



**CAMBIOS  
NORMATIVOS  
PARA LA  
IMPLEMENTACIÓN  
DE CALLES PARA  
LAS PERSONAS**

DOCUMENTO PARA  
POLÍTICA PÚBLICA



**CEDEUS**

Centro de Desarrollo  
Urbano Sustentable

Diciembre 2020  
Nº 16

## CAMBIOS NORMATIVOS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE CALLES PARA LAS PERSONAS

© Centro de Desarrollo  
Urbano Sustentable  
CEDEUS

### Autores

Rodrigo Mora  
Giovanni Vecchio

Cómo citar este documento:

Mora, R., Vecchio, G. (2020). *Cambios normativos para la implementación de calles para las personas*. Documento para Política Pública N°16. Centro de Desarrollo Urbano Sustentable, Santiago. <https://doi.org/10.7764/cedeus.dpp.16>



Atribución-NoComercial 4.0  
Internacional (CC BY-NC 4.0)  
Primera edición corregida  
Diciembre 2020 / N°16

## CAMBIOS NORMATIVOS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE CALLES PARA LAS PERSONAS

DOCUMENTO PARA  
POLÍTICA PÚBLICA

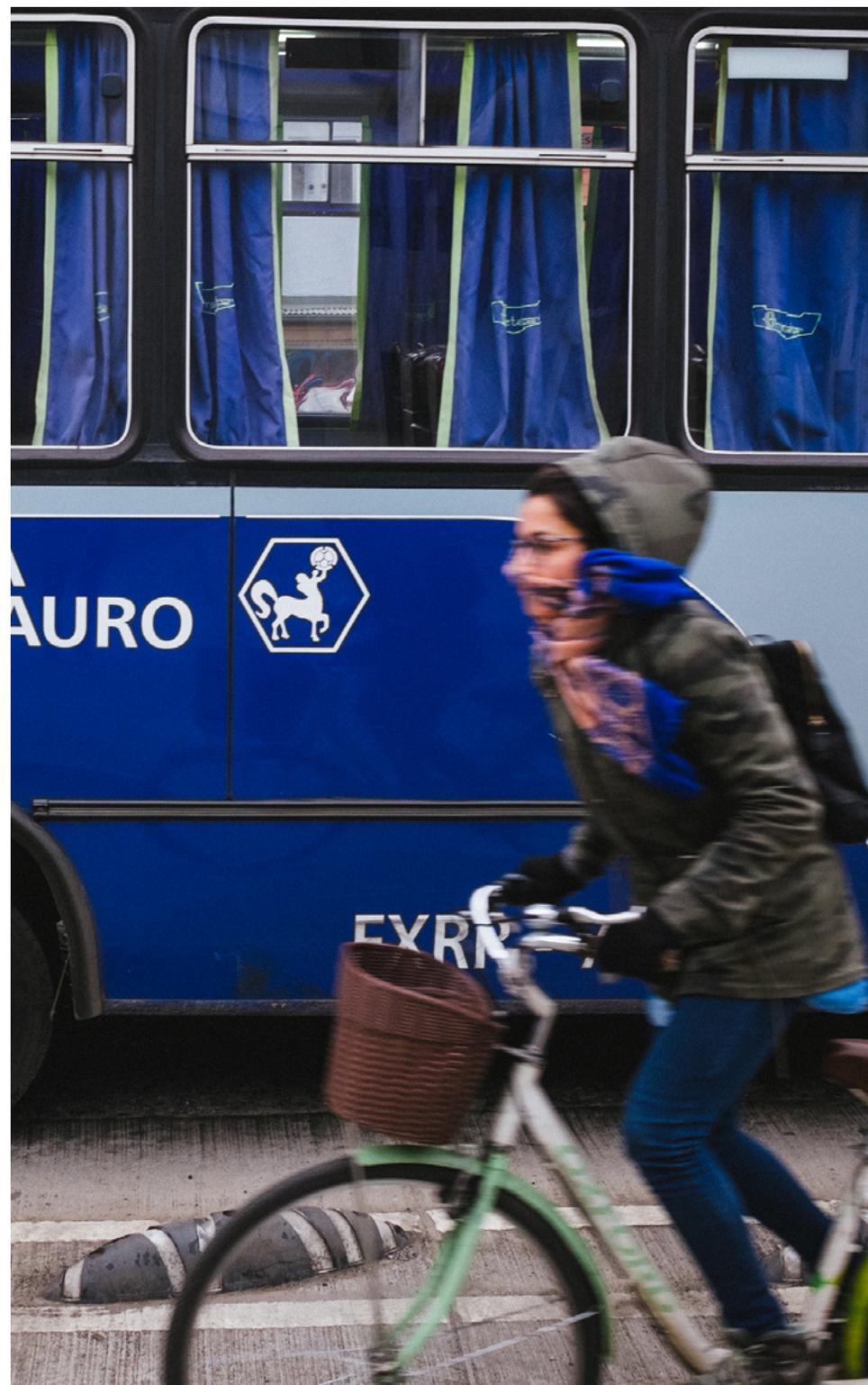


**CEDEUS**

Centro de Desarrollo  
Urbano Sustentable

### PUNTOS CENTRALES

La Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (OGUC), el documento que en mayor medida regula el diseño de ciudades y edificios en Chile, dificulta la realización de calles para las personas, entendidas éstas como vías capaces de integrar funciones de movimiento y permanencia en el espacio público. Basándose en normativas europeas y latinoamericanas, se propone modificar la legislación vigente en Chile cambiando la definición de la calle, sus funciones y roles, y la jerarquía de la red vial, además de sugerir la adopción de principios generales inspirados en los pilares de la sustentabilidad.



## INTRODUCCIÓN

La realización de calles para las personas, esto es, calles inclusivas, que puedan ser usadas por distintos tipos de actividades y de usuarios que se mueven en distintos modos de transporte, es un desafío crucial para mejorar la movilidad en nuestras ciudades, la vitalidad de los barrios y así avanzar hacia la sustentabilidad urbana, encuentra distintos obstáculos en el contexto chileno. Además de la falta de recursos públicos, una aguda desigualdad (especialmente en áreas metropolitanas) y la ausencia de una gobernanza metropolitana efectiva, un elemento crítico es la normativa que rige la construcción y la gestión de las calles chilenas. El principal documento en este sentido es la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (OGUC), que entre sus atribuciones incluye la definición de los estándares técnicos de diseño y construcción relacionados con urbanización y edificación (LGUC, art. 2).

En Chile, el diseño de las calles depende principalmente de un texto normativo y orientado a la construcción de infraestructura nueva, lo que reduce la flexibilidad con que se pueden (re)pensar las calles existentes y condiciona la adopción de medidas innovadoras. Este cuerpo legal, además, no explícita el espíritu que guía su actuar, aunque esté implícitamente priorizando al automóvil particular en desmedro de los otros modos y usuarios de la calle.

En este sentido, **la OGUC presenta cinco grandes limitaciones:**

1) Primero, está **enfocada en la construcción** y no en la gestión; regula nuevas obras y dificulta

la adaptación de calles en contextos urbanos consolidados.

2) Segundo, **tiene directrices que no responden a principios de sustentabilidad urbana contemporáneos**, que priorizan los modos no motorizados (caminata y bicicleta) y el transporte público por sobre el uso del automóvil particular.

3) Tercero, **presenta estándares de construcción demasiado rígidos**, que hacen difícil la generación de soluciones pertinentes a la variedad de ciudades, pueblos y aldeas del territorio nacional.

4) Cuarto, **se encuentra desactualizada respecto de modificaciones recientes en la operación de calles**, por lo que ciertas indicaciones de diseño, como por ejemplo, la velocidad con la que deben ser diseñadas, están en abierta contradicción con la Ley de Tránsito.

5) Finalmente, **la OGUC no determina qué modo de transporte debe ser priorizado en las calles cuando los estándares mínimos no pueden ser alcanzados**, una cuestión relevante cuando es necesario intervenir la ciudad existente en pos de lograr una recalibración urbana (Cervero et al., 2017).

Por lo anterior, una revisión de la OGUC entonces es clave para avanzar hacia calles para las personas.

## ANTECEDENTES

La revisión de la normativa de otros países ofrece antecedentes para entender qué modificaciones pueden ser relevantes en el contexto chileno y proponer cambios a la OGUC. Por ello se revisaron normativas que han puesto en marcha iniciativas innovadoras para la realización de calles para las personas en contextos similares y diferentes del chileno. El foco estuvo en dos casos latinoamericanos; Colombia y México, y dos europeos; Italia y España, buscando rescatar aproximaciones que pudieran ser de utilidad para la modificación de la normativa nacional.

En los cuatro países analizados las normas de tránsito rigen el diseño y la gestión de las calles, en conjunto con la regulación de la circulación de personas y vehículos, mientras que en Chile las normas que abordan el rol de las calles se refieren fundamentalmente a su construcción.

Los países analizados definen lo que es una calle en maneras similares, privilegiando su rol para la movilidad:

*“Vía vehicular de cualquier tipo que comunica con otras vías y que comprende tanto las calzadas como las aceras entre dos propiedades privadas o dos espacios de uso público o entre una propiedad privada y un espacio de uso público”* (Chile, Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, art. 1.1.2);

*“Vía: Zona de uso público o privado, abierta al público, destinada al tránsito de vehículos, personas y animales”* (Colombia, Código Nacional de Tránsito Terrestre, art. 2);

*“Se define “calle” el área de uso público destinado a la circu-*

*lación de los peatones, de los vehículos y de los animales”* (Italia, Codice della Strada, art. 2.1).

Si bien las definiciones generales comparten el mismo foco, las normativas analizadas divergen en las tipologías de calles. En todos los países se clasifican las calles en base a su ubicación, al contexto que sirven y a la función que desempeñan dentro de la movilidad a nivel urbano o interurbano; sin embargo, cambia el nivel de detalle de la definición. En el caso de Chile, la OGUC identifica cinco tipologías de calle (más ciclovías y pasajes), y no se limita a especificar el rol de cada una sino también menciona varias características de diseño relacionadas con la operación de las vías; por ejemplo: continuidad recomendada, velocidad de diseño, capacidad, tipo de flujo o distanciamiento de paraderos de transporte público). Y en paralelo determina aspectos relacionados con la construcción de infraestructura vial; por ejemplo: anchos mínimos de pistas, anchos mínimos de vías, largos recomendados, entre otros.

En los otros casos analizados, se encuentran más tipologías, pero definiciones más sencillas. En **Colombia se identifican 13 tipologías de calles** dentro del perímetro urbano y 7 en ámbitos rurales (Código Nacional de Tránsito Terrestre, art. 105), que reciben una definición sintética basada en el rol que cumplen, los vehículos que las pueden ocupar y eventualmente en algunas características de diseño. En **España se reconocen 8 tipologías**, más 6 referidas específicamente a vías para bicicletas y eventualmente peatones (Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, Anexo I); la definición se enfoca en la ubicación urbana o rural de la vía, en el rol que cumple o en los vehículos que la pueden utilizar, y en algunos casos

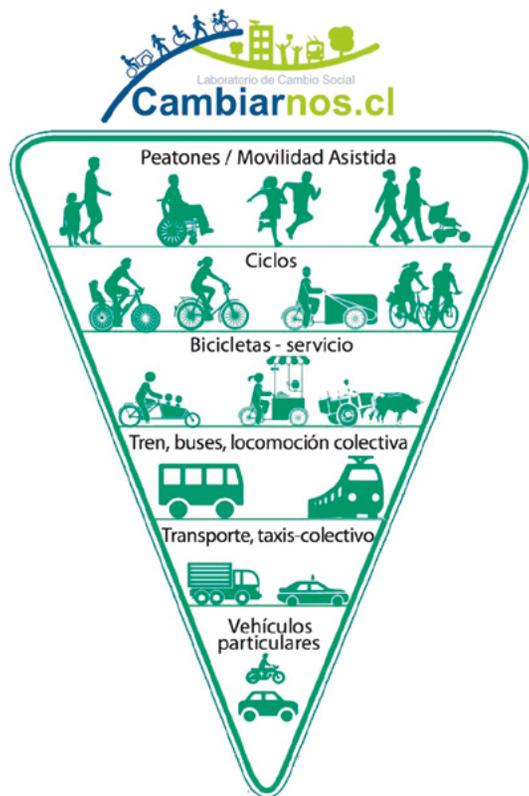


Figura 1. Pirámide invertida del transporte (Fuente: Sagaris & Vecchio, 2020).

indica algunos requerimientos referidos al diseño. En **Italia las tipologías mencionadas son 7** y también reciben definiciones sintéticas enfocadas en el rol que cumplen, mientras que se especifican algunas características de diseño para las vías con mayores flujos y velocidades (Codice della Strada, art. 2).

La clasificación de las calles presentada en la OGUC resulta entonces mucho más detallada, pero al mismo

tiempo más confusa, pues combina regulaciones aplicadas a la operación de flujos, que además es regulada por otras circulares y normativas de otros ministerios o agencias, con normativas del diseño de calles. Más aún, la ausencia de principios rectores explícitos en pro de la sustentabilidad, hace que esta normativa esté desactualizada con respecto a documentos como la Política Nacional de Desarrollo Urbano (2014).

## ESTADO ACTUAL DE LA POLÍTICA PÚBLICA

### Principios rectores para la nueva OGUC

Como se mencionó, la OGUC contiene algunos principios rectores implícitos, que privilegian el rol de la calle como espacio para el movimiento y se enfocan en la presencia de vehículos motorizados. Este énfasis resulta evidente observando la definición de las tipologías de vías, que ponen acento en los elementos necesarios para una circulación fluida de los vehículos motorizados, no de peatones, ciclos o transporte público.

Por esta razón, es necesario incluir principios rectores inspiradores, que por lo menos reconozcan:

- **la calle como espacio de desplazamiento de personas** que se mueven o son trasladados en diferentes medios: automóviles, transporte público, bicicletas, o se trasladan de manera autónoma (peatones). Esto hace necesario referirse a **viajes ejecutados**, en vez de los vehículos que circulan. Esta idea no solo favorece los medios más sustentables y eficientes en la ocupación del espacio, sino también garantiza la igualdad de la ciudadanía ante la ley independiente de su modo de desplazamiento.
- **la calle como espacio público**, que permita la permanencia de las personas y el desarrollo de diferentes actividades humanas.
- **la pirámide invertida del transporte** (figura 1; véase Sagaris & Vecchio, 2020) como principio para jerarquizar el diseño de la calle y la distribución de su espacio, favoreciendo los modos sustentables.
- la calle como **espacio que acoja la diversidad de**

**las personas** y de sus necesidades en el espacio público, tomando en cuenta diferencias de género, físicas, demográficas y socioeconómicas.

- **la calle como recurso ambiental** para enfrentar la crisis climática que afecta a nuestro planeta, así como eventuales crisis sanitarias como la actual.
- **la calle como espacio flexible**, cuyo diseño responda a cada contexto urbano, en función de lo que definan los gobiernos locales -o regionales- respectivos.

### Definición de las calles

En comparación con las legislaciones de otros países, los elementos que tienen que ver con formas de movilidad activa son tratados en última instancia, mientras que no se mencionan elementos relevantes como la estancia de las personas y la presencia de material vegetal en las calles.

Por esta razón, es necesario hacer modificaciones puntuales al texto de la OGUC que puedan hacerse cargo de estas limitaciones. A continuación, se proponen posibles cambios a la definición de la calle y a algunas tipologías relevantes para implementar calles para las personas (Tabla 1).

Tabla 1. Propuestas de cambio al texto de la OGUC. En negrilla textos que se propone incluir/modificar.

	TEXTO ACTUAL	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN
<b>Definición de calle (art. 1.1.2)</b>	Vía vehicular de cualquier tipo que comunica con otras vías y que comprende tanto las calzadas como las aceras entre dos propiedades privadas o dos espacios de uso público o entre una propiedad privada y un espacio de uso público.	<b>Espacio de uso público destinado a la permanencia y el desplazamiento de personas y vehículos motorizados y ciclos.</b> La calle comprende tanto las calzadas como las aceras entre dos espacios, ya sean privados o públicos.
<b>Vía troncal (art. 2.3.1)</b>	a) Su rol principal es establecer la conexión entre las diferentes zonas urbanas de una intercomuna.	a) <b>Establece</b> la conexión entre las diferentes zonas urbanas de una intercomuna. <b>Las vías troncales están compuestas por calzadas y aceras, deben permitir la operación de transporte público y el desplazamiento de ciclos en vías segregadas.</b>
	b) Sus calzadas permiten desplazamientos a grandes distancias, con una recomendable continuidad funcional en una distancia mayor de 6 km. Velocidad de diseño entre 50 y 80 km/h.	b) <b>Su capacidad de desplazamiento se mide en viajes (pax/h) ejecutados por peatones y vehículos sean motorizados o ciclos, siendo mayor a 200 viajes/hora. Se consideran los viajes entre líneas oficiales, esto es, considerando veredas y calzadas en ambos sentidos.</b>
	c) Tiene alta capacidad de desplazamiento de flujos vehiculares, mayor a 2.000 vehículos/hora, considerando ambos sentidos.	c) Sus calzadas permiten desplazamientos a grandes distancias en relación al contexto urbano en que se insertan. Tienen una <b>velocidad máxima de diseño que no podrá superar los 50 km/h.</b>
	d) Flujo predominante de locomoción colectiva y automóviles. Restricción para vehículos de tracción animal.	d) <b>El flujo predominante se compone de peatones y vehículos ya sea transporte público, automóviles o ciclos, con restricción para vehículos de tracción animal (solo para casos donde haya vía alternativa).</b>
	e) Sus cruces con otras vías o circulaciones peatonales pueden ser a cualquier nivel, manteniéndose la preferencia de esta vía sobre las demás, salvo que se trate de cruces con vías expresas, las cuales siempre son preferenciales. Sus cruces a nivel con otras vías troncales deben ser controlados.	e) Sus cruces con otras vías o circulaciones peatonales pueden ser a cualquier nivel, manteniéndose la preferencia de esta vía sobre las demás, salvo que se trate de cruces con vías expresas, las cuales siempre son preferenciales. Sus cruces a nivel con otras vías troncales deben ser controlados. <b>La determinación de la forma de los cruces deberá considerar la opinión de la autoridad municipal en base a estudios fundados.</b>
	f) Los cruces, paraderos de locomoción colectiva, servicios anexos y otros elementos singulares, preferentemente deben estar distanciados a más de 500 m entre sí.	f) <b>Considerando el contexto, los cruces peatonales deberán favorecer la seguridad y el confort de los peatones, en base a lo que determine estudios fundados y previa consulta a la autoridad municipal. Los cruces peatonales en zonas urbanas no deben estar a más de 300 metros y en zonas rurales a más</b>

		<b>de 800 metros unos de otros, a menos que estudios fundados demuestran otros valores.</b>
	g) Presenta una segregación funcional parcial con su entorno. Servicios anexos sólo con accesos normalizados.	
	h) Prohibición absoluta y permanente del estacionamiento y la detención de cualquier tipo de vehículo en su calzada.	
	i) La distancia entre líneas oficiales no debe ser inferior a 30 m.	i) La distancia entre líneas oficiales no debe ser inferior a 30 m.
	j) El ancho mínimo de sus calzadas pavimentadas, en conjunto, no debe ser inferior a 14 m.	<b>j) Los anchos mínimos de calzada dependerán de las condiciones de uso y operación de la calle, y serán definidos por la municipalidad tomando como base el artículo 2.3.2.5.j. Para la definición de anchos mínimos se deberá considerar estudios previos y la opinión de la autoridad municipal.</b>
		<b>k) En el caso de las zonas urbanas, se recomienda la presencia de vegetación en sus bordes.</b>
<b>Vía coleccionera (art. 2.3.1)</b>	a) Vía central de centros o subcentros urbanos que tienen como rol permitir la accesibilidad a los servicios y al comercio emplazados en sus márgenes.	<b>a) Permite la circulación de personas que se trasladan en distintos modos entre centros y subcentros urbanos, y la repartición hacia o desde la trama vial de nivel inferior. Sus bordes deben permitir la estancia de personas. Tiene una velocidad de diseño de 40 km/h máximo.</b>
	b) Su calzada atiende desplazamientos a distancia media, con una recomendable continuidad funcional en una distancia mayor de 1 km. Velocidad de diseño entre 30 y 40 km/h.	<b>b) Su capacidad de desplazamiento se mide en viajes (pax/h) ejecutados por peatones y vehículos sean motorizados o ciclos, siendo mayor a 1.500 viajes/hora. Se consideran los viajes entre líneas oficiales, esto es, considerando veredas y calzadas, en ambos sentidos.</b>
	c) Tiene capacidad media de desplazamiento de flujos vehiculares, aproximadamente 600 vehículos/hora, considerando toda su calzada.	<b>c) Sus calzadas y veredas permiten desplazamientos a distancias medias según el contexto urbano en que se encuentren.</b>
	d) Flujo predominante de locomoción colectiva. Restricción para vehículos de tracción animal.	<b>d) El flujo predominante se compone de peatones y vehículos; ya sea transporte público, automóviles y ciclos, con restricción para vehículos de tracción animal (solo para casos donde haya vía alternativa).</b>

e) Sus cruces pueden ser a cualquier nivel, manteniéndose la preferencia de esta vía sólo respecto a las vías locales y pasajes, los cuales podrán ser controlados.	e) Sus cruces pueden ser a cualquier nivel, manteniéndose la preferencia de esta vía sólo respecto a las vías locales y pasajes, los cuales podrán ser controlados. <b>La determinación de la forma de los cruces deberá considerar la opinión de la autoridad municipal en base a estudios fundados.</b>
f) No hay limitación para establecer el distanciamiento entre sus cruces con otras vías. La separación entre paraderos de locomoción colectiva preferentemente será mayor de 300 m.	f) No hay limitación para establecer el distanciamiento entre sus cruces con otras vías.
g) Ausencia de todo tipo de segregación con el entorno.	g) <b>Considerando el contexto, los cruces peatonales deberán favorecer la seguridad y el confort de los peatones, en base a lo que determine estudios fundados y previa consulta a la autoridad municipal. Los cruces peatonales en zonas urbanas no deben estar a más de 300 metros y en zonas rurales a más de 800 metros unos de otros, a menos que estudios fundados demuestran otros valores.</b>
h) Puede prohibirse el estacionamiento de cualquier tipo de vehículos en ella.	h) Ausencia de todo tipo de segregación con el entorno. <b>Servicios anexos sólo con accesos normalizados.</b>
i) La distancia entre líneas oficiales no debe ser inferior a 20 m.	i) <b>Puede permitirse el estacionamiento de cualquier tipo de vehículos en ella siempre y cuando no dificulte la operación del transporte público o el desplazamiento de ciclos.</b>
j) El ancho mínimo de sus calzadas pavimentadas, en conjunto no debe ser inferior a 14 m.	j) La distancia entre líneas oficiales no debe ser inferior a 20 m.
k) Puede estar conformada por un sólo cauce, bidireccional, con o sin mediana, o bien, puede constituirse un sistema colector conformado por un par de vías con distinto sentido de tránsito, en que cada una de ellas cumpla los siguientes requisitos mínimos: - Distancia entre líneas oficiales no inferior a 15 m. - Ancho de calzada pavimentada no inferior a 7 m.	k) <b>Los anchos mínimos de calzada dependerán de las condiciones de uso y operación de la calle, y serán definidos por la municipalidad tomando como base el artículo 2.3.2.5.j. Para la definición de anchos mínimos se deberá considerar estudios previos y la opinión de la autoridad municipal.</b>
l) Deberán existir aceras a ambos costados, cada una de ellas de 3 m de ancho mínimo.	l) Puede estar conformada por un sólo cauce, bidireccional, con o sin mediana, o bien, puede constituirse un sistema colector conformado por un par de vías con distinto sentido de tránsito, en que cada una de ellas cumpla los siguientes requisitos mínimos: Distancia entre

		líneas oficiales no inferior a 15 m.  m) Deberán existir aceras a ambos costados, cada una de ellas de 3 m de ancho mínimo.
		n) <b>En el caso de las zonas urbanas, se recomienda la presencia de vegetación en sus bordes.</b>
<b>Vía de servicio (art. 2.3.1)</b>	a) Vía central de centros o subcentros urbanos que tienen como rol permitir la accesibilidad a los servicios y al comercio emplazados en sus márgenes.	a) Vía central de centros o subcentros urbanos. Tiene una velocidad de diseño máxima de 40 km/h.
	b) Su calzada atiende desplazamientos a distancia media, con una recomendable continuidad funcional en una distancia mayor de 1 km. Velocidad de Diseño entre 30 y 40 km/h.	b) <b>Su capacidad de desplazamiento se mide en viajes (pax/h) ejecutados por peatones y vehículos, sean motorizados o ciclos, siendo mayor a 600 viajes/hora. Se consideran los viajes entre líneas oficiales, esto es, considerando veredas y calzadas en ambos sentidos.</b>
	c) Tiene capacidad media de desplazamiento de flujos vehiculares, aproximadamente 600 vehículos/hora, considerando toda su calzada.	c) Permite desplazamientos a distancia media, según el contexto urbano en que se encuentren.
	d) Flujo predominante de locomoción colectiva. Restricción para vehículos de tracción animal.	d) <b>El flujo predominante se compone de transporte público, con restricción para vehículos de tracción animal (solo para casos donde haya vía alternativa).</b>
	e) Sus cruces pueden ser a cualquier nivel, manteniéndose la preferencia de esta vía sólo respecto a las vías locales y pasajes, los cuales podrán ser controlados.	e) Sus cruces pueden ser a cualquier nivel, manteniéndose la preferencia de esta vía sólo respecto a las vías locales y pasajes, los cuales podrán ser controlados. <b>La determinación de la forma de los cruces será definida por la autoridad municipal en base a estudios fundados.</b>
	f) No hay limitación para establecer el distanciamiento entre sus cruces con otras vías. La separación entre paraderos de locomoción colectiva preferentemente será mayor de 300 m.	f) No hay limitación para establecer el distanciamiento entre sus cruces con otras vías.
	g) Ausencia de todo tipo de segregación con el entorno.	g) <b>Dependiendo del contexto, los cruces peatonales deberán favorecer la seguridad y el confort los peatones, en base a lo que determine la autoridad municipal.</b>
	h) Permite estacionamiento de vehículos, para lo cuál deberá contar con banda especial, la que tendrá un ancho consistente con la disposición de los vehículos se adopte.	h) Ausencia de todo tipo de segregación con el entorno.

i) La distancia entre líneas oficiales no debe ser inferior a 15 m.	i) Permite estacionamiento de vehículos, para lo cual deberá contar con banda especial, la que tendrá un ancho consistente con la disposición de los vehículos se adopte.
j) El ancho mínimo de su calzada pavimentada no debe ser inferior a 7 m, tanto si se trata de un solo sentido de tránsito como doble sentido de tránsito.	j) La distancia entre líneas oficiales no debe ser inferior a 15 m.
k) Debe estar conformada por un sólo cauce.	<b>k) Los anchos mínimos de calzada serán definidos dependiendo de las condiciones de uso y operación de la calle, definidos por la municipalidad en base al artículo 2.3.2.5.j. El ancho mínimo será definido considerando estudios previos y la opinión de la autoridad municipal.</b>
l) Deberán existir aceras a ambos costados, cada una de ellas de 2,5 m de ancho mínimo, en su condición más desfavorable.	l) Debe estar conformada por un sólo cauce.
	m) Deberán existir aceras a ambos costados, cada una de ellas de 2,5 m de ancho mínimo, en su condición más desfavorable.

### RECOMENDACIONES Y PRÓXIMOS PASOS

Las modificaciones propuestas para la OGUC son un primer paso para facilitar la realización de calles para las personas en todo Chile. Los cambios permiten orientar el diseño de nuevas vías y la remodelación de las existentes hacia espacios que permitan tanto el movimiento como el desarrollo de distintas actividades humanas, aportando a la vitalidad de barrios y espacios comerciales, áreas metropolitanas, ciudades intermedias y pueblos. De la misma forma, la adopción de explícitos principios rectores inspirados en la movilidad sustentable es relevante para construir calles que cumplan con sus múltiples roles y puedan adaptarse a las exigencias de diferentes contextos territoriales.

Es posible implementar los cambios propuestos a la OGUC a corto plazo, aprovechando las revisiones periódicas a este instrumento que hace el Ministerio de Vivienda y Urbanismo MINVU. Sin embargo, la normativa es solo uno de los elementos a intervenir. Primero, es necesario vincular más estrictamente la OGUC con los diferentes manuales de diseño vial que han surgido en los últimos años para promover una movilidad sustentable, ofreciendo distintas alternativas de diseño que se puedan implementar en contextos reales. Segundo, es necesario determinar criterios más flexibles para el rediseño de calles, que por sus límites estructurales y por la existencia de rígidos criterios normativos en muchos casos no permiten realizar transformaciones que puedan realmente beneficiar los modos activos de transporte o los diferentes usos del espacio público a los bordes de una vía. Tercero, junto a la normativa es necesario trabajar en la gobernanza que caracteriza las distintas etapas de los proyectos viales y también las formas de financiamiento que permiten estas intervenciones, reduciendo el centralismo de las decisiones, facilitando la coordinación horizontal entre actores a la misma escala territorial, y garantizando mayores recursos para la realización de calles para todos y todas.

### AGRADECIMIENTOS

Este trabajo no hubiera sido posible sin los aportes de Francisca Abusleme, Karin Rudiger y Andrea Cox (Municipalidad de Concepción); María José Castillo y Margarita Méndez (Municipalidad de Providencia); Raimundo Agliati y Francisco Collao (Municipalidad de Rancagua); Ariel López (Universidad de Chile); Tomás Echiburú, Rosanna Forray, Jorge Fuenzalida, Ricardo Hurtubia y Lake Sagaris (CEDEUS).

### REFERENCIAS

- Cervero, R., Guerra, E., Al, S. (2017).** *Beyond mobility: Planning cities for people and places*. New York: Island Press.
- Codice della strada 1992** (D.Lgs.) n. 285 (Italia)
- Código Nacional de Tránsito Terrestre 2002** (Ley) n. 769 (Colombia)
- Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal 1993** (Ley) (México)
- Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial 1990** (R. D. Lgs.) n. 339 (España)
- Sagaris, L., Vecchio, G., (2020).** *Gobernanza colaborativa para calles completas*. Documento para Política Pública N°10. Santiago: Centro de Desarrollo Urbano Sustentable.



Centro de Desarrollo  
Urbano Sustentable

[www.cedeus.cl](http://www.cedeus.cl)  
[comunicaciones@cedeus.cl](mailto:comunicaciones@cedeus.cl)