

2



Convivir con el coronavirus

¿Cómo impulsar una movilidad segura en las ciudades?





Autoras



Agustina Calatayud

Especialista sénior de la División de Transporte,
Sector de Infraestructura y Energía



Francisca Giraldez Zúñiga

Consultora de la División de Transporte,
Sector de Infraestructura y Energía



Anne Hand

Consultora de la División de
Mercados Laborales, Sector Social



Ophelie Chevalier

Especialista Líder de la División de Transporte,
Sector de Infraestructura y Energía

Copyright © [2020]. Banco Interamericano de Desarrollo.

Esta obra se encuentra sujeta a una licencia Creative Commons IGO 3.0 Reconocimiento-NoComercial-SinObrasDerivadas (CC-IGO 3.0 BY-NC-ND).(<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/igo/legalcode>) y puede ser reproducida para cualquier uso no-comercial otorgando el reconocimiento respectivo al BID. No se permiten obras derivadas.

Cualquier disputa relacionada con el uso de las obras del BID que no pueda resolverse amistosamente se someterá a arbitraje de conformidad con las reglas de la CNUDMI (UNCITRAL). El uso del nombre del BID para cualquier fin distinto al reconocimiento respectivo y el uso del logotipo del BID no están autorizados por esta licencia CC-IGO y requieren de un acuerdo de licencia adicional.

Note que el enlace URL incluye términos y condiciones adicionales de esta licencia.

Las opiniones expresadas en esta publicación son de los autores y no necesariamente reflejan el punto de vista del Banco Interamericano de Desarrollo, de su Directorio Ejecutivo, ni de los países que representa.



Tabla de contenidos

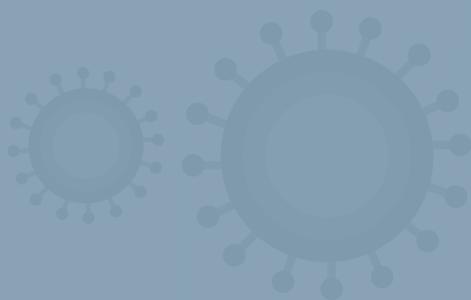
1 Introducción **4**

2 ¿Qué sabemos? **5**

3 ¿Qué medidas y acciones se están tomando? **10**

4 ¿Cuáles son los resultados iniciales? **15**

5 ¿Qué aprendimos? **19**





1 Introducción

Balancear la reactivación de las actividades económicas y sociales con el potencial incremento de contagios de COVID-19 y la posible saturación de los sistemas sanitarios es uno de los principales desafíos que los gobiernos de América Latina y el Caribe enfrentan en la actualidad. En el logro de este delicado equilibrio, las ciudades están atravesando por diferentes fases de apertura, cierres totales o parciales, marchas y contramarchas. En este sentido, un aspecto crítico a considerar en las decisiones de apertura es el de la movilidad de las personas, ya que [existe una relación entre esta y la expansión del virus](#). Ahora bien, ¿cómo impulsar una movilidad segura en las ciudades de la región, que facilite la recuperación económica y el retorno a la nueva normalidad? Para responder a esta pregunta, este informe presenta un breve análisis de la situación de la movilidad en las megaciudades de la región, identifica acciones que se están implementando a nivel regional e internacional para facilitar el desconfinamiento mediante una movilidad urbana segura, y presenta sus resultados preliminares.

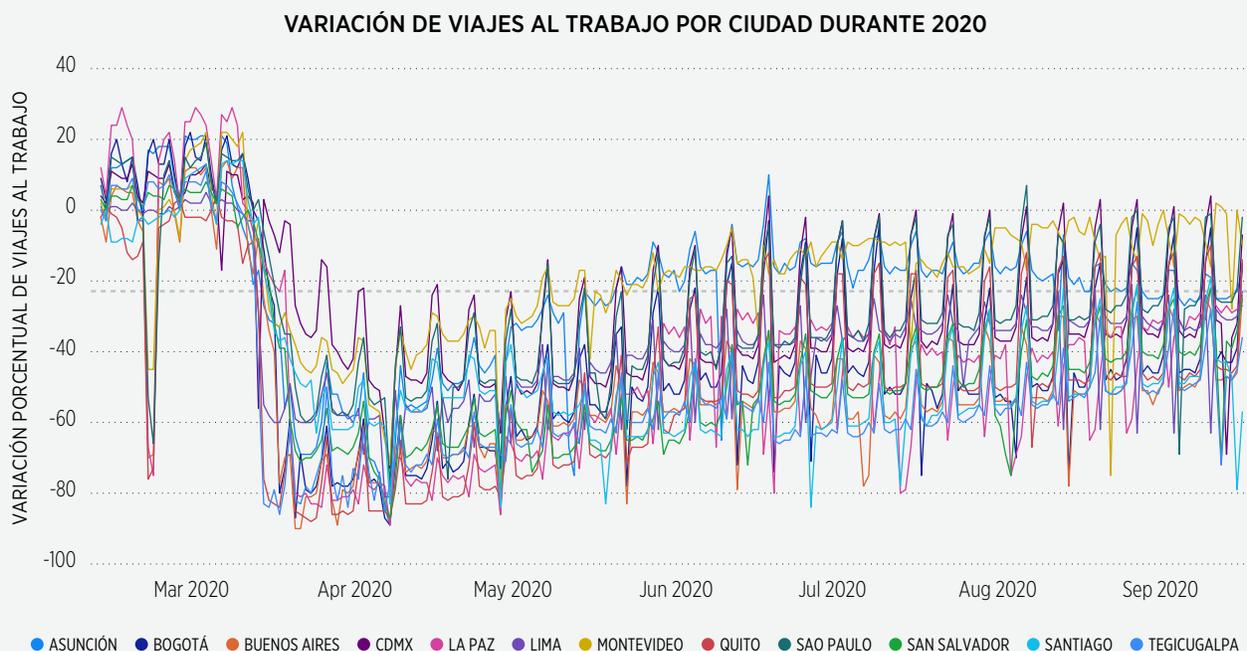




2 ¿Qué sabemos?

América Latina alberga diez de las 50 ciudades más densas del mundo, entre las que se incluyen las megaciudades de Bogotá, Buenos Aires, Ciudad de México, Lima, Río de Janeiro y Sao Paulo. En un día promedio, se realizan 16 millones de viajes en Bogotá, 34,6 millones en Ciudad de México, y 24,5 millones en Lima, por ejemplo. Con la declaración de la COVID-19 como pandemia en marzo de 2020, la mayoría de las ciudades de la región comenzaron a poner en práctica medidas de confinamiento total o parcial, con el propósito de contener la expansión del virus. Durante esta fase, se cerraron las actividades no esenciales, verificándose una drástica reducción en la movilidad urbana. Al 15 de abril, el número de viajes en ciudades como Bogotá, Quito y Buenos Aires, entre otras, se había reducido en más del 60%. A la fecha, la gran mayoría de ciudades no han regresado a los niveles prepandemia (véase el Gráfico 1).

GRÁFICO 1 • VARIACIÓN DE VIAJES HACIA EL TRABAJO EN CIUDADES SELECCIONADAS DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE



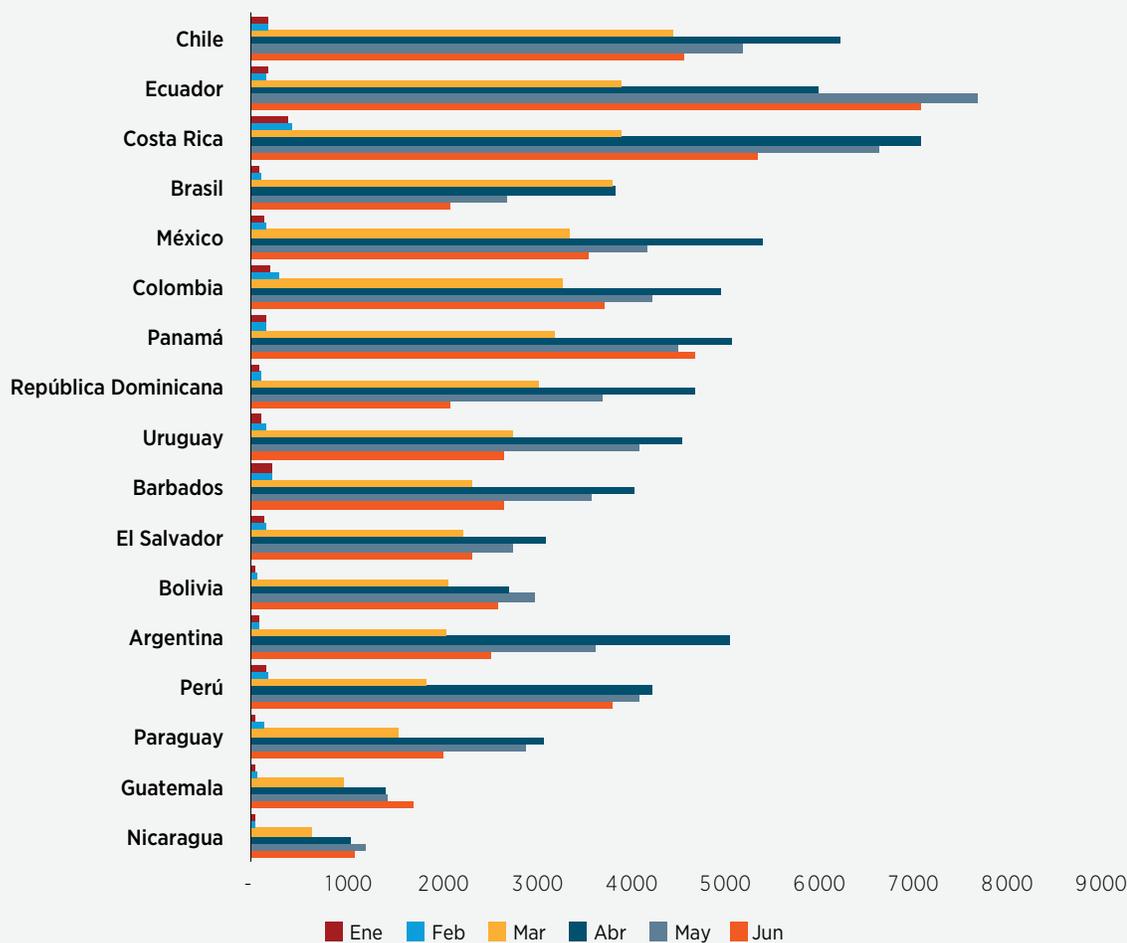
Fuente: Elaboración propia con datos de Google (2020).



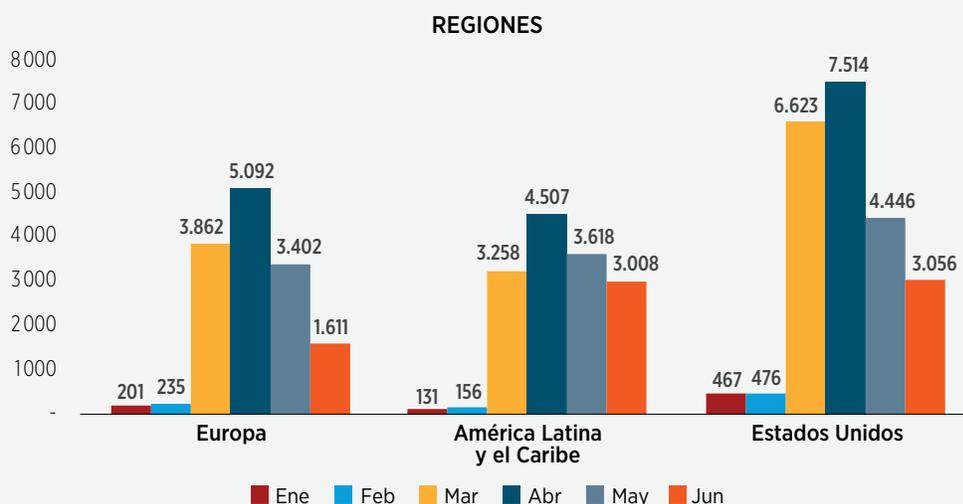


Las actividades que, previo a la pandemia, generaban una importante cantidad de viajes migraron hacia **modalidades virtuales**, incluyendo el teletrabajo (véase el Gráfico 2), la teleeducación (como reflejó el [anterior fascículo de esta serie](#)) y el comercio electrónico (véase el Gráfico 3). Una reducción adicional de la movilidad provino de la pérdida de empleo en la región, calculada en [más de 25,8 millones de puestos de trabajo](#) a la fecha, tan solo en el ámbito formal, según el [Observatorio Laboral COVID-19](#). Asimismo, se incrementaron los trámites online y, en algunas ciudades, se acercaron actividades públicas, de asistencia social y de salud a las zonas habitacionales, especialmente a los barrios marginales, donde residen 260 millones de personas en América Latina y el Caribe.

GRÁFICO 2 • **DESCARGAS DE APLICACIONES DE TELETRABAJO POR CADA 100 000 HABITANTES EN PAÍSES SELECCIONADOS**
PAÍSES

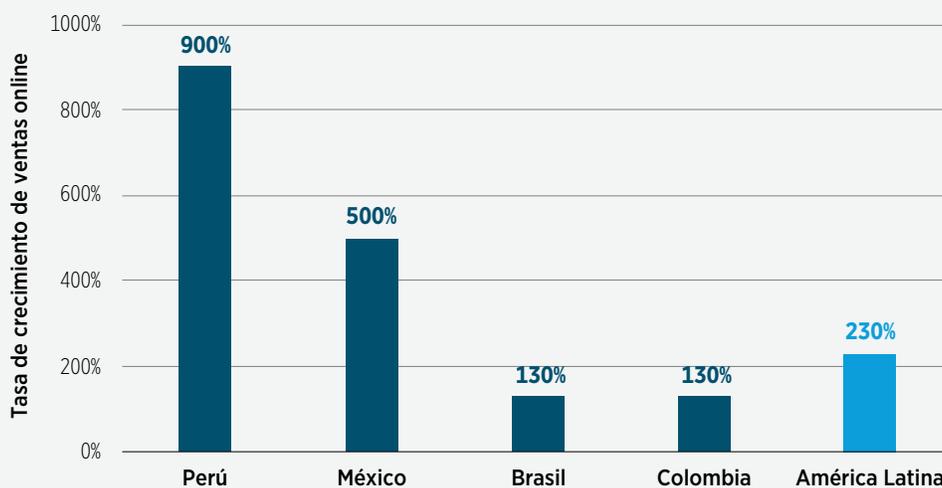


Fuente: [BID, 2020](#).



Fuente: BID, 2020.

GRÁFICO 3 • TASA DE CRECIMIENTO DE VENTAS ONLINE EN PAÍSES SELECCIONADOS



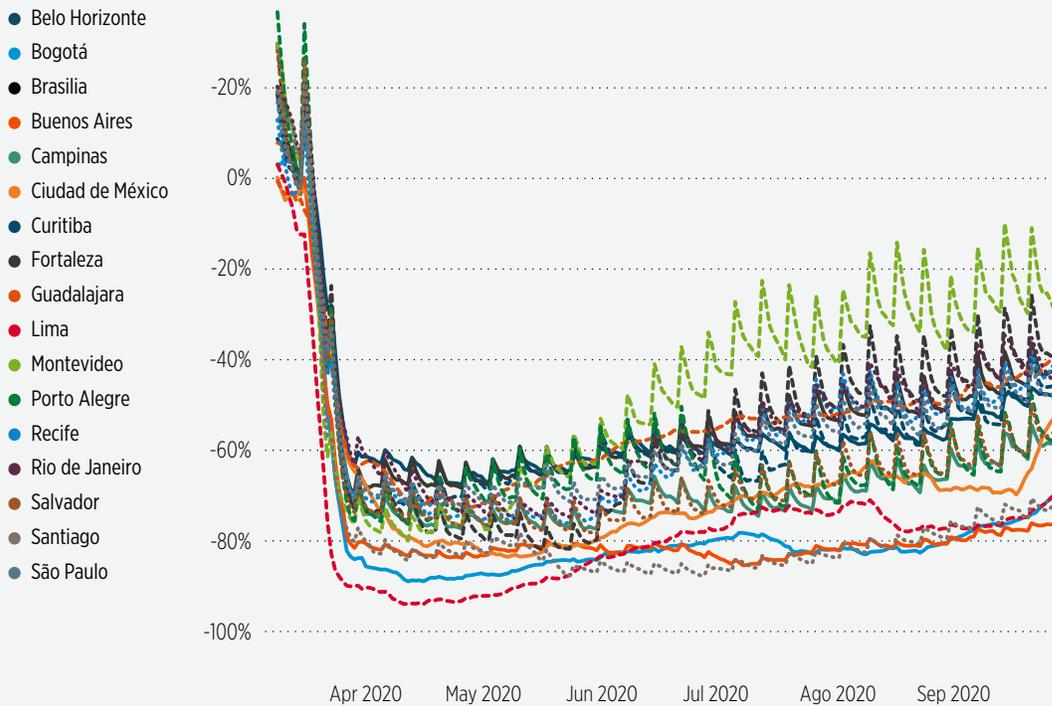
Fuente: Statista (2020).

Nota: Información del 6-12 de abril respecto a la semana 9-15 de marzo. Incluye la compra online de productos de consumo masivo por parte de hogares.

Además de la disminución, **los patrones de movilidad cambiaron**, redundando en un detrimento del transporte público. En parte, esto se debió a la pérdida de confianza de los usuarios. Como consecuencia del confinamiento y del cambio modal, el transporte público, que antes de la pandemia representaba el 40% de los viajes diarios en las ciudades de la región, experimentó una contracción sin precedentes en su demanda (véase el Gráfico 4).



GRÁFICO 4 • CAMBIO PORCENTUAL EN EL USO DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN CIUDADES DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE SELECCIONADAS



Fuente: [BID \(2020a\)](#).

Nota: Calculado con respecto a la semana 2-8 de marzo.

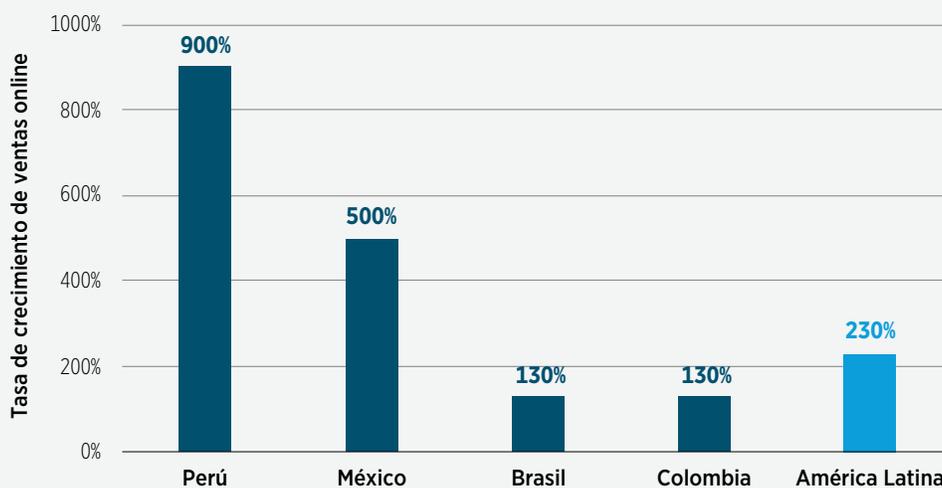
Esta contracción tuvo **efectos negativos** en materia financiera, operativa y social. En el primer caso, estudios del BID para las principales ciudades de la región estimaron una reducción de ingresos diarios en el sector del transporte público cercana a los US\$ 116 millones, frente a los US\$ 227 millones que generaban con anterioridad a la COVID-19 (Mojica et al., 2020a). Desde el punto de vista operativo, la reducción de la demanda condujo a una disminución en la oferta de autobuses y trenes, impactando en una peor calidad del servicio para los usuarios que aún debían utilizarlos. En el caso de Santiago de Chile, por ejemplo, hacia finales de marzo el tiempo de espera de autobuses se había incrementado en un 38% (DTPM, 2020). En casos como los de San Salvador, se llegó inclusive a la suspensión de los servicios, con el resultado no deseado del incremento de la movilidad vía transporte informal y [con menores normas de seguridad](#). Según [la encuesta realizada por Moovit y el BID](#), el 75,6% de los usuarios del transporte público de la región manifestó haber experimentado algún tipo de desmejora en su servicio, con un 6% mencionando no tener su servicio de ruta habitual debido a las cancelaciones.



Los mayores perjudicados por la caída del transporte público fueron los estratos más vulnerables de las ciudades de la región

Desde una perspectiva social, cabe mencionar que los mayores perjudicados por la caída del transporte público fueron los estratos más vulnerables de las ciudades de América Latina y el Caribe. De acuerdo con los datos disponibles de finales de marzo, el 75,3% de los usuarios de transporte público [pertenecían a los estratos económicos más vulnerablesⁱ](#) (Mojica et al., 2020b). En general, estos estratos son quienes más dependen de este servicio y, a la vez, quienes más se han movilizado durante las fases de confinamiento y reapertura, por el hecho de que realizan actividades menos susceptibles de migrar al teletrabajo (véase el Gráfico 5). Así, la pandemia ha puesto de manifiesto una ulterior desigualdad en la población de la región, entre quienes pueden teletrabajar y quienes no.

GRÁFICO 5 • PORCENTAJE DE HOGARES QUE TRABAJAN DE MANERA REMOTA



Fuente: Bottan et al. (2020).

i. Se refiere a los estratos con ingresos mensuales menores a tres salarios mínimos.



3

¿Qué medidas y acciones se están tomando?

Habiendo transcurrido ocho meses desde el inicio de la pandemia y con la necesidad de reactivar las actividades económicas y sociales, las autoridades de las ciudades de América Latina y el Caribe enfrentan el dilema de cómo mantener bajo control la expansión del virus, a medida que aumenta la movilidad urbana. Partiendo de la premisa de mantener el distanciamiento social y mitigar el riesgo de transmisión por vía aérea, los gobiernos alrededor del mundo han puesto en práctica medidas que abarcan tanto la oferta como la demanda de movilidad urbana. Mientras que las **medidas de oferta** se han centrado en la prevención del contagio en el transporte público y la promoción de la movilidad activa (en bicicleta o a pie), las **medidas de demanda** han apuntado a modificar los patrones de movilidad, buscando acercar los destinos de los viajes para actividades esenciales y de ocio. Esto último tiene el objetivo de incentivar la recuperación de la actividad en los comercios de cercanía, proporcionar asistencia a las poblaciones vulnerables y evitar grandes flujos de movimientos a nivel intraurbano.

A nivel internacional, se han puesto en marcha diferentes medidas para incrementar la **seguridad de usuarios y trabajadores** (véase la Tabla 1), como el uso obligatorio de mascarilla, la desinfección frecuente de unidades y estaciones y la demarcación de espacios para organizar los flujos de personas.





TABLA 1 • **MEDIDAS DE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE PÚBLICO**

| MEDIDA | METRO DE TOKIO | LONDRES (TFL) | NEW YORK (MTA) | BARCELONA (TMB) |
|---|------------------|--|------------------------|--|
| Uso de mascarilla obligatorio | Sí | Sí. Multas entre 200 £ y 6400 £ | Sí. Multas por 50 USD. | Sí |
| Distribución de mascarillas a usuarios | No | No | Sí | No |
| Escalonar horarios comerciales/trabajo | Sí | No. Invitan a viajar en horarios menos ocupados. | Sí | No. Invitan a viajar en horarios menos ocupados. |
| Desinfección frecuente | Sí | Sí | Sí | Sí |
| Mejora de ventilación | Sí | No | Sí | Sí |
| Reducción de capacidad máxima de los vehículos y estaciones | No | Sí | No | Sí |
| Información sobre ocupación de vehículos y estado de las estaciones | Sí (tiempo real) | Sí (visualización por estación basada en información reciente) | Sí (informe diario) | Sí (estimación teórica) |
| Demarcación en espacios comunes | Sí | Sí | Sí | Sí |
| Dispensadores de alcohol en gel | Sí | Sí | Sí | No |

Fuente: Elaboración propia sobre la base de medidas implementadas según las páginas web oficiales de cada institución.

Estas medidas también se han implementado en el transporte formal de las ciudades de América Latina y el Caribe, como en Bogotá y Ciudad de Guatemala. Sin embargo, el nivel de cumplimiento es variable. De igual forma, el hacinamiento y la falta de cumplimiento de protocolos sanitarios continúan caracterizando al transporte informal.

| CIUDAD DE GUATEMALA (TRANSMETRO) | BOGOTÁ (TRANSMILENIO) |
|--|--|
| Uso de mascarilla. | Entrega de tapabocas gratis. |
| Usar gel desinfectante disponible en las estaciones. | Instalación de lavamanos portátiles y fijos |
| Mantener distanciamiento social. | Desinfección de vehículos |
| Medición de temperatura a los pasajeros antes de ingresar. | Equipo de atención en vía para difundir buenas prácticas |
| Los asientos de las unidades están señalizados para mantener el distanciamiento. | Delimitación de espacio con vallas y stickers |
| Límite de capacidad de vehículos | Hubo una reducción de flota, actualmente ya volvió a operar el 100% de la flota. |

Fuente: Prensa Libre (2020a).

Fuente: Transmilenio (2020b).



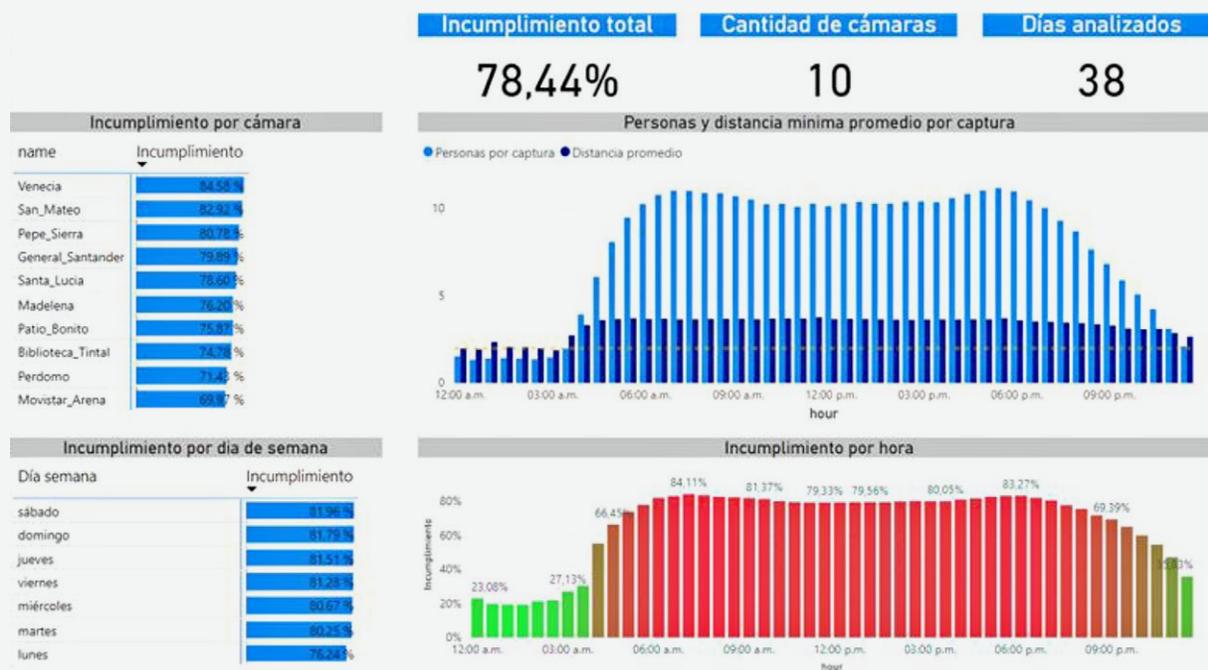
La caída de la demanda y el incremento de los costos operativos han provocado que numerosas ciudades hayan tenido que aumentar los subsidios a operadores y usuarios del servicio

Debido al impacto financiero de la pandemia en el sector, por la caída de la demanda y el incremento de los costos operativos (en vista de la restricción de capacidad de las unidades y las inversiones requeridas para la implementación de las medidas de control sanitario), numerosas ciudades han tenido que aumentar los **subsidios a operadores y usuarios** del servicio. Por ejemplo, de los US\$ 114 mil millones que Estados Unidos [destinó para financiar el transporte](#), US\$ 81 mil millones [se tradujeron en subsidios](#) y transferencias al sistema de transporte público urbano -frente a los US\$ 318 millones de 2019. Similares medidas [se han implementado](#) en algunas ciudades de Brasil, Uruguay y Perú, entre otros países de América Latina y el Caribe. En numerosos casos, estos subsidios han [requerido](#) el cumplimiento de ciertos parámetros por parte de los operadores, tales como kilómetros recorridos y frecuencias, utilizando los GPS instalados en los autobuses para la supervisión. Ahora bien, a lo largo de la región, [se repite la solicitud de los operadores](#) de que los gobiernos permitan aumentar las tarifas o les brinden subsidios que los ayuden a evitar el colapso financiero. En ciudades como [Rosario](#), [La Paz](#) y [Quito](#), los trabajadores del sector han realizado protestas y huelgas, en reclamo del pago de sus salarios atrasados.

A nivel internacional, **tecnologías** como la inteligencia artificial, la automatización y la digitalización están cumpliendo un rol importante en la prevención de contagios en el transporte en general. Las cámaras termográficas están presentes extensivamente en las estaciones de transporte público de Asia y también en algunas ciudades de la región, [como Bogotá y Buenos Aires](#). En varias ciudades se han incentivado los pagos digitales del transporte público, bicicletas y peajes urbanos. Este es el caso de Ciudad de México, donde se implementó el cobro digital en taxis mediante códigos QR y ahora se está trabajando en su instalación en el transporte público, para evitar [el contacto entre choferes y usuarios](#). En Buenos Aires, se aplica el 20% de descuento a quienes utilizan el Telepase como medio de pago, para disminuir [el riesgo de los trabajadores de peajes](#). Bogotá, Buenos Aires, Curitiba, La Paz y Quito, entre otros, se aliaron con el BID para la aplicación de la plataforma de [código abierto](#) “Distancia2” (véase el Gráfico 6), que utiliza videodetección e inteligencia artificial para monitorear el distanciamiento social en zonas de alto tráfico de personas, como estaciones de metro, calles de las ciudades y mercados, y brindar información a las autoridades para la implementación de acciones que mitiguen el riesgo de aglomeración en tales zonas ([ver vídeo](#)).



GRÁFICO 6 • CAPTURA DE IMAGEN DE LA PLATAFORMA “DISTANCIA2”



Fuente: BID (2020b).

Para facilitar la movilidad en entornos abiertos, varios gobiernos están fomentando la **movilidad activa** (en bicicleta o a pie), aprovechando la reducción del tránsito vehicular para redistribuir el espacio vial (véase la Tabla 2). Adicionalmente, están otorgando subsidios para la compra o reparación de bicicletas.

TABLA 2 • ACCIONES PARA FOMENTAR LA MOVILIDAD ACTIVA EN CIUDADES SELECCIONADAS

| CIUDAD | IMPLEMENTACIÓN |
|--------|---|
| Lima | 300 km de ciclovías para finales de 2020 |
| Bogotá | 35 km de ciclovías temporales |
| Milán | 35 km de vías para ciclistas y peatones y descuento de hasta 70% para la compra de bicicletas |
| París | 50 km de ciclovías y subsidio de hasta 400 euros para la compra de bicicletas eléctricas |
| Berlín | 24 km de ciclovías |



La pandemia ha reforzado la idea de crear ciudades policéntricas, donde los habitantes puedan encontrar lo que necesitan dentro de los 15 minutos a pie de donde residen

Las ciudades también están apuntando a un cambio en la demanda de movilidad, a través de intervenciones urbanas para **acercar actividades esenciales y de ocio** a los diferentes barrios. Con esto, se busca la reactivación económica de los negocios de cercanía y la provisión de asistencia a las poblaciones vulnerables, disminuyendo, a la vez, los grandes flujos de movilidad intraurbanos. El *slow street movement*, que incluye la **reasignación de espacio público** de vehículos hacia bicicletas y personas, ha sido parte de estas acciones. [En Nueva York](#), por ejemplo, se prohibió la circulación de vehículos en más de 70 millas de vías urbanas, para dedicarlas temporalmente a peatones y actividades de restauración y ocio al aire libre. Asimismo, se ha avanzado en la **digitalización de trámites y servicios públicos**. Ejemplo de ello es la utilización de *bots* para brindar información sobre la COVID-19 y conectar a los ciudadanos con especialistas de salud a través de Whatsapp y Telegram, evitando desplazamientos. Con especial atención a las poblaciones vulnerables, las acciones se han focalizado en acercarles productos esenciales y facilitar el acceso a instalaciones que mejoren las condiciones de higiene y hacinamiento.

En general, la pandemia ha reforzado la idea de **crear ciudades policéntricas**, donde los habitantes puedan encontrar lo que necesitan [dentro de los 15 minutos](#) a pie de donde residen. A través de medidas que incluyen modificaciones a los planes de uso del suelo y planes de transporte, e incentivos financieros y fiscales, [ciudades como París, Milán y Melbourne](#) están utilizando la pandemia para [llevar las actividades a los barrios](#), en vez de las personas a núcleos monocéntricos (Bloomberg, 2020; Financial Times, 2020; New York Times, 2020b).



AUDIO

¿Qué es una “ciudad de 15 minutos”?

Francisca Giráldez, coautora de esta publicación, presenta este concepto novedoso con las intervenciones de **Juan Carlos Muñoz**, profesor del Departamento de Ingeniería de Transporte y Logística de la Pontificia Universidad Católica de Chile.

Visita la web de la serie www.iadb.org/convivir-con-el-coronavirus y escúchalo.





4

¿Cuáles son los resultados iniciales?

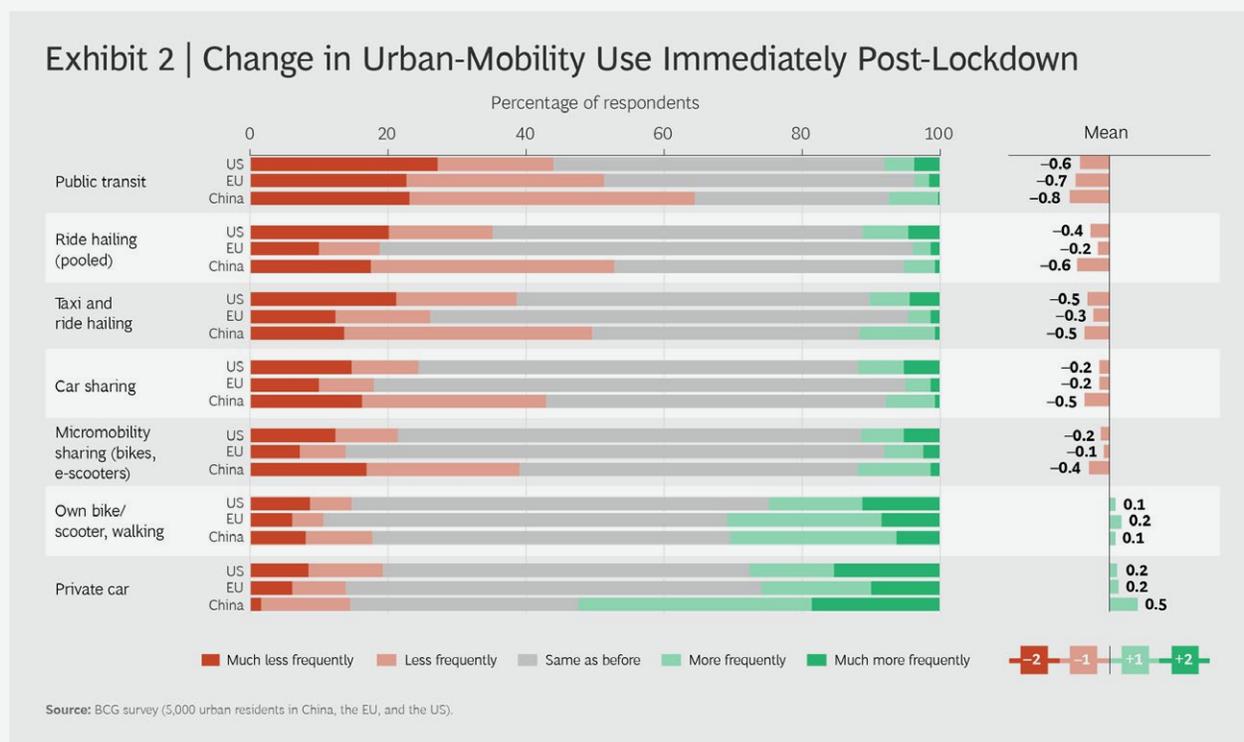
En una región caracterizada por el aumento sostenido de la tasa de motorización (crecimiento anual promedio del 4,7% en los últimos 10 años, frente al 0,5% en las economías avanzadas) y la pérdida de viajes en transporte público (del 50,5% en la década de 1990 al 35,5% en la década de 2010) a favor del vehículo particular, la pandemia [ha tenido un efecto importante sobre los patrones de movilidad](#). Desde una óptica positiva, con la mayoría de los viajes de larga distancia suprimidos mediante el teletrabajo, la teleeducación y las compras online, y el mayor temor hacia el transporte público, **la movilidad activa ha aumentado**. En Quito y Buenos Aires, por ejemplo, [el uso de la bicicleta creció un 700% y 114%](#), respectivamente. Inclusive, en Buenos Aires [se llegó a agotar el stock de bicicletas](#) disponibles para la venta.

Sin embargo, a nivel mundial, la pandemia también está incrementando la tendencia de las últimas décadas en cuanto a la **migración masiva hacia el vehículo particular**. En Madrid, el transporte público [pasó de ser el modo más utilizado, a ser el tercero](#), con un 25% de los viajes, después del vehículo particular (44%) y el transporte activo (32%). En Shenzhen, luego de finalizado el aislamiento, un grupo significativo de personas que antes utilizaban el transporte público [había migrado hacia otros modos de transporte](#). Así, la participación del metro en el total de viajes había caído en 12 puntos porcentuales y la de autobús en más de 7 puntos porcentuales. En su mayoría, estas personas han comenzado a viajar en vehículo particular. La [encuesta de BCG](#) acerca del cambio en los patrones de movilidad en China, Europa y Estados Unidos arrojó resultados similares: entre 40% y 60% de los encuestados mencionó que prefería el transporte activo o el vehículo privado, antes que el transporte público (véase el Gráfico 7). En este contexto, los incentivos otorgados por los gobiernos para la compra de automóviles, a fin de reactivar dicha industria, pueden tener el impacto no deseado de alentar ulteriormente la caída en la demanda del transporte público y, con ello, los efectos negativos de una mayor motorización.





GRÁFICO 7 • ENCUESTA DE CAMBIO DE MOVILIDAD POSCUARENTENA

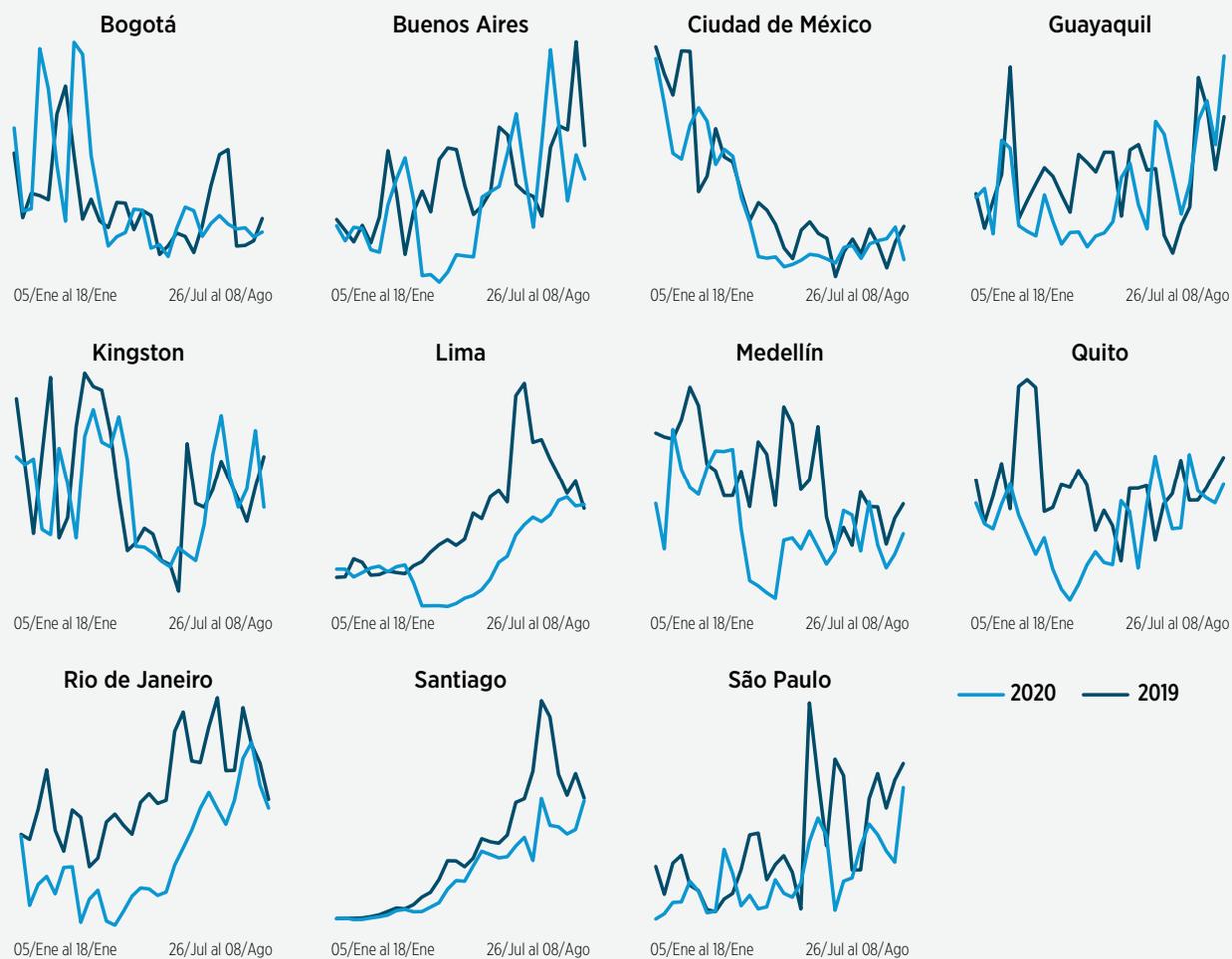


Estos efectos son principalmente dos: **mayores niveles de congestión y de contaminación urbana**. En Londres, por ejemplo, el nivel de congestión en septiembre [era peor que en el período prepan-demia](#). Por su parte, las [simulaciones realizadas por el BID para Bogotá y Santiago](#) mostraron que un aumento de la congestión del 10% ocasionaría, respectivamente, pérdidas similares al 3,55% y 3,25% del PIB anual de tales ciudades, medido como valor del tiempo perdido por las personas paradas en el tráfico. Con relación a la contaminación, un mayor número de vehículos en circulación agravaría aún más la situación de América Latina y el Caribe, donde cerca de [100 millones](#) de habitantes están expuestos a niveles de contaminación del aire mayores a los recomendables. Con cuatro de las diez ciudades más congestionadas del mundo en la región, no es de extrañarse que la reducción de la movilidad como producto de la pandemia haya aparejado reducciones históricas en la concentración de MP10, MP2.5 y NO₂ (véase el Gráfico 8). Mientras no haya una vacuna y/o tratamiento exitoso contra la COVID-19, será clave coordinar las medidas de apertura y de movilidad, a fin de mitigar los efectos negativos de la no deseada mayor motorización.



GRÁFICO 8 • TENDENCIAS EN LOS NIVELES DE CONCENTRACIÓN DE NO₂ EN CIUDADES SELECCIONADAS DE AMÉRICA LATINA Y EL CÁRIBE CON CUARENTENAS

COMPARACIONES DE DIEZ DÍAS VS MISMO PERÍODO DE 2019



Fuente: BID (2020).

Nota: Comparaciones de trece días vs. mismo período 2019.



La presencia de transporte informal dificulta la puesta en práctica de los protocolos y medidas de prevención en todos los viajes, especialmente los de las poblaciones vulnerables

La pérdida de confianza en el transporte público no se corresponde con los datos disponibles hasta el momento sobre el riesgo de contagio en el transporte público. **No existe evidencia científica de que este haya sido un foco de contagio mayor** que los restaurantes o las oficinas, por ejemplo. Estudios realizados sobre focos de supercontagio en Tokio y Viena encontraron que ninguno se relacionaba con el transporte público, mientras que, en París, [solo se le podía atribuir el 1%](#). La reducida conversación e interacción entre las personas, así como la estricta implementación de protocolos sanitarios [son factores que citan los académicos del sector](#) para explicar la mayor seguridad frente a otras actividades. Ahora bien, con especial atención a América Latina y el Caribe, cabe mencionar que la presencia de **transporte informal** dificulta la puesta en práctica de los protocolos y medidas de prevención en todos los viajes, especialmente los de las poblaciones vulnerables, que recurren a este medio vista la falta de accesibilidad y asequibilidad del transporte formal, por lo cual el riesgo de transmisión en este tipo de viajes puede incrementarse.

Finalmente, la pandemia está demostrando la **necesidad de contar con mayores espacios verdes**, cuestionando al desarrollo urbanístico tradicional, que ha relegado la inclusión de estos espacios en los diseños de las ciudades. Como resultado, ha cobrado fuerza la creación de corredores verdes, la preservación del ecosistema y la utilización del concepto de salud ambiental, el cual abarca criterios de calidad del aire y actividad física. Para ello, es clave adaptar los criterios de planificación urbana y del transporte, entendiendo que tales criterios afectan directamente la disponibilidad de espacio para la actividad física y el cambio de hábitos, y que la manera en la que se planea la movilidad está estrechamente vinculada a la creación de ciudades más resilientes.





5 ¿Qué aprendimos?

Si bien existe aún mucho por comprender acerca de la COVID-19, los resultados de las investigaciones y las experiencias disponibles a nivel internacional y regional pueden señalar algunos aspectos importantes acerca de la relación entre el virus y la movilidad en las ciudades. En particular, estos aspectos pueden contribuir a construir una movilidad segura, que facilite el desconfinamiento y la reapertura de las actividades económicas y sociales.

Ante todo, es clave reconocer que los flujos de personas han sido un vector importante para la propagación de la enfermedad. En consecuencia, se necesitan acciones para replantear la movilidad en el contexto de la nueva normalidad, así como coordinar las medidas de desconfinamiento con las de transporte urbano. En este sentido, numerosas ciudades han tomado medidas para reducir el riesgo de contagio en el transporte público, el principal modo de transporte urbano. Tales medidas han incluido protocolos sanitarios que involucran, entre otros, el uso obligatorio de mascarilla, la desinfección frecuente de unidades y estaciones, y la demarcación de espacios para organizar los flujos de personas. También se han utilizado subsidios para eludir el riesgo de colapso financiero de los servicios de transporte público y se están implementando nuevas tecnologías, como la inteligencia artificial y la digitalización, para reducir el contacto entre personas, prevenir aglomeraciones y, en definitiva, mitigar el riesgo de contagio de COVID-19. Sin embargo, la eficacia de estas medidas en América Latina y el Caribe puede ser reducida frente a países más avanzados, dada la presencia del transporte informal, que obstaculiza la implementación de los protocolos y medidas de prevención en todos los viajes de transporte público, especialmente los de las poblaciones vulnerables, que recurren a este medio vistas las limitaciones de accesibilidad y asequibilidad del transporte público en la región.



VIDEO

¿Agravará la pandemia las tendencias negativas en el ámbito del transporte?

¿Cómo ha impactado la pandemia en el transporte de pasajeros y mercancías en América Latina y el Caribe? ¿Cómo se puede aprovechar la situación creada por el coronavirus para revertir las tendencias negativas que se veían en la región en el transporte durante la prepandemia?

Visita la web de la serie www.iadb.org/convivir-con-el-coronavirus y no te pierdas este video.



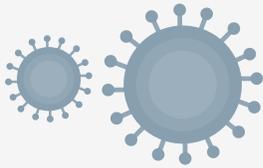


Si la pandemia repercutiera en un mayor uso del vehículo particular, se necesitarán políticas aún más contundentes para lograr una movilidad urbana más sostenible ambientalmente

Por su parte, la movilidad activa se está incentivando como nunca antes. Para ello, aprovechando la drástica reducción de los movimientos urbanos, las ciudades están reasignando espacio vial previamente ocupado por los vehículos particulares. Y también lo están haciendo hacia actividades de recreación y alimentación, por ejemplo, para que puedan darse en espacios abiertos y en contacto con la naturaleza. Estos cambios ponen de manifiesto que es necesario contar con espacios urbanos, sistemas de transporte y normativas con cierto grado de flexibilidad que, en el futuro, permitan estar mejor preparados para responder a nuevos retos extremos.

Para construir ciudades resilientes y más sostenibles, dentro del contexto de la pandemia, la rehabilitación de los barrios como núcleo de las actividades económicas y sociales ha cobrado fuerza, apoyados sobre la movilidad activa y la mayor presencia de espacios verdes. Estas iniciativas son prometedoras, en especial [para contrarrestar las tendencias negativas](#) de la movilidad en las megaciudades de América Latina y el Caribe, caracterizada por el incremento del uso del vehículo particular, altas tasas de congestión y contaminación, baja calidad del transporte público y falencias en la inclusión de poblaciones vulnerables. Si, en cambio, la pandemia repercutiera en un mayor uso del vehículo particular, se necesitarán políticas aún más contundentes para lograr una movilidad urbana más sostenible ambientalmente, comenzando por una recuperación con calidad de los servicios de transporte público, ampliamente golpeados por los efectos de la pandemia.





Convivir con el coronavirus

¿Cómo impulsar una
movilidad segura
en las ciudades?

