legislar el transito	Leyes de transito	No aplica
Chile	Nacional-Chile	Programa Institucional	http://portales.mineduc.cl/usuarios/convivencia_escolar/doc/201309121728330.Educaci	Programa Institucional 67	2011-2020	Incorporación de la educación vial en los programas de estudio del Curriculum .Escolar Manual de educación de tránsito para enseñanza básica, el cual incluye actividades específicas para que los	No aplica	No aplica

Chile	Santiago	Lanetwork	https://la.network/peaton-paseo-bandera-santiago/	Plan urbanístico peatonal	2017	El proyecto entregado a los santiagueños, crea tres espacios de reunión distintos, unidos por la pintura de nivel de piso que tiene un diseño específico para cada tramo. En toda su extensión, se combina	No aplica	No aplica
Chile	Santiago	Lanetwork	https://la.network/congreso-del-cideu-avanza-santiago-chile/	Congreso	2018	En Santiago de Chile la última jornada del XXIII Congreso del Centro Iberoamericano de Desarrollo Estratégico Urbano (CIDEU) “Espacio Público y Paisaje Urbano”, un espacio que busca	No aplica	No aplica
Chile	Nacional-Chile	Página gubernamental	https://www.cec.u-chile.cl/~ci53g/cla-se24_diseno_zonas.pdf	Diseño zonas peatonales	2016	Documento de la ing. De tránsito sobre diseño de zonas peatonales	No aplica	No aplica
Chile	Santiago	Diario Uchile	http://estudiosurbanos.uc.cl/images/tesis/2018/MDU_Daniel_Parra.pdf	Investigación	2014	Primero, los altos niveles de tráfico vehicular en las calzadas que acompañan gran parte de las aceras y áreas verdes, pareciera lograr desincentivar los usos que las personas hacen del espacio	No aplica	No aplica
Colombia	Bogotá	Consejo	http://www.alcaldia-bogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=68752	Acuerdo 668	2017	No aplica	Institucionalizar la semana de la Bicicleta y el día del peatón	Artículo Cuarto, Artículo Quinto.
Colombia	Bogotá	Consejo	http://www.alcaldia-bogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=62821	Acuerdo 600	2015	No aplica	"Por el cual se establece la estrategia "Muévete Diferente" y se dictan otras disposiciones".	Artículos 1, 2, 3, y 4
Colombia	Bogotá	Consejo	http://www.alcaldia-bogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=40341	Acuerdo 449	2010	No aplica	Por medio del cual se establece el programa caminos seguros al colegio como política distrital en Bogotá D.C.	Artículo 1
Colombia	Bogotá	Consejo	http://www.alcaldia-bogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=40398	Proyecto de Acuerdo 278	2010	No aplica	"Por el cual se denomina el proyecto de peatonalización de la calle 11 entre carrera 2ª y 10ª de Bogotá con el nombre	Artículo 1
Colombia	Bogotá	Congreso	http://www.minambiente.gov.co/images/normativa/decretos/2010/dec0798_2010.pdf	Decreto 68	2010	No aplica	Reglamentan los estándares urbanísticos básicos para el desarrollo de la vivienda, los equipamientos y los	Artículo 8, 11

Colombia	Bogotá	SED	http://www.educacionbogota.edu.co/archivos/Temas%20estrategicos/Sector_privado/2017	Decreto	2015-2018	Definición de los PME	Adoptar el Plan de Movilidad Escolar - PME para Bogotá D.C., el cual estará orientado al adecuado	No aplica
Colombia	Bogotá	Página gubernamental	https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Temas/2019-05-	Plan Maestro de movilidad	2019	Los seres humanos somos peatones por naturaleza. De modo que, en gran medida, la calidad de una ciudad requiere que en todas partes caminar no solo sea	No aplica	No aplica
Colombia	Bogotá	Congreso	http://es.presidencia.gov.co/normativa/normativa/LEY%201811%20DE%202021%20DEL	Ley	2016-2018	No aplica	Incrementar el número de viajes en bicicleta, avanzar en la migración del impacto ambiental que produce el tránsito	No aplica
Colombia	Bogotá	Consejo	http://www.alcaldiaabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=36598	Acuerdo	2009	No aplica	"Por medio del cual se declara de interés social, recreativo y deportivo la ciclovia de Bogotá y se dictan otras	Artículos 1, 2, 3, 4, 5, y 6
Colombia	Bogotá	Consejo	http://www.alcaldiaabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=32771	Acuerdo 328	2008	No aplica	"Por el cual se promueve la señalización turística vial y peatonal de Bogotá y se dictan otras disposiciones"	Artículos 1, 2, y 3
Colombia	Bogotá	Ejecutivo	http://www.alcaldiaabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=9350	Decreto 279	2003	No aplica	Por el cual se reglamentan los puentes peatonales en el Distrito Capital.	Artículos 2, 3, 4.
Colombia	Bogotá	Congreso	http://www.alcaldiaabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=66661	Ley 1801	2016	Creación Código Nacional de Policía	Por la cual se expide el Código Nacional de Policía y Convivencia	Artículos 141, 142, 143, 144
Colombia	Bogotá	Consejo	http://www.alcaldiaabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=1995	Acuerdo 38	1999	No aplica	Por el cual se dictan normas sobre los derechos y deberes del peatón tendientes a garantizar el adecuado uso del espacio	Artículos 1, 2, 3, 4, 5, y 6.
Colombia	Nacional-Colombia	Congreso	http://www.alcaldiaabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=5557	Ley 769	69 2002	creación de la ley nacional de Transito	Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones	Artículos 57, 58, 59

PAÍS	CIUDAD	FUENTE	UBICACIÓN ELECTRÓNICA	JERARQUÍA	AÑO	DESCRIPCION DEL DOCUMENTO UBICADO	PROPÓSITO DE LA LEY Y/O NORMA	ARTÍCULOS APLICABLES
Colombia	Bogotá	IDRD	http://www.idrd.gov.co/sitio/idrd/content/recreacion-para-la-juventud	Programa Institucional	2019	Atención Recreativa de la población Joven del Distrito Capital para el mejoramiento de su calidad de vida, mantenimiento y fortalecimiento de hábitos de vida saludable, autonomía,	No aplica	No aplica
Colombia	Bogotá	Secretaría Distrital de Tránsito y transporte	http://www.alcaldiaabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=11372	Resolución 1393	2003	Campaña pedagógica para el uso adecuado de los cruces peatonales	"Por la cual se establece el procedimiento para la demarcación de las estrellas en la malla vial de la ciudad de Bogotá	Artículos 1, 2, 3, 4.
Colombia	Santiago de Cali	Alcaldía de Santiago de Cali	https://90minutos.co/secretaria-movilidad-homenaje-vida-musica-cam-29-	Programa Institucional	2019	No aplica	'Pasos de cebra musicales', estrategia en Cali que busca proteger la vida del peatón	No aplica
Colombia	Nacional-Colombia	Blog de aseguradora SURA	https://blog.segurosura.com.co/articulo/movilidad/decálogo-buen-peaton	Decálogo	2012	decálogo del peatón	No aplica	No aplica
Colombia	Santiago de Cali	Alcaldía Santiago de Cali	http://www.cali.gov.co/aplicaciones/boletin_publicaciones/imagenes_documentos_decretos	Decreto	2010	se anuncia la puesta en marcha del Proyecto Solución Peatonal Intersección Autopista Sur Oriental con Carrera 68 en la Ciudad de Santiago de Cali	Proyecto solución peatonal intersección autopista sur oriental con cra 68 en la ciudad de Santiago de Cali	No aplica
Colombia	Santiago de Cali	Alcaldía Santiago de Cali	http://www.cali.gov.co/aplicaciones/boletin_publicaciones/imagenes_documentos_decretos	Decreto	2010	Anunciar por Motivos de Utilidad Publica e Interés Social la Puesta en Marcha del Proyecto Solución Peatonal Intersección Autopista Sur Oriental con Carrera 63B en la Ciudad de Santiago de	Proyecto solución peatonal intersección autopista sur oriental con cra 63b en la ciudad de Santiago de Cali.	No aplica
Colombia	Santiago de Cali	Alcaldía Santiago de Cali	http://idesc.cali.gov.co/download/guias/manual_maepe.pdf	Manual	2018-2019	Manual de adecuación del espacio publico efectivo	No aplica	No aplica
Colombia	Santiago de Cali	Alcaldía Santiago de Cali	http://www.cali.gov.co/general/publicaciones/2432/3-programas_y_proyectos/	Programa y proyectos	70 2019	El espacio público generoso, amable y seguro genera acciones conducentes a modelos de cultura ciudadana direccionados al disfrute de lo	El espacio público generoso, amable y seguro genera acciones conducentes a modelos de cultura	Ver numeral 3.2 énfasis en 3.2.4

Colombia	Medellín	Funda peatón	http://peatonmetropolitano.com/	I Foro metropolitano de peatones	2019	Este es un espacio académico de carácter gratuito que busca aportar al desarrollo e implementación de políticas públicas a favor de la calidad de la infraestructura para los ciudadanos de a pie, la gestión	No aplica	No aplica
Colombia	Bogotá	Wall 21	https://www.walk21.com/bogota	XIX Conferencia Internacional sobre Comunidades Caminables y	2018	Las aceras son el único lugar legítimo y democrático donde todos los ciudadanos son verdaderamente iguales. Son la infraestructura esencial para caminar que ayuda a ofrecer lugares más felices y	No aplica	No aplica
Colombia	Medellín	Página gubernamental	https://www.metropol.gov.co/movilidad/PlanMaestro/Plan%20Maestro%20de%20Movilidad	Plan maestro de movilidad	2009	La movilidad no motorizada asociada a peatones y bicicletas es pieza fundamental dentro del sistema de movilidad para todos, por cuanto garantiza la	No aplica	No aplica
Colombia	Medellín	IFEMA	https://forociudad.esmadrid.com/2019/05/30/el-foro-ciudades-ifema-de-medellin-reunira-a	Foro	2019	Fecha: 30 mayo, 2019 Autor/a: ICS 0 Comentarios La ciudad colombiana de Medellín acoge	No aplica	No aplica
Colombia	Medellín	Periódico Medellín cuenta	https://www.mediellincuenta.com/?NavigationTarget=navurl://c587416cb945bc78a779a8b	Programa pacto por el peatón de la alcaldía	2018	La Alcaldía de Medellín presentó la Red Caminera del barrio El Perpetuo Socorro, conformada por 590 metros líneas de vía priorizada para el peatón. Cuenta con tres túneles verdes que garantizan sombra	No aplica	No aplica
Colombia	Medellín	Periódico El tiempo	https://www.eltiempo.com/colombia/medellin/medellin-lanza-la-primera-red-	Programa	2018	Un camino especial para que los peatones se desplacen con mayor seguridad y facilidad entre las estaciones del metro y lugares aledaños fue presentado este martes 24 de abril, durante el inicio del	No aplica	No aplica
Colombia	Purificación	Página gubernamental	http://www.purificacion-tolima.gov.co/Transparencia/Planeacion/Gestion/Cont	Plan de desarrollo Municipal	2012-2015	Reemplazar vehículos motorizados por peatones y bicicletas	No aplica	No aplica
Colombia	Sabaneta	Página gubernamental	https://www.sabaneta.gov.co/noticias/sabaneta-lanza-su-primer-concurso-de-	Campaña "peatones somos todos"	2019	La Secretaría de Movilidad y Tránsito de Sabaneta, que adelanta la campaña de educación y seguridad vial 'Peatones somos todos', para concientizar que cada persona en algún momento es un peatón	No aplica	No aplica
Colombia	Sabaneta	Página gubernamental	https://www.sabaneta.gov.co/noticias/en-el-marco-de-la-iii-semana-de-la-seguridad-vial-	Campaña Sabaneta Ciudad Caminable	2019	Con una renovada red de andenes de 32.000 metros cuadrados Sabaneta lanzará e implementará este viernes 26 de abril, la campaña 'Peatones somos todos – Sabaneta Ciudad Caminable', en	No aplica	No aplica

Colombia	Sabaneta	Revista Semana	https://www.semana.com/contenido/editoriales/sabaneta-ciudad-	Artículo	2019	Los nuevos 30.000 metros cuadrados de aceras que tiene Sabaneta permiten recorrer todo el municipio a pie. Sin obstáculos ni peligros y con agradables momentos para compartir mientras se va	No aplica	No aplica
Colombia	Simijaca	Página gubernamental	https://simijacacundinamarca.micolombiadigital.gov.co/sites/simijacacundinamarca/contenidos	Plan de desarrollo Municipal	2016-2019	Normativa para gestión de construcción de red de peatonales	No aplica	No aplica
Costa Rica	Nacional-Costa Rica	Min. Obras públicas y transporte	http://repositorio.mopt.go.cr:8080/xmlui/bitstream/handle/123456789/3891/363.1-	Manual	2013	No aplica	El documento pretende ser una guía que ayude a abordar los problemas de seguridad vial de manera efectiva por medio de la	No aplica
Costa Rica	San Jose	BID	https://www.iadb.org/es/noticias/comunicados-de-prensa/2014-03-27/seguridad-vial-	Campaña “ Haz tu parte, Vías Seguras para todos”	2014	Educación vial	No aplica	No aplica
Costa Rica	Nacional-Costa Rica	Imprenta Nacional	https://www.imprentanacional.go.cr/editorialdigital/libros/textos%20juridicos/ley_de_transito	Ley de tránsito por vías públicas terrestres y seguridad vial	2018	No aplica	Regular	Título IV-Capt.VI
Costa Rica	Nacional-Costa Rica	Revista Construir	http://revistaconstruir.com/que-hace-costa-rica-para-mitigar-los-problemas-de-	Artículo Revista	2017	Peatones La inversión en paradas, aceras, acceso universal y un diseño que genere seguridad hacia los peatones es de las principales elementos a tomar en cuenta. De acuerdo con Morera las aceras	No aplica	No aplica
Costa Rica	Nacional-Costa Rica	Periódico el mundo.Cr	https://www.elmundo.cr/opinion/iicongreso-de-movilidad-urbana/	Artículo Revista	2016	Este evento es una oportunidad para el desarrollo de un diálogo entre expertos internacionales, la sociedad civil, la academia, el sector privado y el Gobierno, en el cual se compartirán	No aplica	No aplica
Costa Rica	Nacional-Costa Rica	Revista de ciencias ambientales	https://www.revistas.una.ac.cr/index.php/ambientales/article/view/7657/8142	Artículo Revista	2010	Se procura comprender las causas que producen y reproducen situaciones de violencia y de riesgo mientras se transita por las vías públicas del país. Se valora las condiciones del tránsito peatonal en	No aplica	No aplica
Costa Rica	Nacional-Costa Rica	Dirección De Gestión Municipal Sección De Investigación Y	http://aconvivir.org/documentos/aceras,%20peatones%20y%20espacios%20publicos.pdf	Serie de ordenamiento territorial N.572	2004	Recuperar las funciones básicas de la ciudad, hacerla más amigable, a la medida de las necesidades de la gente, brindarle al peatón las condiciones apropiadas para	No aplica	No aplica

Costa Rica	San Jose	Revista UCR	file:///D:/Users/Usuario/Downloads/8712-Texto%20del%20art%C3%ADculo-11270-Texto%20del%20art%C3%ADculo-11270-	Proyecto privado "San Jose Posible"	2013	El proyecto San José Posible es la propuesta de recuperación del espacio público en 53 manzanas, en el área sur de San José, la capital de	No aplica	No aplica
Costa Rica	Distrito de Guadalupe de Goicoechea en San Jose José	Revista UNA	file:///D:/Users/Usuario/Downloads/11270-Texto%20del%20art%C3%ADculo-11270-	Estudio de caso movilidad peatonal	2019	El Tráfico Promedio Diario Semanal (TPDS) para la zona en estudio se encuentra entre los 170 y los 6 517 peatones por día. Las aceras permiten el flujo de	No aplica	No aplica
Costa Rica	San Jose	Revista la Nación	https://www.nacion.com/revista-dominical/nota-curiosa-el-pez-peatonal-de-san-	Colectivo Chepequetas que embellece pasos peatonales	2014	Detrás de la iniciativa, que bien puede considerarse una intervención urbana, está el colectivo Chepequetas , cuya labor consiste en recuperar espacios de la ciudad de San José para hacerla más	No aplica	No aplica
Cuba	Nacional- Cuba	Gaceta oficial de la republica	http://www.juventudtecnica.cu/sites/default/files/gacetaooficial-cuba-40-2010-ley109-	Ley 109 del código de seguridad vial con modificaciones	2010	No aplica	Reglamento general para la aplicación de la ley	Cap. 5 Completo Art 1-16 Capitulo 2 Art.5 Cap5. Art 6
Cuba	Habana	Pagina gubernamental	http://www.euroclimaplus.org/movilidadurbana/item/222-cuba-movilidad-sostenible	Piloto plan de movilidad sostenible	2019	Generar un Plan de Movilidad Urbana Sostenible apoyado con una experiencia piloto que, mejorando la calidad del medio ambiente urbano, facilite los desplazamientos y favorezca la movilidad	No aplica	No aplica
Cuba	Nacional-Cuba	Radio Tv Marti	https://www.radiotelevisionmarti.com/a/barreras-arquitectonicas-verdadera-	Articulo	2018	Las barreras arquitectónicas son otro problema de movilidad que enfrentan personas con discapacidades, sumado al creciente deterioro de calles y aceras.	No aplica	No aplica
Cuba	Nacional-Cuba	The Open University	https://oro.open.ac.uk/47034/8/Temas-83.pdf	Investigación	2015	La política de movilidad urbana de la Revolución cubana ha estado bien por delante de la de otros países en términos de su énfasis en el transporte	No aplica	No aplica
Cuba	Nacional-Cuba	Gamma	http://www.gramma.cu/cuba/2016-01-29/peatones-atencion-en-la-via-29-01-2016-	Campaña vial para el peatón	2016	lanzamiento de la tercera campaña Ni un paso en falso, coordinada por el departamento de seguridad vial de la Policía Nacional Re-volucionaria y dirigida a promover la re-flexión y el	No aplica	No aplica
Cuba	Nacional-Cuba	Diario juventud Rebelde	http://www.juventudrebelde.cu/cuba/2015-09-07/el-peaton-o-el-conductor	Articulo	73 2015	En el acápite correspondiente a los accidentes de tránsito, se destaca que por infracciones de peatones ocurrieron 232 siniestros, en los que se registraron 20 fallecidos y 227 lesionados. Igualmente,	No aplica	No aplica

Cuba	Nacional-Cuba	Página gubernamental	http://www.cubaeduca.cu/media/www.cubaeduca.cu/medias/pdf/vial/434.pdf	Programa ed. Vial educativo	2010	Contribuir a la formación de una adecuada cultura vial en nuestros niños y niñas, adolescentes y jóvenes, mediante el aprovechamiento de las posibilidades que brinda el proceso	No aplica	No aplica
Ecuador	Quito	Alcaldía metropolitana de Quito	http://www.flacsoandes.edu.ec/libros/digital/39700.pdf	Plan maestro de movilidad Quito	2009-2025	Objetivo Específico, hacer que los desplazamientos peatonales se incrementen en forma constante y se consoliden como parte integrante del SMM, por medio de la creación y	Hacer que los desplazamientos peatonales se incrementen en forma constante y se consoliden	No aplica
Ecuador	Nacional-Ecuador	Congreso	http://www.vertic.org/media/National%20Legislation/Ecuador/EC_Reglamento_Ley_Org	Ley 1738	2008	ley de tránsito donde se incluye al peatón	Reglamento general para la aplicación de la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y	Todos
Ecuador	Nacional-Ecuador	Universidad central del Ecuador	file:///D:/Users/Usuario/Downloads/MANUAL%20DE%20CALLES%20ACTIVAS%20Y	Manual	2016	Es un manual basado en un estudio pretende convertirse en una herramienta mediante la cual el estudiante, el profesional, el técnico, el vecino, puedan diseñar calles seguras y agradables, que no	No aplica	No aplica
Ecuador	Quito	Página gov. Servicio público para el pago de accidentes de	http://www.protecciontransito.gob.ec/servicios/recomendaciones-de-seguridad-vial-	Guía	2018	Dar recomendaciones para los peatones	Generar una guía básica de recomendaciones para salvaguardar la seguridad de los peatones	No aplica
Ecuador	Nacional-Ecuador	Página gubernamental	http://www.comptencias.gob.ec/wp-content/uploads/2015/04/AT_MOVILIDAD_CLAD.p	XX Congreso Internacional sobre la Reforma del Estado y de la Administración	2015	No aplica	Regular los planes de movilidad	No aplica
Ecuador	Quito	Página FMB	http://fmb8.org/agenda-de-intervenciones-urbanas/	8 Foro Mundial de la Bicicleta Mingamos	2019	Intervención de un cruce de calles a través de mapeos, análisis, y diseño de la calle, para generar espacios peatonales de alta calidad	No aplica	No aplica
Ecuador	Cuenca	Página gubernamental	https://www.cideu.org/clouddata/mlcuencaBA.pdf	Plan maestro de movilidad Cuenca	2015-2025	Movilidad a pie 1. Mayor superficie del espacio público, nuevo reparto modal 2. Diseño de redes peatonales urbanas continuas y seguras 3. Trabajando en los barrios como base de la ciudad	Implantación de formas de desplazamiento más sostenibles.	No aplica
Ecuador	Cuenca	El tiempo periódico	https://www.eltiempo.com.ec/noticias/cuenca/2/semana-movilidad-cuenca	Semana de movilidad alternativa 74	2018	Agenda de actividades por la semana de la movilidad y también participación en encuentro de movilidad europea con proyectos para solucionar problemáticas de movilidad	No aplica	No aplica

PAÍS	CIUDAD	FUENTE	UBICACIÓN ELECTRÓNICA	JERARQUÍA	AÑO	DESCRIPCION DEL DOCUMENTO UBICADO	PROPÓSITO DE LA LEY Y/O NORMA	ARTÍCULOS APLICABLES
El Salvador	San Salvador	Oficina de planeación	file:///D:/Users/Usuario/Downloads/Politica de Movilidad Urbana.pdf	Política de movilidad urbana	2010-2019	Regular la movilidad en san salvador	Revitalización urbana	No aplica
El Salvador	Nacional-El Salvador	COAMSS-OPAMSS	https://issuu.com/coamss-opamss/docs/raps-coamss-opamss	Guía de recomendaciones de RAPS	2019	Brindar conocimiento técnico	No aplica	No aplica
El Salvador	Nacional-El Salvador	Página gubernamental	https://www.paho.org/els/index.php?option=com_docman&view=download&alias=570-	Plan Estratégico De Seguridad Vial "Llévalo. Cree. Actúa"	2011-2020	Reducir en un 40% la tasa de accidentes viales registrados en el país, así como en el número de lesionados y fallecidos en estos eventos, para el año 2020,	No aplica	No aplica
El Salvador	San Salvador	Congreso de Ing. Arq.	http://cef.uca.edu.sv/doi/images/QUE%20HACEMOS/publicaciones/QHP A/A-	Congreso Doc. De ref.	2013	La Accesibilidad Universal como parte de los Planes de Movilidad Urbana en el AMS	No aplica	No aplica
El Salvador	San Salvador	Agencia EFE	https://www.efecom/efe/america/sociedad/la-capital-salvadorena-amanece-con-	Artículo Revista	2017	Diversidad	No aplica	No aplica
El Salvador	Nacional-El Salvador	Página gubernamental	https://www.asamblea.gob.sv/decretos/details/381	Ley N.477	1995	No aplica	Tiene por objeto establecer el marco legal en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.	Cap. VIII
Guatemala	Nacional- Guatemala	Ministerio de Gobernación	file:///D:/Users/Usuario/Downloads/Pol%C3%ADtica%20de%20Seguridad%20Vial.pdf	Política Nacional de seguridad vial	2011-2012	Creación de política pública	Garantizar la protección de la vida de todos los guatemaltecos	No aplica
Guatemala	Nacional- Guatemala	Revista Summa	https://revistasumma.com/los-retos-de-la-movilidad-urbana-en-guatemala/	Plan maestro de movilidad 2030	2019	Se ha podido identificar que en el Plan Maestro de Movilidad Urbana 2030 que se presentó por parte de la municipalidad de Guatemala, existen opciones de transporte masivo de ciudadanos	No aplica	No aplica

Guatemala	Nacional- Guatemala	Guatemala.com	https://aprende.guatemala.com/cultura-guatemalteca/actualidad/cuales-	Articulo revista	2018	El capítulo V de la Ley y Reglamento de Tránsito de Guatemala hace énfasis en las reglas que deben tomar en cuenta todos los peatones, sin ninguna excepción	No aplica	No aplica
Guatemala	Nacional- Guatemala	El periódico	https://elperiodico.com.gt/opinion/2018/04/23/ciudades-para-peatones-3/	Articulo Revista	2018	Debemos transformar nuestra ciudad y quizá un buen lugar para empezar o sea salvar el enfoque a contar con espacios públicos y lograr una ciudad en la que se pueda caminar. Acerca de esto último ha	No aplica	No aplica
Guatemala	Municipalidad Guatemala	Pagina Facebook municipalidad Guatemala	https://www.facebook.com/municipalidad/posts/10156974129154662/	Programa Guatemala válela pena#obrasnopalabras#peaton	2017	Descripción de arreglos urbanísticos en calles	No aplica	No aplica
Guatemala	Municipalidad Guatemala	Fundación crecer Guatemala	https://dev-test.elperiodico.com.gt/nacion/2019/03/16/buscainmpulsar-agenda-	Foro de ciudades	2019	El proyecto se compone de diez eventos que tendrán temas distintos, como el agua potable, el tratamiento de desechos, el tráfico y la movilidad sostenible, entre otros; y que serán presentados por un	No aplica	No aplica
Honduras	Nacional- Honduras	Dirección de Investigación Científica Universitaria (DICU) de la	https://www.researchgate.net/publication/328798849-Movilidad_sostenible_desarrollo_urb	Investigación	1970-2018	Mostrar estado actual de la movilidad	No aplica	No aplica
Honduras	Tegucigalpa	Periódico el Herald	https://www.elheraldo.hn/tegucigalpa/1254155-466/la-capital-de-honduras-le-	Articulo periódico	2019	Instalación de puentes	No aplica	No aplica
Honduras	Nacional- Honduras	Pagina gubernamental	https://www.oisevi.org/a/archivos/normativas/honduras/ley-de-transito.pdf	Ley de transito	2005-2019	Regular	Reglamento de movilidad	No aplica
Honduras	Tegucigalpa	Pagina gubernamental	http://www.proyectomesoamerica.org:8088/smsp/photocadownload/Institucional/PlanesNac	Plan de seguridad vial	2015-2019	Regular	Ordenamiento de movilidad	No aplica
Honduras	Tegucigalpa	Periódico el Herald	https://www.elheraldo.hn/tegucigalpa/1303794-466/campa%C3%B1a-de-respeto-	Campaña Civilízate, dale paso al peatón, dale paso a la vida	2019	Campana para concientizar el respeto Leer esta nota: https://www.elheraldo.hn/tegucigalpa/1303794-466/campa%C3%B1a-de-respeto-	Concientizar	No aplica

Honduras	Tegucigalpa	Periódico el Heraldó	https://www.elheraldo.hn/opinion/editorial/1092480-469/primer-el-peaton%C3%B3n	Campaña primero el peatón	2019	Esta en orden de protección vial, pero también menciona que arreglaran calles	No aplica	No aplica
México	Jalisco	Página gov. Jalisco	https://transparencia.info.jalisco.gob.mx/sites/default/files/Ley%20de%20Movilidad%20	Ley de movilidad y transporte	2013	Regular la movilidad y el transporte en el Estado de Jalisco, así como los derechos y obligaciones de los sujetos de la movilidad, para establecer el orden y las medidas de seguridad, control de la	Determinar los sujetos activos de la movilidad que son las personas con discapacidad, los peatones, los ciclistas,	No aplica
México	CDMX	Página oficial Ciudad Caminable-Walk 21	https://www.walk21.com/mexico-city	13 Conferencia Ciudad Caminable-Walk 21	2012	Avanzamos el interés e inspiramos un sentido del potencial para México y la región.	No aplica	No aplica
México	Xalapa Veracruz	Página gov. Veracruz	http://www.ordenjuridico.gob.mx/Estatal/VERACRUZ/Municipios/Xalapa/XALAREg7.pdf	Reglamento de tránsito y vialidad	2011	Otorga los derechos para los peatones en las vías	Establece los derechos de los peatones en las vías	Capítulo II sección 1
México	Nacional- México	Ingeniero Raúl Alberto Peniche Mendoza	http://www.lavoz.com.ar/espacio-de-marca/10-reglas-basicas-de-seguridad-vial-	Guía	2015	Dar a conocer las 10 reglas básicas de seguridad vial para los peatones	No aplica	No aplica
México	Guadalajara-Jalisco-CDMX	Página gubernamental	https://transparencia.guadalajara.gob.mx/sites/default/files/Experiencias_Extenso_0.pdf	Congreso Ciudad Educadora	2010	Deporte, políticas públicas y espacio urbano, el fomento de la actividad física en espacios urbanos adecuados, y el impulso sistemático de la recuperación,	No aplica	No aplica
México	Guadalajara	Cities	http://www.edcities.org/dia-internacional/mensaje/guadalajara-mexico/	Plan	2016	Derecho a la ciudad, a que la ciudad esté al servicio integral de las personas y a que exista un compromiso de la ciudad.	No aplica	No aplica
México	CDMX	Liga del peatón	http://3congreso.ligapeatonal.org/	Congreso peatonal	2016	La generación de conocimiento relacionado con la movilidad activa a través de la peatonalidad, la caminabilidad, la seguridad vial peatonal, el urbanismo peatonal, la accesibilidad	No aplica	No aplica
México	Colima	AICE	http://w10.bcn.es/APPS/edubidce/publicaciones/ExperienciasAcido?idexp=38105&accio=veure&idi	Programa de participación ciudadana	2010-2019	Hacer partícipes a los ciudadanos en el diseño de los espacios públicos, situándoles en el centro de la toma de decisiones.	No aplica	No aplica

México	Guadalajara	Página gubernamental	http://www.viarecreactiva.org/	Programa	2004-2019	En el marco del programa "Guadalajara Activa", el Ayuntamiento de Guadalajara lanzó un conjunto de acciones para fomentar el deporte, el bienestar social, el desarrollo comunitario y la calidad de	No aplica	No aplica
México	León	AICE	http://w10.bcn.es/APPSEdubidce/puBExperienciasAc.do?idexp=39625&accio=veure&idi	Programa	2016-2019	Debido al incremento de población experimentado por la ciudad de León durante los últimos veinte años, era de gran relevancia fortalecer los valores cívicos, éticos y de solidaridad social	No aplica	No aplica
México	Morelia	Anoticias	https://ananoticias.com/2019/04/29/edil-de-morelia-presenta-el-plan-de-movilidad-y-	Plan de movilidad y espacio público	2019	Invertirán de manera histórica en obra pública en materia de movilidad y espacio público 250 millones de pesos en el presente año, cifra nunca antes otorgada y que en el 2018 llegó apenas a los 77	No aplica	No aplica
México	Morelia	Liga del peatón	http://ligapeatonal.org/congreso-peatonal/	6 Congreso del peatón	2019	El Congreso Peatonal es un sitio de encuentro, aprendizaje y empoderamiento de las organizaciones peatonales del país, así como una ocasión para difundir y ampliar la visión de Liga	No aplica	No aplica
México	Playa del Carmen	Periódico la verdad	https://laverdadnoticias.com/quintanaroo/Playa-del-Carmen-con-estrategias-para-	Acuerdos para plan de movilidad	2018	los flujos de personas y tránsito vehicular, contexto que permitiría un respiro al comercio, dado que en ocasiones la falta de estacionamiento provoca pérdidas económicas en los	No aplica	No aplica
México	Playa del Carmen	Quintana Roexpress	http://www.grooexpress.com.mx/playa-del-carmen-pone-en-marcha-el-programa-	Programa primero el peatón	2019	En atención a salvaguardar la seguridad para los peatones, de mejorar la imagen urbana, así como garantizar la movilidad en toda la ciudad, el gobierno municipal de Laura Beristáin Navarrete inició el	No aplica	No aplica
México	Tenango del Valle	Página gubernamental	https://gobedomex-my.sharepoint.com/personal/coplademl_edomex_gob	Plan desarrollo municipal	2016-2018	El ayuntamiento y la Comisión Nacional para el Uso Eficiente de la Energía (CONUEE) manifiestan un censo de lámparas y luminarias que tiene como propósito	No aplica	No aplica
México	Zacatecas	Página gubernamental	https://www.zacatecas.gob.mx/promueve-godezac-medidas-para-la-seguridad-de-los-	Campaña	2018	El Gobierno de Zacatecas, a través de la Dirección de la Policía de Seguridad Vial (DPSV), promueve la difusión de los derechos y obligaciones que se establecen en el Capítulo II, Sección I, de la Ley y	No aplica	No aplica
México	CDMX	Página gubernamental	http://www.claudia.cdmx.com/files/Plan_de_movilidad.pdf	Plan estratégico de movilidad	78 2019	Integrar los distintos sistemas de transporte de la ciudad, promoviendo los viajes a pie, en bicicleta y en transporte público.	No aplica	No aplica

México	CDMX	Revista atracción 360	https://www.atraccion360.com/cambios-que-originan-la-nueva-ley-de-movilidad	Modificación de ley de tránsito	2013	Se prioriza el papel del peatón y reconoce el derecho humano a un tránsito eficiente, seguro y accesible. Modificarán banquetas para dar más y mejores espacios de desplazamiento a los	No aplica	No aplica
México	CDMX	Laboratorio para la ciudad	https://labcd.mx/ciudades/ciudad-peaton/	Estrategia Ciudad del peatón	2019	Ciudad Peatón es el área del Laboratorio para la Ciudad cuenta con tres ejes de trabajo: 1) la movilidad urbana sustentable y 2) la seguridad vial y 3) el espacio público, centrandolo por primera	No aplica	No aplica
Nicaragua	Matiguás y Muy Muy	Página de búsqueda	https://www.researchgate.net/publication/273027631_Movilidad_y_desarrollo_translocal	Documento de investigación	2012	Investigar	Investigación sobre movilidad	No aplica
Nicaragua	Managua	Periódico NIU	https://niu.com.ni/movilidad-urbana-foro-cambiar-managua/	Foro	2017	Exponer que no existe normas que inviten al respeto a ciclistas y peatones	No aplica	No aplica
Nicaragua	Managua	NAD noticias	https://www.nicaraguaaldia.com/2017/09/19/managua-se-activa-la-semana-la-	Movimiento colectivo	2017	Unirse a la Semana de la Movilidad Urbana Sustentable y el Día Mundial sin Automóvil	No aplica	No aplica
Nicaragua	Nacional-Nicaragua	Página gubernamental	http://legislacion.asamblea.gob.ni/normaweb.nsf/b92a6ea87dac762406257265005d21f7b	Ley N°. 431	2014-2019	Regular	Régimen de circulación vehicular e infracciones de tránsito	No aplica
Nicaragua	Nacional-Nicaragua	Revista construir	http://revistaconstruir.com/proyectos-se-realizan-favor-la-movilidad-urbana-	Proyectos relacionados con plan maestro de desarrollo urbano	2017	Modificar urbanamente	No aplica	No aplica
Panamá	Nacional-Panamá	Página gubernamental	http://www.transitogob.pa/sites/default/files/reglamento-decreto-640.pdf	Decreto 640	2007	No aplica	Los preceptos del presente Reglamento regulan la administración y operación de las vías y accesos públicos en todo	Título III Normas de comportamiento en el tránsito capítulo 1 de los
Panamá	Nacional-Panamá	Cámara de comercio Panamá	https://www.elmetrodepanama.com/wp-content/uploads/2017/01/Capitulo-	PIMUS-Plan integral de movilidad urbana sostenible	79 2017	Se busca facilitar la comunicación y el intercambio de información entre los actores (peatón, ciclista, pasajeros y conductores) y los componentes de la movilidad (entidades del	No aplica	No aplica

Panamá	Ciudad Panama	BID	https://blogs.iadb.org/ciudades-sostenibles/es/centro-historico-de-panama/	Artículo	2017	Centro de la Ciudad de Panamá ha experimentado en los últimos sesenta años un paulatino proceso de abandono y declive, Acciones para recuperar espacios públicos y para facilitar el uso del	No aplica	No aplica
Panamá	Centro Panama	BID	https://www.youtube.com/watch?v=DVwYrgadSko	Panamá Camina: experimentación urbana para el encuentro ciudadano y	2019	Con la intervención urbana "Panamá Camina, Comparte la Central", experimentamos un cambio integral para la Plaza Cinco de Mayo, una de las esquinas más congestionadas de la ciudad	No aplica	No aplica
Panamá	Nacional-Panama	Revista Construir	https://revistaconstruir.com/panama-hacia-una-ciudad-exclusiva-peatones/	Estrategia "Movilidad urbana sostenible, una visión compartida"	2017	la Cámara de Comercio, Industria y Agricultura de Panamá (CCIAP), en conjunto con autoridades del gobierno central, organizaciones civiles y empresarios, presentaron la estrategia	No aplica	No aplica
Panamá	Nacional-Panama	Periódico la estrella de panamá	http://laestrella.com.pa/panama/nacional/movilidad-urbana-integra/24071910	Artículo de revista	2017	El Comité Técnico Asesor de Accesibilidad Universal fue creado mediante el decreto Alcaldicio N°11 del 18 de abril de 2016, en cumplimiento a la Ley N° 42 de 27 de agosto de 1999, por	No aplica	No aplica
Panamá	Nacional-Panama	TVN Noticias	https://www.tvn-2.com/nacionales/Promoviendo-derechos-peaton_0_51174	Carta adaptada derechos del peatón	2018	La Fundación educación vial de Panamá toma la carta de derechos del peatón de la liga del peatón México, para resaltar al gobierno la importancia del mismo	No aplica	No aplica
Panamá	Nacional-Panama	Periódico Panama América	https://www.panaamaamerica.com.pa/nacion/inauguran-congreso-internacional-de-	Congreso internacional "La Seguridad Vial en las Empresas",	2013	La Alcaldía de Panamá y la Fundación Mapfre inauguraron hoy el congreso internacional "La Seguridad Vial en las Empresas", que tiene como objetivo abordar el tema de los accidentes de	No aplica	No aplica
Paraguay	Nacional-Paraguay	Diario digital San Lorenzo PY	http://www.sanlorenzopy.com/2190/se-presento-campana-de-conciencia-	Campaña Seguridad vial, responsabilidad de todos	2012	Concientizar	No aplica	No aplica
Paraguay	Nacional-Paraguay	Página gubernamental	http://www.antsv.gov.py/application/files/2515/2215/1014/LEY_DE_TRANSITO_-	Ley N° 5016	2014	Regular	Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial	Art 3 en adelante
Paraguay	No aplica	CEPAL	https://ciudades.cepal.org/2018/es/videos	Conferencia 80	2018	Participación en la segunda conferencia de las ciudades: hacia una movilidad segura, asequible y sostenible en América latina y el Caribe	No aplica	No aplica

PAÍS	CIUDAD	FUENTE	UBICACIÓN ELECTRÓNICA	JERARQUÍA	AÑO	DESCRIPCION DEL DOCUMENTO UBICADO	PROPÓSITO DE LA LEY Y/O NORMA	ARTÍCULOS APLICABLES
Paraguay	Asunción	ASUparticipa	http://asuparticipa.cds.com.py/documents/PLAN_MAESTRO_FRANJA_COSTERA_2017-2019	Plan Maestro Franja Costera	2017-2019	debe ser tomado como un territorio de experiencia y experimentación de la Ciudad Sustentable, desde el manejo de los espacios abiertos hasta la edificación.	No aplica	No aplica
Paraguay	Nacional-Paraguay	Medium Corporation	https://medium.com/@planchaparaguay/el-plan-cha-propone-una-movilidad-de-transporte-asunceno	Plan CHA	2016-2019	Propone una movilidad de múltiples modos para solucionar el problema del transporte asunceno	No aplica	No aplica
Paraguay	Centro histórico Asunción	pagina ISSU	https://issuu.com/ecosistemaurbano/docs/plan_cha_t1_p2_objetivos	Plan Maestro Centro Histórico	2016	El proyecto tiene como objetivo abordar la regeneración integral del centro de la ciudad de una forma inclusiva	No aplica	No aplica
Paraguay	Asunción y los 10 municipios que conforman el Área Metropolitana	ICES	https://webimages.iadb.org/PDF/Plan+de+Acci%C3%B3n+ICES+Asunci%C3%B3n.pdf	Plan de acción	2014	la líneas estratégicas del plan de acción son: movilidad sostenible, agua y medio ambiente y Crecimiento y habitad urbano	No aplica	No aplica
Perú	Nacional-Perú	Pagina gubernamental	https://www.mtc.gob.pe/cnsv/documentos/PENsv_2017-2021.pdf	Decreto 19-2017	2017-2021	Reglamentación Vial	Seguridad vial	1.4. Componente general
Perú	Nacional-Perú	CONCYTEC	https://alicia.concytec.gob.pe/vufind/Record/UDHR_088e646d0b3e74c435f0760a27f23	Tesis analítica sobre movilidad sostenible	2017	La Movilidad Urbana Sostenible es un tema de vital importancia, por lo que con el presente trabajo, se plantea que su regulación sea tratado como un tema estratégico y prioritario para el	No aplica	No aplica
Perú	Nacional-Perú	Observatorio ciudadano	https://www.limacomovamos.org/noticias/ocupa-tu-calle-gano-premio-especial-en-el-	Estrategia Ocupa tu calle	2019	A través de intervenciones urbanas localizadas, Ocupa Tu Calle propicia la recuperación de espacios de la ciudad en desuso, mejora las condiciones de los espacios existentes y genera nuevos	No aplica	No aplica

Perú	Nacional-Perú	Observatorio ciudadano	https://www.limacomovamos.org/foro-ciudades-como-vamos/	Foro Ciudades como vamos	2019	Es un espacio de descubrimiento y discusión sobre el presente y futuro de las ciudades impulsado por Lima Cómo Vamos. Tiene como objetivo compartir enfoques, evidencia y propuestas en	No aplica	No aplica
Perú	Lima	Página gubernamental	http://www.munlima.gob.pe/noticias/item/36212-mml-te-invita-a-disfrutar-del-	Programa Al Damero de Pizarro sin carro	2019	Como se recuerda el programa consiste en la restricción por un día del uso de vehículos motorizados en 70 cuadras del Centro Histórico, dando prioridad a los peatones y ciclistas, y convirtiendo está	No aplica	No aplica
Perú	San Isidro	Andina agencia peruana de noticias	https://andina.pe/Agencia/noticia-san-isidro-recibe-premio-internacional-	Programa +Ciudad	2019	“+Ciudad” es el programa municipal que engloba las diversas acciones que ejecuta la Municipalidad de San Isidro en su objetivo de devolver la ciudad a las	No aplica	No aplica
Perú	Cusco	Página gubernamental	http://www.codatu.org/actualites/panorama-de-la-movilidad-en-la-ciudad-andina-de-	Programa Movilidades activas	2018	Hasta ahora, la MPC trabajó principalmente en mejorar la experiencia del peatón en el centro histórico donde el 50% de los desplazamientos se realizan a pie y donde existen muchas	No aplica	No aplica
Perú	Lima	Diario el comercio	https://elcomercio.pe/opinion/columnistas/centro-historico-lima-peatones-	Artículo periodístico	2019	La ciudadanía todavía se ejerce fundamentalmente a pie, sea acudiendo a votar, movilizándose en la calle para defender derechos, reuniéndose en un parque para dialogar o trabajando juntos	No aplica	No aplica
Puerto Rico	Nacional-Puerto Rico	Página gubernamental	http://carreterasegurapr.com/Content/docs/PuertoRico_SHSP_2014-2018_Espanol.pdf	Plan de seguridad vial	2014-2018	No aplica	El desarrollo del Plan Estratégico de Seguridad Vial de Puerto Rico comenzó con el desarrollo del SHSP Interino, el cual	No aplica
Puerto Rico	Río Piedras	Universidad de Puerto Rico	http://www.uprrp.edu/?p=11840#prettyPhoto	Conferencia movilidad y equidad en el transporte sustentable	2016	Esta conferencia, organizada por la Escuela Graduada de Planificación del campus riopedrense, examinará las dimensiones sociales del transporte que propenden a la superación de las	No aplica	No aplica
Puerto Rico	San Juan	Fundación Season	https://seasonofcreation.org/es/2018/10/03/walking-together-in-puerto-rico-es/	Caminando juntos en Puerto Rico	2018	Es una fundación que realiza caminatas por diferentes luchas ambientales y sociales	No aplica	No aplica
Puerto Rico	Caguas, Río Piedras	Radio Universidad de Puerto Rico	https://www.mixcloud.com/tecuento/te-cuento-011-ser-peat%C3%B3n-	Programa radio	2014	Este episodio explora la condición de los peatones y los usuarios del transporte público en Puerto Rico, particularmente en la zona metropolitana. Michelle Estados, Miosotis Cortés y Edna Marie	No aplica	No aplica

Puerto Rico	Puerto Rico	Pagina particular	https://www.arcgis.com/apps/MapJournal/index.html?appid=40af053762ff4aa8928202a5	Caminata académica tiempo real Puerto rico	2016	La geografía de nuestra isla no puede ser entendida exclusivamente desde libros, ordenadores y conferencias. Si no podemos descifrar lo que nos dice el paisaje, será difícil entender y elaborar	No aplica	No aplica
Puerto Rico	Nacional-Puerto Rico	Comisión para la seguridad y el tránsito	http://www.bvirtual.ogp.pr.gov/ogp/Bvirtual/leyesreferencia/PDF/Veh%C3%ADculos%20	Ley 22 del 2000 tránsito Cap. IX	2000	Capitulo menciona derechos y deberes del peatón	No aplica	No aplica
Puerto Rico	Caguas	Pagina gubernamental	https://caguas.gov.pr/movilidad/	Movilidad Ciudadana	2019	La Oficina de Movilidad Ciudadana está localizada en el Terminal de Carros Públicos, Francisco “Pancho” Pereira en Caguas. Esta oficina coordina la operación de Transcriollo, el sistema de	No aplica	No aplica
Puerto Rico	Nacional-Puerto Rico	Periódico Endi	https://www.elnuevodia.com/suplementos/autos/nota/imponenmultaporpararsobrelneasde	Campaña “Somos responsables. Ponte en sus zapatos”	2019	mencionan la campaña y también la activación de las multas para conductores que se ubiquen en el paso peatonal	No aplica	No aplica
Puerto Rico	Caguas, Guaynabo, San Juan	Pagina particular	http://prltap.org/eng/wp-content/uploads/2013/08/2012-Programas-	Programas pedagógicos de seguridad vial	2012	Describe 7 proyectos; villa segura de MAFRE, Fundación Luis A con promesa roja, si guías no textees de ACAA, ITE – Moving Toward Zero Deaths” (TZD), Naciones Unidas - Década de	No aplica	No aplica
República Dominicana	Nacional-Rep. Dominicana	Pagina oficial de la fundación	http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:http://movi.do/	Fundación	2018-2019	Optimizar la convivencia vial, reduciendo las malas costumbres y comportamiento en las vías y mejorar la economía reduciendo los elevados costos en la movilidad.	No aplica	No aplica
República Dominicana	Nacional-Rep. Dominicana	CEPAL repositorio	https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/442111/S1800899es.pdf	Revisión	2018	Rep. Dominicana en la última década Tendencias en la seguridad vial en la última década	No aplica	No aplica
República Dominicana	Santo Domingo	Revista Acento	https://acento.com.do/2018/ecologia/8607863-semana-la-movilidad-	Campaña	2018	Iniciar y promover la movilidad sostenible y actividades varias relacionadas con el tema	No aplica	No aplica
República Dominicana	Nacional-Rep. Dominicana	Universidad de Sevilla	https://docs.google.com/viewerng/viewer?url=idus.us.es/xmlui/bitstream/handle/11441/828	Tesis de Plan de movilidad para ciudades dominicanas	2008	El principal objetivo de la presente investigación es determinar un conjunto de alternativas que sirvan como principales lineamientos a implementar en el desarrollo de planes de movilidad	No aplica	No aplica

República Dominicana	Nacional-Rep.Dominicana	Pagina gubernamental	https://dgii.gov.do/ciudadania/vehiculosMotor/legislacion/Documents/63-17.pdf	Ley N.63-17	2017-2019	Reglamentación Vial	Reglamentación	Todos
República Dominicana	Santo Domingo	Diario libre	https://www.diariolibre.com/actualidad/ciudad/la-ciudad-de-los-peatones-BJ8902829	El Plan de Movilidad Sostenible de la Zona Colonial	2018-2019	Plan de Movilidad Sostenible de la Zona Colonial recuperación de espacio peatonal	No aplica	No aplica
Uruguay	Nacional-Uruguay	Pagina gubernamental	https://www.impo.com.uy/descargas/ley_18191_web.pdf	Ley 18.191	2010-2016	Ley de tránsito y seguridad vial nacional	Proteger la vida humana y la integridad psicofísica de las personas	Art.22 pagina 17
Uruguay	Nacional-Uruguay	Pagina Unid.Nal. de seguridad vial	https://www.gub.uy/unidad-nacional-seguridad-vial/comunicacion/noticias/el-	Articulo	2019	Concientizar	No aplica	No aplica
Uruguay	Nacional-Uruguay	Pagina gubernamental	https://www.impo.com.uy/descargas/ley_18191_web.pdf	ley 18191	2016	No aplica	Regular	Art. 22
Uruguay	Paysandu-Artigas-Canelones-Rivera-Durazno-	Pagina Unid.Nal. de seguridad vial	https://www.gub.uy/unidad-nacional-seguridad-vial/comunicacion/noticias/cierres-	Campaña Mayo amarillo	2019	Concientizar	No aplica	No aplica
Uruguay	Nacional-Uruguay	Pagina Unid.Nal. de seguridad vial	https://www.gub.uy/unidad-nacional-seguridad-vial/comunicacion/publicaciones/rec	Estrategias	2019	Concientizar	No aplica	No aplica
Uruguay	Montevideo	Diario El país	https://www.elpais.com.uy/informacion/nueva-ciudad-vieja.html	Plan de obras para el peatón	2019	Alrededor de la Plaza Zabala, en donde predomina un circuito vehicular y zonas de estacionamiento, será ampliado el espacio peatonal, y lumnarias , sillas y muchas mas adecuaciones	No aplica	No aplica
Uruguay	Montevideo	Pagina gubernamental	http://www.montevideo.gub.uy/sites/default/files/plan_de_movilidad.pdf	Plan de movilidad	2010-2020	Se busca fomentar la caminata como el modo de desplazamiento más adecuado para los tramos cortos dado que es el modo más saludable, menos agresivo con el medio ambiente y	No aplica	No aplica

PAÍS	CIUDAD	FUENTE	UBICACIÓN ELEC TRÓNICA	JERARQUÍA	AÑO	DESCRIPCION DEL DOCUMENTO UBICADO	PROPÓSITO DE LA LEY Y/O NORMA	ARTÍCULOS APLICABLES
Uruguay	Montevideo	Portal Montevideo	https://www.montevideo.com.uy/Noticias/Comienzan-obras-en-Plaza-Zabala-	Plan de aumento de área peatonal	2019	Comienzan obras en Plaza Zabala: Aumentará el área de circulación para peatones, el proyecto procura disminuir los lugares para estacionar y mejorar las condiciones ambientales.	No aplica	No aplica
Uruguay	Montevideo	Pagina CLATPO	http://opc.clatpu2016.congresoselis.info/?page=programaExtendido	Congreso latinoamericano trans.publico y urbano	2016	Ponencias múltiples incluyendo movilidad a pie	No aplica	No aplica
Uruguay	Montevideo	Pagina gubernamental	http://www.montevideo.gub.uy/Siges/VisualizadorMM/faces/detalle.xhtml?proy_id=20	Proyecto ensanche de camino	2019	Mejora sustancial en calidad y seguridad de la conectividad urbana entre los barrios Cerro Norte, Cerro, Paso de la Arena, mejorando positivamente la circulación del transporte y tránsito,	No aplica	No aplica
Uruguay	Montevideo	pagina CIA privada	https://www.union electrica.com.uy/obra/refugios-peatonales/	Proyecto de refugios peatonales	2012	Suministro e instalación de 500 refugios peatonales metálicos con panel informativo, banco para peatones. Subcontratados por Medina & Possamai LTDA. Cliente final IMM	No aplica	No aplica
Uruguay	Montevideo	Revista vial	http://revistavial.com/centro-de-gestion-de-movilidad-de-montevideo-	Proyecto de creación del centro de gestión vial	2016	El alcance real de este periodo es: 175 cruces semaforizados centralizados, 55 cámaras para monitoreo de tránsito, 15 equipos para control de luz roja y velocidad en 30 puntos, 165 cámaras	No aplica	No aplica
Uruguay	Paysandú	Revista 20oncepaysandu	http://www.20once.com.uy/2016/09/13/obras-en-peatonal-avanzan-a-buen-ritmo/	Obra publica	2019	Este sector, en modalidad de semipeatonal, se integrará a 18 de Julio y, por sus características, propiciará el encuentro de los peatones y generará un área de frecuente actividad cultural	No aplica	No aplica
Venezuela	Caracas	Observatorio de seguridad vial	http://seguridadvial.org.ve/2017/08/21/peatones-no-cuentan-con-espacio-suficiente-	Articulo periódico	2017-2019	La situación del peatón en Caracas es tan deficiente que debería haber entre 10 y 15 metros cuadrados de espacio público por persona, y solo en Caracas hay 1,1 metros cuadrados por habitante.	No aplica	No aplica
Venezuela	Caracas	Univisión	https://www.univision.com/noticias/citylab-transporte/los-caraquenos-estan-	Colectivo Caracas a pies-plataforma peatones activos	2018	Un periodista y magister urbanístico lucha por el derecho del peatón, ya que caracas esta hecha para los vehículos y no para los peatones y la movilidad publica es deficiente	No aplica	No aplica

Venezuela	Caracas	Contrapunto	http://159.203.163.203/noticia/en-la-militancia-peatonal-43757/	Colectivos sociales crean semana del peatón	2019	Exigir y presionar a las instituciones para lograr rayados peatonales donde estos faltan, semáforos donde corresponda, con tiempos acordes a los flujos para los que cruzan a pie la calle; denunciar los	No aplica	No aplica
Venezuela	Nacional-Venezuela	OISEVI	https://www.oisevi.org/a/archivos/normativas/venezuela/venezuela_2.pdf	Ley transporte terrestre	2008-2019	Regular	Regular	Art.8 hasta 74
Venezuela	Chacao	Pagina particular	https://www.agroalimentando.com/nota.php?id_notas=10614	Foro de Ciudades Sostenibles	2018	El 7° Foro de Ciudades Sostenibles 2018, organizado por la Cámara de Comercio e Industria Venezolano-Alemana (Cavenal), estará dedicado a la movilidad urbana, la cual es un factor determinante	No aplica	No aplica
Venezuela	Chacao	Pagina particular	http://participacioncapitalsocialchacao.blogspot.com/2015/01/proyecto-de-ordenanza-	Proyecto de ordenanza de movilidad urbana	2015	No aplica	Organización y regulación incluyendo pedagogía y modalidad a pie	Art.28-29-30
Venezuela	Caracas	IAM Venezuela	https://iamvenezuela.com/2017/03/el-arte-camina-al-lado-del-peaton/	Proyecto "Espacios en Tránsito"	2017	Embellecer con artistas espacios de paso peatonal para proteger al peatón	No aplica	No aplica
Venezuela	Chacao	Noticias 24H	https://www.noticias24.com/venezuela/noticia/215970/ramon-muchacho-214-funcionarios-	Aumento de flota policial	2019	Artículo que expresa el aumento de patrulleros para la circulación y movilidad enfatizando cuidar pasos peatonales	No aplica	No aplica
Venezuela	Chacao	Pagina particular	http://www.plataformaurbana.cl/archive/2014/01/19/publicacion-de-la-semana-	Proyectos urbanos de recuperación de espacio publico	2014	El Municipio ha dado prioridad a la recuperación de los espacios públicos deteriorados, al mejoramiento de los ya existentes y a la creación de nuevos lugares para el encuentro ciudadano y el	No aplica	No aplica
Venezuela	Chacao	Noticias 24H	https://www.noticias24.com/venezuela/noticia/217241/alcaldia-de-chacao-conformo-	Jornada de limpieza contra la contaminación visual y demás en espacios del	2019	Con el propósito de ofrecer a los peatones aceras libres de obstáculos, el Alcalde de Chacao Ramón Muchacho. Limpieza de basuras y contaminación visual en aceras calle y mobiliario	No aplica	No aplica

Anexo 2. Matriz analítica

PAÍS	CATEGORIA ANALÍTICA	ENFOQUE	CIUDAD	UBICACIÓN ELECTRÓNICA	AÑO	DESCRIPCIÓN TEXTUAL DEL ARTICULADO	OBSERVACIONES
Argentina	Política pública	Embellecimiento para hacerla caminable y comercio	Tucumán	https://www.argentina.gob.ar/noticias/finalizo-el-primer-tramo-de-la-renovacion-de-la-peatonal-celestino-gelsi-en-tucuman	2017	No aplica	El Municipio de San Miguel de Tucumán inauguró el pasado viernes 6 de octubre las obras de revalorización de la primera cuadra de la peatonal Celestino Gelsi (sobre la calle Muñecas), se propuso generar una identidad visual de la peatonal en todo su recorrido mediante la unificación del tratamiento del piso y la incorporación de mobiliario urbano con un diseño integral, bancos, papeleros, kioscos de flores, sin entorpecer la libre circulación. La puesta en valor incluye el recambio y modernización del sistema integral de iluminación, incorporación de áreas sombreadas, renovación de las redes de infraestructura de aguas y cloacas, además de un ordenamiento de la aceras.
Argentina	Normatividad	Indicaciones de movilidad del peatón	Nacional-Argentina	http://www.vialidad.gba.gov.ar/datos/leyes/ley_11430_2.htm	2016	Generalidades sobre restricción del peatón	No aplica
Argentina	Normatividad	Ley de tránsito de Argentina	Nacional-Argentina	http://www.vialidad.gba.gov.ar/datos/educacion_via/publicaciones/ley%2024449.pdf	1994	Art. 38. Peatones y discapacitados	No aplica

Argentina	Normatividad	Movilidad sustentable eje bicicleta	Provincia de Santa Fe	http://diputadosocialistas.org/wp-content/uploads/2016/07/LEY-DE-LA-POLITICA-DE-MOVILIDAD-SUSTENTABLE.pdf	2017	Art. 18º: Educación vial. La autoridad de aplicación llevará adelante programas de educación vial dirigidos especialmente a orientar y concientizar a automovilistas, conductores de transporte público, motociclistas, ciclistas y peatones en cuanto al uso responsable de la bicicleta y otros medios de movilidad sustentable. Asimismo, llevará adelante campañas de concientización que tengan como fin promover la adopción de estrategias de movilidad.	Artículo 2. La política de movilidad sustentable se asentará en los siguientes principios y directrices: a) La persona humana como eje fundamental sobre el cual habrá de girar la organización y el desarrollo de políticas de movilidad sustentable y de planificación de las ciudades; b) El derecho de la ciudadanía a la movilidad y a la accesibilidad en condiciones adecuadas y seguras y con el mínimo impacto ambiental posible; e) La promoción y priorización de los
Argentina	Documento de referencia	Embellecimientos y ajustes bajo en índice sintético de caminabilidad-peatón	Buenos Aires	http://www.buenosaires.gov.ar/sites/gcaba/files/caminabilidad_0.pdf	2014 - 2017	No aplica	El programa Buenos Aires Verde, delinea varias acciones a desarrollar se ubico en un libro con mas información sobre ciudades caminables.
Argentina	Política pública	Conectividad entre ciudades- cercanías	Rosario de La Frontera, Candelaria y Anta,	https://www.argentina.gov.ar/secretaria-de-planificacion-territorial-y-	2019	La conectividad entre distintas localidades y, especialmente, la accesibilidad de las personas que habitan en pequeños municipios a los puntos de empleo, salud, educación y	Ninguna
Argentina	Normatividad	Plan urbano ambiental con enfoque al peatón	Buenos Aires	https://www.ministerio.gov.ar/planificacion/pdf/planes-loc/CABA/Ley-	2008	Plan Urbano ambiental	Ninguna
Argentina	Política pública	Programa de seguridad vial	Buenos Aires	https://www.ausa.com.ar/documentos/Analisis-ambiental.pdf	2016-2019	Mejorar el comportamiento ambiental de red en cuanto a calidad del aire, niveles de ruido y emisión de gases asociados al cambio climático. III) Mejorar las condiciones de	La Corporación Interamericana de Inversiones (CII), financia en Argentina, desde 2014, un programa de Movilidad Urbana y Seguridad Vial con la empresa Autopistas Urbanas (AUSA)
Argentina	Política pública	Senderos escolares seguros donde se consulta las rutas en una plataforma	Buenos Aires	https://www.buenosaires.gov.ar/noticias/senderos-escolares-mas-seguridad-vial-	2019	La geolocalización de los senderos, que ya son 204, permite que los agentes que participan se comuniquen entre sí y con el Sistema de Atención Médica de Emergencias (SAME) y	Ninguna

Argentina	Política pública	Caminos escolares con ayuda de los comercios	Nacional-Argentina	https://blogs.iadb.org/transporte/es/caminos-escolares-por-la-seguridad-vial-de-	2019	Espacio público se localizan señales que identifican el comienzo del trayecto, lo que permite llegar en el transporte elegido hasta ese punto para continuar el trayecto desde allí	Ninguna
Argentina	Política pública	Murales que invitan a caminar la ciudad	Godoy Cruz	http://w10.bcn.es/APPS/edubidce/pubExperienciasAc.do?idexp=33765&accio=veure&i	2012	No aplica	Ninguna
Argentina	Política pública	Limpieza y recolección de residuos para embellecer las calles	Rio Cuarto	http://w10.bcn.es/APPS/edubidce/pubExperienciasAc.do?idexp=42145&accio=veure&i	2008-2019	No aplica	Ninguna
Argentina	Política pública	Picnic nocturno que invita a caminar	Rosario	https://www.rosario.gob.ar/web/ciudad/medio-ambiente/picnics-nocturnos	2019	No aplica	Ninguna
Argentina	Encuentros académicos y sociales	Conferencia de caminabilidad urbana	Buenos Aires	https://www.palermo.edu/arquitectura/eventos/caminabilidad.html	2018	No aplica	Ninguna
Bolivia	Encuentros académicos y sociales	Reglamento vial	Nacional-Bolivia	http://intercisev2017.institutoivia.org/wp-content/uploads/2017/10/Eriverto-	2014	Adecuación de vías para mejor movilidad	No aplica
Bolivia	Normatividad	Decreto con enfoque del peatón como un elemento humano - como cuidar y educarlo	Nacional-Bolivia	https://cadeirasauto.fundacionmapfre.org/infantis/imagenes/BOLIVIA-DS-N2079_tcm727-	2014-2018	Decreto	Decreto nacional organización vial
Bolivia	Documento de referencia	Estudio de movilidad donde menciona la falta de enfoque al peatón y los problemas de orden en el tránsito	Cochabamba	https://www.google.com/search?rlz=1C1RLNSesC0733CO759&ei=pDw3XbuXlrDc5g	2017	No aplica	Ninguna
Bolivia	Política pública	Estudio que resume los avances de algunas ciudades respecto a la movilidad sostenible con ayudas al peatón	La Paz, Tarija, Sucre, Potosí, Oruro, Trinidad, Tiqui	https://www.swiscontact.org/es/proyectos-y-paises/encuentro-	2017	No aplica	Ninguna

Bolivia	Política pública	Manual de diseños de calles para Bolivia donde priorizan el peatón	Nacional-Bolivia	https://www.eda.admin.ch/dam/countries/countries-content/bolivia/es/manua-	2015	No aplica	Ninguna
Bolivia	Política pública	Proyecto de personas disfrazadas de cebras que enseñan buenas practicas viales	La Paz.	https://verne.elpais.com/verne/2017/03/23/mexico/1490286511_645914.html	2017	No aplica	El proyecto se creo en 2001, pero fue hasta 2016 donde hubo mas aceptación, y gracias a un programa de USA tomo fuerza mas en el extranjero que en Bolivia
Brasil	Política Pública	Educación vial peatón - conductor	Belo Horizonte	http://www.plataformaurbana.cl/archivo/2013/04/25/peatones-yo-los-respeto-campana	2013-2017	A mediados de marzo, la capital del Estado de Minas Gerais lanzó en las calles la campaña "Peatones. Yo los Respeto". El objetivo de ésta es generar un completo cambio en la	No aplica
Brasil	Documento de referencia	Recomendaciones para espacios para peatón en experiencias reales de Sao Paulo - Visión general de transporte en	Sao Paulo	https://books.google.com.co/books?id=hcedXG6y8YMC&pg=PA54&lpq=PA54&dq=LEY	2002	No aplica	Ver página 53 en adelante, expone acciones puntuales de seguridad aplicada, como instalación de semáforos para peatón de luces led, instalación de mini glorietas entre otros
Brasil	Documento de referencia	Campañas privadas para mejorar la movilidad urbana	Guarupassuarulhos, Belo Horizonte, portó	https://latinamerica.uitp.org/sites/default/files/INFORME%20FINAL%20-%20Mejores%20	2017	No aplica	No aplica
Brasil	Normatividad	Flujo de peatones	Nacional-Brasil	http://www.ctbdigital.com.br/artigo/art68	2019	Normas de peatón y vehículos no motorizados	No aplica
Brasil	Encuentros académicos y sociales	Ciudad como espacio de aprendizaje	Sao Paulo	http://www.edcites.org/congreso/sao-paulo-2008/	2008	No aplica	Ninguna
Brasil	Política pública	Deportes que invitan a caminar y buena salud	Nova Metrópolis	http://novapetropoliscidadeducadora.blogspot.com/2019/01/projetos-da-cidade-	2019	No aplica	Ninguna
Brasil	Política pública	Toma de calles para juegos deportivos	Sao Paulo	http://w10.bcn.es/APPS/edubidce/pubExperienciasAuc.do?idexp=20505&accio=veure&i	1976-2019	No aplica	Ninguna

Brasil	Normatividad	Multa a peatón y ciclista	Sao Paulo	https://www1.folha.uol.com.br/internacional/es/brasil/2017/10/1930828-peatones-y-	2017	La multa para los peatones está prevista en R\$ 44,19 (US\$ 13), que es el equivalente al 50% del valor de una multa por una infracción considerada leve.	Ninguna
Chile	Documento de referencia	Espacio público y privado	Santiago	https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?pid=S0250-71611998007100002&script=sci_a	1998	El documento trata de una serie de definiciones de espacio abierto urbano, proponiendo el uso del término espacios urbanos de uso colectivo, entendido como la red de espacios y	No aplica
Chile	Normatividad	Leyes de funcionalidad del peatón	Nacional-Chile	https://www.leychile.cl/Consulta/m/norma_plana?org=&idNorma=1007469	2007	Ley N° 18.290, sobre Tránsito: A la presente ley quedarán sujetas todas las personas que como peatones, pasajeros o conductores de cualquiera clase de vehículos, usen o transiten	No aplica
Chile	Normatividad	Leyes de movilidad	Nacional-Chile	http://web.uchile.cl/archivos/derecho/CEDI/Normativa/Ley%2018.290%20de%20Tr%E	2009	Artículo 1°.- A la presente ley quedarán sujetas todas las personas que como peatones, pasajeros o conductores de cualquiera clase de	Implementación de ley
Chile	Política pública	Programa completo educativo vial, la visibilidad de los peatones es crucial	Nacional-Chile	http://portales.mineduc.cl/usuarios/convivencia_escolar/doc/201309121728330_Educa	2011-2020	No aplica	El link no funciona el documento se ubica en pdf Maestría/tesis/tesis/ documento de consulta
Chile	Política pública	Plan que transformo el centro para peatones de maneja urbanística y artística	Santiago	https://la.network/peaton-paseo-bandera-santiago/	2017	No aplica	Este cambio artístico urbanístico a nivel plástico es innovador
Chile	Encuentros académicos y sociales	Congreso CIDEU, espacio público y urbano	Santiago	https://la.network/congreso-del-cideu-avanza-santiago-chile/	2018	No aplica	Ninguna
Chile	Normatividad	Diseño zonas peatonales	Nacional-Chile	https://www.cec.uchile.cl/~ci53g/c/lase24_diseno_zonas.pdf	2016	No aplica	Ninguna
Chile	Documento de referencia	Tesis sobre la automatización de las calles y como incide en el peatón	Santiago	http://estudiosurbanos.uc.cl/images/tesis/2018/MDU-Daniel_Parra.pdf	2014	No aplica	Estudio realizado en el barrio Lira Almagro en Santiago de Chile

Colombia	Normatividad	Define que el segundo domingo del mes de noviembre como el Día del Peatón (aunque la ley mas enfocada hacia	Bogotá	http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=68752	2017	Art.4. Institucionalizase la última semana del mes de septiembre de cada año como la Semana de la Bicicleta y el segundo domingo del mes de noviembre como el Día del Peatón.	No aplica
Colombia	Normatividad	Estrategia que incentiva la movilidad a pie	Bogotá	http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=62821	2015	Art. 1. La Administración Distrital diseñará e implementará la estrategia MUÉVETE DIFERENTE para fomentar la movilidad a pie.	No aplica
Colombia	Normatividad	Caminos seguros para estudiantes	Bogotá	http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=40341	2010	Art. 1°. La Política Caminos Seguros al Colegio, tendrá como objetivo priorizar las condiciones de seguridad de los entornos escolares para los niños, niñas y adolescentes de la Capital.	No aplica
Colombia	Normatividad	Cambios estructurales para volver peatonales un espacio publico	Bogotá	http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=40398	2010	Artículo 1. Denominar el proyecto de peatonalización de la calle 11 entre carrera 2ª y 10ª de Bogotá con el nombre de José María Carbonell.	No aplica
Colombia	Normatividad	Articulación de sistemas de movilidad	Bogotá	http://www.minaambiente.gov.co/images/normativa/decretos/2010/dec_0798_2010.pdf	2010	Artículo 8. Estándares para los andenes. Se podrán adoptar los siguientes estándares para la planificación, diseño, construcción y/o adaptación de los andenes de las vías	No aplica
Colombia	Normatividad	Plan de movilidad escolar	Bogotá	http://www.educacionbogota.edu.co/archivos/Temas%20estrategicos/Sector_privado/	2015-2018	No aplica	Este decreto delinea la acción de la SED para crear programas par el lineamiento de los PME en cada institución educativa distrital, para el gobierno de Peñalosa se articula con PIBES PLANES INTEGRALES
Colombia	Política pública	Plan Maestro de movilidad actualizado 2019	Bogotá	https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Temas/2019-05-019-05-	2019	No aplica	Pude participar en el proceso de actualización algo relevante que surgió es que el plan de movilidad no se lograba al 100% porque no disponía de un rubro exclusivo para su ejecución, si no
Colombia	Normatividad	Incentivo uso bicicleta	Bogotá	http://es.presidencia.gov.co/normativa/normativa/LEY%201811%20DEL%2021%20DE	2016-2018	No aplica	Prohibiciones a los peatones. Los peatones no podrán: 1. Llevar, sin las debidas precauciones, elementos que puedan afectar el tránsito de otros peatones o actores de la
Colombia	Normatividad	Implementación ciclovía	Bogotá	http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=36598	2009	Art. 1. Declarar de interés social, recreativo y deportivo, la ciclovía de Bogotá, D. C. ARTÍCULO 2. La ciclovía de Bogotá,	Se planteaba con este acuerdo, establecer el segundo domingo de Noviembre de Cada año, como el día Distrital del Peatón y la Bicicleta

Colombia	Normatividad	Señalización	Bogotá	http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=32771	2008	Art. 1. La Administración Distrital promoverá la señalización turística vial y peatonal en Bogotá cumpliendo con las especificaciones del manual de señalización turística.	Promover la señalización turística vial y peatonal del espacio público en Bogotá.
Colombia	Normatividad	Puente peatonal	Bogotá	http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=9350	2003	Art.2.Diseño y construcción de puentes peatonales. Los puentes peatonales entre bienes de uso público podrán ser diseñados o construidos por las entidades Distritales	Reglamentación de la construcción de los puentes peatonales en la ciudad de Bogotá, contemplados como espacio publico.
Colombia	Normatividad	Código de policía y convivencia	Bogotá	http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=66661	2016	Circulación y derecho de vía Artículo 141. Derecho de vía de peatones y ciclistas. La presencia de peatones y ciclistas en las vías y zonas para ellos diseñadas, les	Se reglamentan comportamientos de peatones y ciclistas en el Espacio Público
Colombia	Normatividad	Derecho y deber del peatón actualizado	Bogotá	http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=1995	1999	Artículo 1º.- Objeto. El objeto del presente Acuerdo es dictar normas sobre los derechos y deberes del peatón en el espacio público del Distrito Capital. Ver el art. 90, Acuerdo Distrital	Reglamentar los derechos y los deberes del peatón en la Ciudad de Bogotá D.C.
Colombia	Normatividad	Circulación del peatón	Nacional-Colombia	http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=5557	2002	Art. 57. Circulación peatonal. El tránsito de peatones por las vías públicas se hará por fuera de las zonas destinadas al tránsito de vehículos. Cuando un peatón requiera cruzar una	Se dictan algunas disposiciones sobre los peatones, algunas prohibiciones.
Colombia	Política pública	Caminatas por senderos ecológicos en el territorio del Distrito Capital.	Bogotá	http://www.idrd.gov.co/sito/idrd/content/recreacion-para-la-juventud	2019	No aplica	La población que se atiende en el Programa de recreación para la Juventud son los adolescentes y jóvenes entre 13 y 28 años de edad, que habitan en Bogotá, entre los cuales se encuentran
Colombia	Política pública	Pintar estrellas en las vías en memoria de peatones fallecidos	Bogotá	http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=11372	2003	Art.1. La Secretaria de Tránsito y Transporte de Bogotá continuará con las demarcaciones de las estrellas en aquellos sitios donde se presenten peatones muertos por accidentes de	Se genera la campaña de las estrellas negras en el Distrito Capital,
Colombia	Política pública	Prioridad al peatón amplían longitud de las cebras y las pintan artísticamente como piano	Santiago de Cali	https://90minutos.co/secretaria-movilidad-homenaje-vida-musica-cam-29-	2019	No aplica	Con estrategia de urbanismo táctico, la Secretaría de Movilidad busca generar una buena convivencia con todos los actores de las vías en Cali.
Colombia	Documento de referencia	Decálogo del peatón	Nacional-Colombia	https://blog.segurosura.com.co/articulo/movilidad/decálogo-buen-peaton	2012	Decálogo	No aplica

Colombia	Normatividad	Proyecto solución peatonal intersección autopista sur oriental con cra 68 en la ciudad de Santiago de Cali	Santiago de Cali	http://www.cali.gov.co/aplicaciones/boletin_publicaciones/imagenes_documentos_dec	2010	No aplica	Relacionado con el POT
Colombia	Normatividad	Proyecto solución peatonal intersección autopista sur oriental con cra 63b en la ciudad de Santiago de Cali.	Santiago de Cali	http://www.cali.gov.co/aplicaciones/boletin_publicaciones/imagenes_documentos_dec	2010	No aplica	Forma parte del proceso de intervención de las 21 mega obras que se tenían programadas desde la alcaldía para la ciudad.
Colombia	Política pública	Formula directrices para coordinar los elementos constitutivos y Complementarios del espacio público	Santiago de Cali	http://idesc.cali.gov.co/download/guias/manual_mapepe.pdf	2018-2019	No aplica	No aplica
Colombia	Política pública	Programa general Cali en Movimiento- reúne muchos aspectos con enfoque al peatón	Santiago de Cali	http://www.cali.gov.co/general/publicaciones/2432/3_programas_y_proyectos/	2019	No aplica	En esta pagina se ubican todos los proyectos de la ciudad referentes a movilidad en el numeral 3.2
Colombia	Encuentros académicos y sociales	Foro del peatón	Medellín	http://peatonmetro.com/	2019	No aplica	Ninguna
Colombia	Encuentros académicos y sociales	XIX Conferencia Internacional sobre Comunidades Caminables y Habitables	Bogotá	https://www.walk21.com/bogota	2018	No aplica	Ninguna
Colombia	Normatividad	PMM Medellín con enfoque al peatón	Medellín	https://www.metro.gov.co/movilidad/PlanMaestro/Plan%20Maestro%20de%20Movili	2009	No aplica	Ninguna
Colombia	Encuentros académicos y sociales	Foro de Ciudades e IFEMA enfoque movilidad sostenible	Medellín	https://forociudadesmadrid.com/2019/05/30/el-foro-ciudades-ifema-de-medellin-	2019	No aplica	Ninguna
Colombia	Política pública	Pacto por el peaton, transformaciones urbanas para el peatón	Medellín	https://www.medellincuenta.com/?NavigationTarget=navurl://c587416cb945bc78a779024	2018	No aplica	Construcciones de redes para caminar y mas actividades culturales

Colombia	Política pública	Red caminera, especie de ciclovía para peatón	Medellín	https://www.eltiempo.com/colombia/medellin/medellin-lanza-la-primer-red-	2018	No aplica	Son como ciclorrutas para peatones sobre las vías vehiculares
Colombia	Política pública	Planes donde incorporan al peatón y recuperación de espacio publico	Purificación	http://www.purificacion-tolima.gov.co/Transparencia/PlanificacionGestion	2012-2015	No aplica	Ninguna
Colombia	Política pública	Concurso para embellecer calles con murales e incentivar a caminarlas	Sabaneta	https://www.sabaneta.gov.co/noticias/sabaneta-lanza-su-primer-concurso-de-	2019	No aplica	Ninguna
Colombia	Política pública	Incentivar a caminar mediante los arreglos viales realizados	Sabaneta	https://www.sabaneta.gov.co/noticias/en-el-marco-de-la-iii-semana-de-la-seguridad-	2019	No aplica	Ninguna
Colombia	Política pública	Jim Walker gurú de la caminabilidad destaca como ejemplo de ciudad caminable a Sabaneta	Sabaneta	https://www.semmana.com/contenidos-editoriales/sabaneta-ciudad-	2019	No aplica	El Municipio mas pequeño de Colombia es totalmente caminable, porque los cambios urbanísticos que lo permiten
Colombia	Política pública	Gestión de construcción de redes peatonales	Simijaca	https://simijacacundinamarca.micolombiadigital.gov.co/sites/simijacacundinamarca/conte	2016-2019	No aplica	Ninguna
Costa Rica	Documento de referencia	Guía ing. Con enfoque en seguridad vial en la construcción de vías	Nacional-Costa Rica	http://repositorio.mopt.go.cr:8080/xmlui/bitstream/handle/123456789/3891/363.1-	2013	Este manual está dirigido a todos aquellos profesionales responsables de la planificación, diseño, construcción, gestión y administración de las vías, tanto urbanas como	El documento pretende ser una guía que ayude a abordar los problemas de seguridad vial de manera efectiva por medio de la ingeniería, para lo cual presenta una serie de medidas en cada
Costa Rica	Política pública	Educación para niños en seguridad vial	San Jose	https://www.iadb.org/es/noticias/comunicados-de-prensa/2014-03-27/seguridad-vial-	2014	Más de 4.000 niños recibirán entrenamiento en seguridad vial en Costa Rica	Educar a más de 4.000 niños en seguridad vial en Costa Rica
Costa Rica	Normatividad	Deberes y derechos del peatón	Nacional-Costa Rica	https://www.imprantanacional.gov.cr/editorialdigital/libros/textos%20juridicos/ley_de_tran	2018	Artículo 120. Peatones. Todo peatón deberá portar documento de identidad, comportarse de forma tal que no ponga en riesgo a las demás personas, así como cumplir	Ninguna

Costa Rica	Documento de referencia	Deficiencias estructurales que afectan al peatón	Nacional-Costa Rica	http://revistaconsuir.com/que-hace-costa-rica-para-mitigar-los-problemas-de-	2017	No aplica	Ninguna
Costa Rica	Encuentros académicos y sociales	Encuentro de movilidad urbana sostenible	Nacional-Costa Rica	https://www.elmundo.cr/opinion/i-congreso-de-movilidad-urbana/	2016	No aplica	Ninguna
Costa Rica	Documento de referencia	Condiciones del tránsito peatonal en Costa Rica	Nacional-Costa Rica	https://www.revistas.una.ac.cr/index.php/ambientales/article/view/7657/8142	2010	No aplica	Si no funciona ese link tomar este https://www.revistas.una.ac.cr/index.php/ambientales/article/view/7657
Costa Rica	Documento de referencia	Análisis documental del peatón en la calle	Nacional-Costa Rica	http://aconvivir.org/documentos/aceras_%20peatones%20y%20espacios%20publicos.p	2004	No aplica	Ninguna
Costa Rica	Política pública	Proyecto privado de arreglo peatonal arquitectónico	San Jose	file:///D:/Users/Usuario/Downloads/8712-Texto%20del%20art%C3%A1culo-	2013	No aplica	Proyecto particular movilizado por ideado y promovido por el Instituto de Arquitectura Tropical (IAT), y desarrollado en forma benévola por los
Costa Rica	Documento de referencia	Estudio de caso movilidad peatonal	Distrito de Guadalupe de Goicoechea en San	file:///D:/Users/Usuario/Downloads/11270-Texto%20del%20art%C3%A1culo-	2019	No aplica	Ninguna
Costa Rica	Política pública	Embellecimiento por un colectivo de paso peatonal	San Jose	https://www.nacion.com/revista-dominical/nota-curiosa-el-pez-peatonal-de-san-	2014	No aplica	Iniciativa particular de un colectivo, han intentado en otros lugares pero la burocracia frena las acciones
Cuba	Normatividad	Es el código de seguridad vial, con un enfoque claro de espacios y funciones, derechos del peatón	Nacional-Cuba	http://www.juventudtecnica.cu/sites/default/files/gacetaoficial-cuba-40-2010-ley109-	2010	Reglas del peatón	Capitulo5 completo
Cuba	Política pública	Plan de Movilidad Urbana Sostenible y proyecto Piloto en La Habana	Habana	http://www.euroclimaplus.org/movilidadurbana/item/222-cuba-movilidad	2019	No aplica	Ninguna

PAÍS	CATEGORÍA ANALÍTICA	ENFOQUE	CIUDAD	UBICACIÓN ELECTRÓNICA	AÑO	DESCRIPCIÓN TEXTUAL DEL ARTICULADO	OBSERVACIONES
Cuba	Documento de referencia	Critica sobre el mal estado de las aceras y que la arquitectura del país impide una movilidad a pie	Nacional-Cuba	https://www.radiotelevisionmarti.com/a/barreras-arquitectonicas-verdadera-	2018	No aplica	Ninguna
Cuba	Documento de referencia	Análisis de la movilidad de Cuba desde sus inicios	Nacional-Cuba	https://oro.open.ac.uk/47034/8/Temas-83.pdf	2015	No aplica	Ninguna
Cuba	Política pública	Campaña vial del peatón	Nacional-Cuba	http://www.granma.cu/cuba/2016-01-29/peatones-atencion-en-la-via-29-01-2016-	2016	No aplica	Ninguna
Cuba	Documento de referencia	Critica a los índices altos de muertos peatones	Nacional-Cuba	http://www.juventudrebelde.cu/cuba/2015-09-07/el-peaton-o-el-conductor	2015	No aplica	Ninguna
Cuba	Política pública	Programa de educación vial para niños	Nacional-Cuba	http://www.cubaeduca.cu/media/www.cubaeducacion.cu/medias/pdf/vial/434.pdf	2010	No aplica	Ninguna
Ecuador	Política pública	Hacer que los desplazamientos peatonales se incrementen	Quito	http://www.flacsandes.edu.ec/libros/digital/39700.pdf	2009 - 2025	La movilidad del peatón	Este plan se centra en tres estrategias con el peatón : seguridad peatonal, redes peatonales y construcciones de pasos peatonales segregados.
Ecuador	Normatividad	ley de transito donde se incluye al peatón	Nacional-Ecuador	http://www.vertic.org/media/Nacional%20Legislacion/Ecuador/EC Reglamento Ley Or	2008	Reglamento general para la aplicación de la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y	Es la ley general de transito
Ecuador	Documento de referencia	La facultad de arq. Univer. central del Ecuador realiza un manual de calles activas y caminables	Nacional-Ecuador	file:///D:/Users/Usuario/Downloads/MANUAL%20DE%20CALLES%20ACTIVAS%20Y%20	2016	Es un manual basado en un estudio pretende convertirse en una herramienta mediante la cual el estudiante, el profesional, el técnico, el vecino, puedan	El link falla- se ubica el pdf en carpeta Maestría/tesis/tesis/doc. Búsqueda

Ecuador	Documento de referencia	Guía básica de recomendaciones para peatones	Quito	http://www.protecciontransito.gob.ec/servicios/recomendaciones-de-seguridad-vial-	2018	Recomendaciones para un peatón	Priorizar la seguridad vial de los peatones
Ecuador	Encuentros académicos y sociales	Planificación de PMM incluyendo movilidad a pie	Nacional-Ecuador	http://www.competencias.gob.ec/wp-content/uploads/2015/04/AT_MOVI	2015	Aplicación del diagnóstico y herramientas metodológicas: a) Tráfico y circulación b) El estacionamiento) Oferta de transporte público d) Transporte de mercancías e) La	Ninguna
Ecuador	Encuentros académicos y sociales	Foro Mundial de la bicicleta, pero existe espacio para el peatón donde retoman espacios urbanos para el mismo	Quito	http://fmb8.org/agenda-de-intervenciones-urbanas/	2019	No aplica	Ver la agenda. El foro se realiza en Ecuador aunque se relaciona con la bicicleta, un día completo es otorgado al peatón
Ecuador	Política pública	Modalidad a pie del PMM	Cuenca	https://www.cideu.org/clouddata/m1cuencaBA.pdf	2015-2025	No aplica	Ninguna
Ecuador	Encuentros académicos y sociales	Semana de movilidad alternativa y proyectos de mejora de la misma	Cuenca	https://www.eltiempo.com.ec/noticias/cuenca/2/semana-movilidad-cuenca	2018	No aplica	Ninguna
El Salvador	Política pública	Movilidad urbana	San Salvador	file:///D:/Users/Usuario/Downloads/Política de Movilidad Urbana.pdf	2010-2019	Revitalización urbana	Ninguna
El Salvador	Documento de referencia	Guía de redes peatonales seguras RADS movilidad peatón	Nacional-El Salvador	https://issuu.com/coamss-opamss/docs/rap-s-coamss-opamss	2019	Diseño técnico para las RADS	Ninguna
El Salvador	Política pública	Bajar índices de accidentes peatonales	Nacional-El Salvador	https://www.paho.org/els/index.php?option=com_docman&view=download&alias=570-	2011-2020	Reducir en un 40% la tasa de accidentes viales registrados en el país, así como en el número de lesionados y fallecidos en estos eventos, para el	Fue difícil su ubicación por ello si el link no funciona se ubica en Tesis/ doc. De búsqueda/EL SALVADOR Plan Estratégico SV 2011-2020
El Salvador	Documento de referencia	Analizar falencias y que necesita el plan de movilidad urbana	San Salvador	http://cef.uca.edu.sv/doe/images/QUE%20HACEMOS/publicaciones/QHPA/A-	2013	El presente artículo expone los resultados obtenidos de una investigación de campo realizada a lo largo de arterias principales del Área Metropolitana de San Salvador	Ninguna

El Salvador	Política pública	Paso peatonal con color diverso LGTB	San Salvador	https://www.efec.com/efe/america/sociedad/lacapital-salvadorena-	2017	Las principales calles de la capital salvadoreña amanecieron hoy con pasos peatonales con colores del arcoíris, símbolo de la comunidad LGTB, iniciativa que busca el "respeto	Ninguna
El Salvador	Normatividad	Ley de transporte terrestre y uso vial	Nacional-El Salvador	https://www.asamblea.gob.sv/decretos/details/381	1995	1.- El sistema vial tendrá diferenciación específica para la circulación vehicular y peatonal. Las aceras, como parte del sistema vial, son para uso exclusivo de los	No existe un apartado solo para el peatón, simplemente lo colocan cuando es necesario en los apartados relacionados con los vehículos y lo definen como tipo de vehículo tracción
Guatemala	Normatividad	Lograr eficiencia en seguridad vial y fluidez sostenible	Nacional-Guatemala	file:///D:/Users/Usuario/Downloads/Pol%C3%ADtica%20de%20Seguridad%20Vial.pdf	2011-2012	No aplica	Contribución a las política publicas y a la gobernabilidad de Guatemala
Guatemala	Política pública	Hasta ahora se proyecta Plan Maestro de Movilidad Urbana 2030	Nacional-Guatemala	https://revistasuma.com/los-retos-de-la-movilidad-urbana-en-guatemala/	2019	No aplica	Ninguna
Guatemala	Documento de referencia	Articulo qe menciona en base a ley aspectos del peatón	Nacional-Guatemala	https://aprende.guatemala.com/cultura-guatemalteca/actalidad/cuales-	2018	No aplica	Ninguna
Guatemala	Documento de referencia	Articulo que expresa la necesidad de ciudades para el peatón	Nacional-Guatemala	https://elperiodico.com.gt/opinion/2018/04/23/ciudades-para-peatones-3/	2018	No aplica	Se denota que para el 2018 aun el país no iniciaba una transformación hacia el peatón
Guatemala	Política pública	Arreglos viales y públicos para el peatón	Municipalidad Guatemala	https://www.facebook.com/municipalidadguatemala/posts/10156974129154662/	2017	No aplica	Ninguna
Guatemala	Encuentros académicos y sociales	Foro de ciudades donde una fundación convoca a políticos a hablar sobre movilidad sostenible	Municipalidad Guatemala	https://dev-test.elperiodico.com.gt/nacion/2019/03/16/buscamos-impulsar-agenda-	2019	No aplica	Lo realiza una fundación
Honduras	Documento de referencia	Movilidad sostenible, desarrollo urbano y ordenamiento territorial con énfasis en el peatón desde 1970 a 2017	Nacional-Honduras	https://www.researchgate.net/publication/328798849_Movilidad_sostenible_desarrollo	1970-2018	Estado actual de movilidad sustentable y ordenamiento territorial en Honduras	Ninguna

Honduras	Documento de referencia	Aumento de puentes peatonales	Tegucigalpa	https://www.elheraldo.hn/tegucigalpa/1254155-466/la-capital-de-honduras-le-	2019	Aumento de puentes peatonales, porque se habían reducido y hay mas muertes de peatones por el peligro de los cruces	Ninguna
Honduras	Normatividad	Deberes y derechos del peatón	Nacional-Honduras	https://www.oisevi.org/a/archivos/normativas/honduras/ley-de-transito.pdf	2005-2019	Deberes y derechos del peatón	Ninguna
Honduras	Normatividad	Regulación de movilidad y ventajas para el peatón	Tegucigalpa	http://www.proyectomesoamerica.org:8088/smsp/hocadownload/institucional/Planes	2015-2019	Regulación de movilidad y ventajas para el peatón	Ninguna
Honduras	Política pública	Campaña de respeto al peatón	Tegucigalpa	https://www.elheraldo.hn/tegucigalpa/1303794-466/campa%C3%B1a-de-respeto-	2019	No aplica	Ninguna
Honduras	Política pública	Campaña primero el peatón	Tegucigalpa	https://www.elheraldo.hn/opinion/editorial/1092480-469/primer-el-peat%C3%B3n	2019	No aplica	Ninguna
México	Normatividad	Derechos y obligaciones de los sujetos de la movilidad	Jalisco	https://transparencia.info.jalisco.gob.mx/sites/default/files/Ley%20de%20Movilidad%2	2013	Regular la movilidad y el transporte en el Estado de Jalisco, así como los derechos y obligaciones de los sujetos de la movilidad	No aplica
México	Encuentros académicos y sociales	Liderar el caminar en la ciudad con enfoque al peatón	CDMX	https://www.walk21.com/mexico-city	2012	Avanzar el interés del sentido del potencial para México y la región frente a una ciudad caminable	Conferencias desarrolladas en varios países la 13 fue en ciudad de México
México	Normatividad	Otorga derechos y deberes a los peatones.	Xalapa Veracruz	http://www.ordenjuridico.gob.mx/Estatal/VERACRUZ/Municipios/Xalapa/XALAREg7.pdf	2011	Artículo 6. Los peatones gozarán de los siguientes derechos: I.- Derecho de paso en todas las intersecciones, en las zonas con señalamientos para tal efecto y	Establece los comportamientos que se deben dar en las vías por parte de todos los actores viales, para el caso le otorga derechos y deberes a los peatones.
México	Documento de referencia	Reglas para el peatón	Nacional-México	http://www.lavoz.com.ar/espacio-de-marca/10-reglas-basicas-de-seguridad-vial/	2015	1. Los peatones deben caminar por las veredas, nunca por las calles, y menos si es de noche. 2. De existir una senda peatonal,	La fuente es el Ingeniero Raúl Alberto Peniche Mendoza, líder del Proyecto Educativo Netw orkvia-México.

México	Encuentros académicos y sociales	XI Congreso de ciudades educadoras enfoque convivencia en espacio publico a través del deporte	Guadalajara-Jalisco-CDMX	https://transparencia.guadalajara.gob.mx/sites/default/files/ExperienciasExtensas_0.pdf	2010	No aplica	Ninguna
México	Política pública	Integrar la carta de ciudad educadora a Guadalajara	Guadalajara	http://www.edcites.org/dia-internacional/mensaje/guadalajara-mexico/	2016	No aplica	Ninguna
México	Encuentros académicos y sociales	3 Congreso peatonal, totalmente orientado a espacios para el peatón de forma colectiva	CDMX	http://3congreso.ligapeatonal.org/	2016	No aplica	Ninguna
México	Política pública	Arreglos urbanísticos espacio del peatón con trabajo de comunidad	Colima	http://w10.bcn.es/APS/edubidce/pubExperienciasAc.do?idexp=38105&accio=veure&i	2010-2019	No aplica	Ninguna
México	Política pública	cerramiento de vías vehiculares para caminantes, ciclistas y deportes	Guadalajara	http://www.viarecreactiva.org/	2004-2019	No aplica	Ninguna
México	Política pública	Promotores ciudadanos escolares por el espacio publico	León	http://w10.bcn.es/APS/edubidce/pubExperienciasAc.do?idexp=39625&accio=veure&i	2016-2019	No aplica	Ninguna
México	Normatividad	Plan de movilidad y espacio publico	Morelia	https://ananoticias.com/2019/04/29/edil-de-morelia-presenta-el-plan-de-movilidad-y-	2019	No aplica	Ninguna
México	Encuentros académicos y sociales	Congreso encaminando la ciudad exclusivo del peatón	Morelia	http://ligapeatonal.org/congreso-peatonal/	2019	No aplica	Ninguna
México	Política pública	Inician el plan de movilidad donde toman encuentras medios de movilidad no motorizado	Playa del Carmen	https://laverdadnoticias.com/quintanaroo/Playa-del-Carmen-con-estrategias-para-	2018	No aplica	Ninguna

México	Política pública	Programa primero el peatón embellecen vías y mobiliario	Playa del Carmen	http://www.grooexpress.com.mx/playa-del-carmen-ponen-en-marcha-el-programa-	2019	No aplica	Ninguna
México	Política pública	Plan desarrollo Municipal aumento de luminarias para peatones	Tenango del Valle	https://gobedomex.com/personal/copladem1edomex_g	2016-2018	No aplica	Ninguna
México	Política pública	Labores para el cumplimiento y respeto de leyes del peatón	Zacatecas	https://www.zacatecas.gob.mx/promueve-godezac-medidas-para-la-seguridad-de-los-	2018	No aplica	Ninguna
México	Política pública	Plan estratégico de movilidad	CDMX	http://www.claudiaacdmx.com/files/Plan_de_movilidad.pdf	2019	No aplica	Ninguna
México	Normatividad	modificación de ley de tránsito mejora para el peatón	CDMX	https://www.atraccion360.com/cambios-que-originan-la-nueva-ley-de-movilidad	2013	No aplica	Ninguna
México	Política pública	Ciudad del peatón pagina con programas e iniciativas gubernamentales para el peatón	CDMX	https://labcd.mx/ciudades/ciudad-peaton/	2019	No aplica	Innovador plataformas, con estrategias y demás solo enfocadas al peatón
Nicaragua	Documento de referencia	Vinculo entre movilidad y desarrollo (movilidad mas peatonal y la quieren transformar)	Matiguás y Muy Muy	https://www.researchgate.net/publication/273027631_Movilidad_y_desarrollo_translo	2012	No aplica	La movilidad del peatón la denominan movilidad física
Nicaragua	Encuentros académicos y sociales	Foro que critica la falta de políticas de movilidad y la ausencia de respeto por el peatón	Managua	https://niu.com.ni/movilidad-urbana-foro-cambiar-managua/	2017	No aplica	Expone como el gobierno no cumple con ciclovía y la falta de política para el peatón
Nicaragua	Encuentros académicos y sociales	Colectivos que fomentan la movilidad en bici y peatonal	Managua	https://www.nicaraguaaldia.com/2017/09/19/managua-se-activa-la-semana-la-	2017	No aplica	Estos encuentros no los desarrolla el gobierno si no estos colectivos Bicicletada Managua: https://www.facebook.com/BicicletadaManagua/

PAÍS	CATEGORIA ANALÍTICA	ENFOQUE	CIUDAD	UBICACIÓN ELECTRÓNICA	AÑO	DESCRIPCIÓN TEXTUAL DEL ARTICULADO	OBSERVACIONES
Nicaragua	Normatividad	Ley solo menciona que es peatón	Nacional-Nicaragua	http://legislacion.asamblea.gob.ni/hormaweb.nsf/b92aeea87dac762406257265005d21f	2014-2019	No aplica	Solo mencionan al peatón
Nicaragua	Política pública	Proyectos movilidad urbana de reorganizacion	Nacional-Nicaragua	http://revistaconstruir.com/proyectos-se-realizan-favor-la-movilidad-urbana-	2017	No aplica	Son proyectos urbanos que mejoran la movilidad
Panamá	Normatividad	Reglamento de transito	Nacional-Panamá	http://www.transito.gob.pa/sites/default/files/reglamento_decreto_640.pdf	2007	Los peatones están obligados a obedecer las indicaciones de la autoridad competente y las disposiciones para el control del tránsito establecidas en el	No aplica
Panamá	Política pública	PIMUS plan que incluye cambios para el peatón	Nacional-Panamá	https://www.elmetrodepanama.com/wp-content/uploads/2017/01/Capitulo-5-	2017	No aplica	Ninguna
Panamá	Política pública	Proyecto para recuperar en centro histórico incluyendo zonas para peatones	Ciudad Panamá	https://blogs.iadb.org/ciudades-sostenibles/es/centro-historico-de-panama/	2017	No aplica	Ninguna
Panamá	Política pública	Experimento donde una calle se vuelve totalmente peatonal, la población aprobó la estrategia	Centro Panamá	https://www.youtube.com/watch?v=DVwYrgadSko	2019	No aplica	Ninguna
Panamá	Política pública	Estrategia de cambios drásticos en entidades para incluir al peatón en las vías publicas	Nacional-Panamá	https://revistaconstruir.com/panama-hacia-una-ciudad-exclusiva-peatones/	2017	No aplica	Ninguna
Panamá	Documento de referencia	Articulo comité técnico de accesibilidad universal en movilidad	Nacional-Panamá	http://laestrella.com.pa/panama/nacional/movilidad-urbana-integra/24071910	2017	No aplica	Ninguna

Panamá	Documento de referencia	Carta de derechos del peatón adaptada de la liga del peatón de México en Panamá	Nacional-Panamá	https://www.tvn-2.com/nacionales/Promoviendo-derechos-peaton_0_51174	2018	No aplica	Fundación educación vial (particular) se conecta con liga del peatón (particular de México)
Panamá	Encuentros académicos y sociales	Congreso internacional "La Seguridad Vial en las Empresas",	Nacional-Panamá	https://www.panaamaamerica.com.pa/nacion/inauguran-congreso-internacional-de-	2013	No aplica	Ninguna
Paraguay	Política pública	Campaña por la conciencia vial	Nacional-Paraguay	http://www.sanlorenzopy.com/2190/se-presento-campana-de-conciencia-	2012	Las temáticas fueron en noviembre y diciembre del 2011, será "Alcohol", en enero-febrero de 2012 será "Reglas de tránsito para el conductor", en marzo-abril será "Reglas de tránsito para el	Con apoyo de la OMS
Paraguay	Normatividad	Regula transito peatonal	Nacional-Paraguay	http://www.ants.gov.py/aplicacion/files/2515/2215/1014/LEY_DE_TRANSITO_-	2014	La presente Ley regula el tránsito vehicular y peatonal; así como la seguridad vial. Sus disposiciones abarcan: a) Las normas generales de	Ninguna
Paraguay	Encuentros académicos y sociales	Participación en movilidad sostenible	No aplica	https://ciudades.cepal.org/2018/es/videos	2018	No aplica	Ninguna
Paraguay	Política pública	Inclusión de movilidad sustentable, promoviendo la peatonalidad	Asunción	http://asuparticipa.cds.com.py/documentos/PLAN_MAJESTRO_FRANJA_COSTERA_2017	2017-2019	No aplica	Incluyen movilidad sustentable al plan que no estaba contemplada
Paraguay	Política pública	Plan para intermodalidad tiene en cuenta al peatón	Nacional-Paraguay	https://medium.com/@planchaparaquay/el-plan-cha-propone-una-movilidad-de-	2016-2019	No aplica	Ninguna
Paraguay	Política pública	Ajustan el centro histórico incluyendo al peatón en la urbanización	Centro histórico Asunción	https://issuu.com/ecosistemaurban/docs/plan_cha_t1_p2_objetivos	2016	No aplica	Ninguna
Paraguay	Política pública	Movilidad sostenible con prioridad al peatón	Asunción y los 10 municipios que conforman	https://webimage.s.iadb.org/PDF/Plan+de+Acci%C3%B3n+ICES+Asunci%C3%B3n.pdf	2014	No aplica	Ninguna

Perú	Normatividad	Deberes y derechos del peatón	Nacional-Perú	https://www.mtc.gob.pe/cnsv/documentos/PENsv_2017-2021.pdf	2017-2021	El ser humano es el protagonista de la movilidad y como tal tiene derecho a que su vida sea protegida y a que sus desplazamientos sean seguros y accesibles en atención a sus diversas	Normatizan todo lo concerniente a movilidad del país.
Perú	Documento de referencia	Tesis que analice la falta de movilidad sostenible en Perú	Nacional-Perú	https://alicia.concytec.gob.pe/vufind/Record/UDHR_088e646d0b3e74c435f0760a27f23	2017	No aplica	Ninguna
Perú	Política pública	Ocupa tu calle embellece espacios peatonales con elementos reciclajes	Nacional-Perú	https://www.limacomovamos.org/noticias/ocupa-tu-calle-gano-premio-especial-en-el-	2019	No aplica	Ninguna
Perú	Encuentros académicos y sociales	II Foro de ciudades como vamos, también abordan procesos para mejorar los espacios del peatón	Nacional-Perú	https://www.limacomovamos.org/forociudades/	2019	No aplica	Ninguna
Perú	Política pública	Estrategia que limita por unos días la movilidad de carros para ser espacios de peatones con actividades	Lima	http://www.munlima.gob.pe/noticias/item/36212-mm-lte-invita-a-disfrutar-del-	2019	No aplica	Ninguna
Perú	Política pública	Programa +ciudad recupera espacios públicos para peatones	San Isidro	https://andina.pe/Agencia/noticia-san-isidro-recibe-premio-internacional-	2019	No aplica	Ninguna
Perú	Política pública	Movilidad activa quiere mejorar la experiencia de peatones	Cusco	http://www.codatu.org/actualites/p-anorama-de-la-movilidad-en-la-ciudad-andina-de-	2018	No aplica	Ninguna
Perú	Documento de referencia	Artículo que apoya que el centro histórico de Lima ahora es solo peatonal	Lima	https://elcomercio.pe/opinion/columnistas/centro-historico-lima-peatones-	2019	No aplica	Periodista explica porque apoya al alcalde en la decisión de reotnar el centro histórico a peatonal, ya que fue presionado por congresistas y otros por esta acción
Puerto Rico	Normatividad	Reducción de mortalidad del peatón	Nacional-Puerto Rico	http://carreterasegurapr.com/Content/docs/PuertoRico_SHSP_2014-2018_Espanol.pdf	2014-2018	Proveer un sistema de transporte seguro	El desarrollo del Plan Estratégico de Seguridad Vial de Puerto Rico comenzó con el desarrollo del SHSP Interino, el cual fue publicado en abril de 2013. El SHSP Interino fue el primer

Puerto Rico	Encuentros académicos y sociales	Conferencia sobre políticas de movilidad y equidad	Rio Piedras	http://www.uprrp.edu/?p=11840#prettyPhoto	2016	No aplica	Ninguna
Puerto Rico	Encuentros académicos y sociales	Definen caminatas con fines ecológicos	San Juan	https://seasonofcreation.org/es/2018/10/03/walking-together-in-puerto-rico-es/	2018	No aplica	Ninguna
Puerto Rico	Encuentros académicos y sociales	Espacio de radio con caminata en tiempo real y problemáticas del peatón	Caguas, Rio Piedras	https://www.mixcloud.com/tecuento/te-cuento-011-ser-peat%C3%B3n-	2014	No aplica	El programa invita a docentes que tienen experiencia académica a caminar mientras la entrevista en distintas ciudades de puerto rico
Puerto Rico	Documento de referencia	Caminata guiada y georreferenciada de un profesor universitario con su clase en puerto rico	Puerto Rico	https://www.arcgis.com/apps/MapJournal/index.html?appid=40af053762ff4aa892820	2016	No aplica	Ninguna
Puerto Rico	Normatividad	Derechos y deberes del peatón	Nacional- Puerto Rico	http://www.bvirtual.ogp.pr.gov/ogp/Bvirtual/leyesreferencia/PDF/Veh%C3%ADculos%	2000	No aplica	Ninguna
Puerto Rico	Política Pública	Intermodalidad con Trolley que incluye al peatón por visitas al patrimonio	Caguas	https://caguas.gov.pr/movilidad/	2019	No aplica	Ninguna
Puerto Rico	Política pública	Campaña respeto al peatón	Nacional- Puerto Rico	https://www.elnuevodia.com/suplementos/autos/nota/imponenmultaapararsobrelineas	2019	No aplica	Ninguna
Puerto Rico	Política pública	Campañas de seguridad vial	Caguas, Guaynabo, San Juan	http://prtap.org/eng/wp-content/uploads/2013/08/2012-Programas-	2012	No aplica	Link contiene 5 proyectos pedagógicos viales y 2 institucionales
República Dominicana	Encuentros académicos y sociales	Fundación que realiza acciones para la convivencia vial	Nacional- Rep. Dominicana	http://wbcache.googleusercontent.com/search?q=cache:http://movi.do/	2018-2019	No aplica	La pagina tiene una restricción su contenido quedo guardado en la carpeta doc. de búsqueda de Doc. en un documento Word como Fundación re.Dominicana

República Dominicana	Documento de referencia	Ayuda a instituciones que protegen la seguridad vial	Nacional-Rep. Dominicana	https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/442111/S1800899_es.pdf	2018	No aplica	Importante la pagina 20 del documento
República Dominicana	Documento de referencia	Primera vez de la semana de la movilidad sostenible	Santo Domingo	https://acento.com.do/2018/ecologia/8607863-semana-la-movilidad-	2018	No aplica	Este día esta enlazado con otras acciones por la movilidad sostenible
República Dominicana	Documento de referencia	Documento que estudia a Bogotá y Brasil para hacer propuestas de movilidad par Rep. Dominicana	Nacional-Rep. Dominicana	https://docs.google.com/viewerng/viewer?url=us.es/xmlui/bitstream/handle/1144	2018	No aplica	El tesista analizo otros paises con PMM para hacer las sugerencias
República Dominicana	Normatividad	Deberes y derechos del peatón	Nacional-Rep. Dominicana	https://dgii.gov.do/ciudadania/vehiculos/Motor/legislacion/Documents/63-17.pdf	2017-2019	Plan de seguridad vial y su normatización	Se toma lectura de una noticia en 2019 donde se menciona que es poco lo que se aplica la ley
República Dominicana	Política pública	Espacios recuperados para peatones	Santo Domingo	https://www.diaolibre.com/actualidad/ciudad/la-ciudad-de-los-peatones-	2018-2019	No aplica	Ninguna
Uruguay	Normatividad	Deberes y derechos del peatón	Nacional-Uruguay	https://www.impreso.com.uy/descargas/ley_18191web.pdf	2010-2016	Deberes y derechos del peatón	No aplica
Uruguay	Documento de referencia	Enfatiza que el peatón no es tecnológico no debe utilizar celular mientras transita	Nacional-Uruguay	https://www.gub.uy/unidad-nacional-seguridad-vial/comunicacion	2019	Articulo en contra de peatón con celulares	Ninguna
Uruguay	Normatividad	Deberes y derechos del peatón	Nacional-Uruguay	https://www.impreso.com.uy/descargas/ley_18191web.pdf	2016	Artículo 22.- De los peatones. 1) Los peatones deberán circular por las aceras, sin utilizar la calzada ni provocar molestias o trastornos a los demás usuarios. 2) Pueden cruzar la	Ninguna
Uruguay	Política pública	Campaña por la seguridad vial	Paysandu-Artigas-Canelones-Rivera-Durazno-	https://www.gub.uy/unidad-nacional-seguridad-vial/comunicacion	2019	Campaña Mayo Amarillo con diversas actividades y marchas	Ninguna

Uruguay	Política pública	Estrategias educativas y demás viales	Nacional-Uruguay	https://www.gub.uy/unidad-nacional-seguridad-vial/comunicacion	2019	Marco teórico guía de las acciones del plan en educación vial nacional con anclaje departamental	Ninguna
Uruguay	Política pública	Arreglos urbanísticos en centro histórico focalizados a la movilidad del peatón	Montevideo	https://www.elpais.com.uy/informacion/nueva-ciudad-vieja.html	2019	No aplica	Embellecimiento de zona patrimonial para abrirla hacia el peatón reduciendo el espacio para vehículos
Uruguay	Normatividad	Plan de movilidad donde priorizan la movilidad peatonal	Montevideo	http://www.montevideo.gub.uy/sites/default/files/pla_n_de_movilidad.pdf	2010-2020	No aplica	Ninguna
Uruguay	Política pública	Aumento de área para circular peatones	Montevideo	https://www.montevideo.com.uy/Noticias/Comienza-n-obras-en-Plaza-Zabala-	2019	No aplica	Ninguna
Uruguay	Encuentros académicos y sociales	Modos y modalidades alternativas y su impacto: a pie, bicicletas, motos..	Montevideo	http://opc.clatpu2016.congresoseli.s.info/?page=programaExtendido	2016	No aplica	Ninguna
Uruguay	Política pública	Ensanche de camino para peatón	Montevideo	http://www.montevideo.gub.uy/SiguesVisualizadorM/faces/detalle.xhtml?proy_id=20	2019	No aplica	Ninguna
Uruguay	Política pública	Sillas para peatones	Montevideo	https://www.unionelectrica.com.uy/obra/refugios-peatonales/	2012	No aplica	Ninguna
Uruguay	Política pública	Centro de gestión de movilidad contribuye a la seguridad del peatón	Montevideo	http://revistavial.com/centro-de-gestion-de-movilidad-de-montevideo-	2016	No aplica	Ninguna
Uruguay	Política pública	Arreglos de pasos peatonales	Paysandú	http://www.20onice.com.uy/2016/09/13/obras-en-peatonal-avanzan-a-buen-	2019	No aplica	Ninguna

PAÍS	CATEGORÍA ANALÍTICA	ENFOQUE	CIUDAD	UBICACIÓN ELECTRÓNICA	AÑO	DESCRIPCIÓN TEXTUAL DEL ARTICULADO	OBSERVACIONES
Venezuela	Documento de referencia	Critica al poco espacio público para el peatón	Caracas	http://seguridadvial.org.ve/2017/08/21/peatones-no-cuentan-con-espacio-	2017-2019	No aplica	En 2017 aun las aceras para peatón eran deficientes en cuanto a dimensión.
Venezuela	Encuentros académicos y sociales	Luchar por una ciudad caminable y presionar al gobierno para ello	Caracas	https://www.univision.com/noticias/citylab-transporte/los-caraquenos-	2018	No aplica	Un proceso colectivo que sigue a pesar del estado actual de Venezuela, ya que ahora para ellos es costoso tener y mantener un vehículo existen mas peatones en las calles no aptas para
Venezuela	Encuentros académicos y sociales	Semana del peatón con el santo san Gregorio que es el santo del peatón, y protesta contra el gobierno por	Caracas	http://159.203.163.203/noticia/en-la-militancia-peatonal-43757/	2019	No aplica	Semana del peatón propuesta por colectivos
Venezuela	Normatividad	Derechos y deberes del peatón	Nacional-Venezuela	https://www.oisevi.org/a/archivos/normativas/venezuela/venezuela_2.pdf	2008-2019	Garantizarán que la circulación peatonal y vehicular por las vías públicas, se realice de manera fluida, conveniente, segura y sin	Ninguna
Venezuela	Encuentros académicos y sociales	Foro ciudad sostenible movilidad urbana	Chacao	https://www.agroalimentando.com/nota.php?id_notas=10614	2018	No aplica	Ninguna
Venezuela	Normatividad	Proyecto de ordenanza de movilidad urbana	Chacao	http://participacioncapitalsocialchacao.blogspot.com/2015/01/proyecto-de-	2015	Medios Alternativos de Movilidad Urbana, Artículo 27: Del Uso de Medios Alternativos de Movilidad Urbana, Artículo 28: Movilidad Peatonal, Artículo 29: Establecimiento de Zonas de	Relevante que el proyecto no solo es normativo de adecuación de estructuras tambien es pedagógico

Venezuela	Política pública	Embellecimiento de pasos peatonales	Caracas	https://iamvenezuela.com/2017/03/el-arte-camina-al-lado-del-peaton/	2017	No aplica	Ninguna
Venezuela	Política pública	Aumento policial para cuidar pasos peatonales y semáforos	Chacao	https://www.noticias24.com/venezuela/noticia/215970/ramon-muchacho-214-	2019	No aplica	Ninguna
Venezuela	Política pública	Recuperación espacio público tomado por entidades privadas, para destinarlo a peatones	Chacao	http://www.plataformaurbana.cl/archive/2014/01/19/publicacion-de-la-semana-	2014	No aplica	Ninguna
Venezuela	Política pública	Limpieza de basuras en calle para espacios libres para el peatón	Chacao	https://www.noticias24.com/venezuela/noticia/217241/alcaldia-de-chacao-conformo-	2019	No aplica	Ninguna

Anexo 3. El caminar como experiencia de aprendizaje en la ciudad de Buenos Aires-Argentina.



