

**MOVILIDAD URBANA Y PLATAFORMAS LOGÍSTICAS EN LAS CIUDADES INTERMEDIAS DE AMÉRICA: UNA REVISIÓN SISTEMÁTICA DE LA LITERATURA CIENTÍFICA**  
**Urban mobility and logistics platforms in the intermediate cities of the americas: a systematic review of the scientific literature**

**Victor Marcial Alegre Ortiz**

Universidad Privada Del Norte, Perú

([victor.m.alegre.o@gmail.com](mailto:victor.m.alegre.o@gmail.com)) (<https://orcid.org/0009-0002-3139-0868>)

**Valeria Stefany Vitela Ramos**

Universidad Privada Del Norte, Perú

([vavi.2011@icloud.com](mailto:vavi.2011@icloud.com)) (<https://orcid.org/0000-0001-6660-4702>)

---

**Información del manuscrito:**

**Recibido/Received:**31/07/23

**Revisado/Reviewed:**15/01/24

**Aceptado/Accepted:** 12/11/24

---

**RESUMEN**

**Palabras clave:**

movilidad urbana, plataformas logísticas, ciudades intermedias, logística urbana, desarrollo sostenible.

La logística está experimentando un crecimiento en su desarrollo por lo que demanda el uso de estructuras adecuadas y mayores unidades de transporte, lo que además representa un impacto indirecto en el medioambiente por el consumo de combustibles y el uso de empaques. Introducción: Conocer las tendencias de movilidad urbana y plataformas logísticas en las ciudades intermedias de América en los años 2011-2021. Metodología: Se empleó el método sintético y el método PRISMA para realizar la recopilación, interpretación y selección de los artículos científicos que fueron utilizados para la construcción de la revisión sistemática, la muestra de la investigación está compuesta por artículos científicos publicados en América Latina entre los años 2011 y 2021 que cumplan con los criterios de inclusión de rigor científico de la investigación. Resultados: Por la centralización de las operaciones comerciales en las metrópolis de América Latina se genera el congestionamiento vehicular creando demora y sobrecostos en la cadena logística, este congestionamiento genera la mayor demanda de uso de vehículos y por ende un mayor espectro de contaminación producida por los combustibles. Discusión: La tendencia del desarrollo de plataformas logísticas en las ciudades intermedias de América en los últimos 10 años busca generar desarrollo sostenible porque al descentralizar las operaciones se podría hacer frente a los problemas cotidianos de las zonas urbanas, como el ruido, la contaminación y los costes generados en una metrópoli.

**ABSTRACT**

**Keywords:**

urban mobility, logistics platforms, intermediate cities, urban logistics, sustainable development.

Logistics are experiencing a growth in its development, which demands the use of adequate structures and larger transport units, which also represents an indirect impact on the environment due to fuel consumption and the use of packaging. Introduction: To identify trends in urban mobility and logistics platforms in the intermediate cities of the Americas in the years 2011-2021. Methodology: The synthetic method and the PRISMA method were used to compile, interpret and select the scientific articles that were used for the construction of the systematic

review. The research sample is composed of scientific articles published in Latin America between 2011 and 2021 that meet the inclusion criteria of scientific rigour of the research. Results: Due to the centralisation of commercial operations in Latin American metropolises, vehicle congestion is generated, creating delays and cost overruns in the logistics chain; this congestion generates greater demand for the use of vehicles and therefore a greater spectrum of pollution produced by fuels. Discussion: The trend of developing logistics platforms in the intermediate cities of the Americas in the last 10 years seeks to generate sustainable development because decentralising operations could address the daily problems of urban areas, such as noise, pollution and costs generated in a metropolis.

---

## Introducción

La movilidad urbana es el concepto otorgado a la práctica humana de moverse desde un punto de origen a uno de destino con el propósito de realizar actividades cotidianas y bajo este concepto coexiste el transporte complementando el movimiento humano. Se tiene como referencia que, a inicios de 1980 las industrias empezaron a perfilarse por ocupar espacios lejos de la mancha urbana, por lo que se aceleró la construcción de vías rápidas urbanas, sin embargo, la mayoría del transporte no evolucionó a la par de este avance. En estas vías rápidas urbanas no existen carriles preferenciales para el transporte público y este se mezcla con el transporte privado poniendo en evidencia el uso nada cívico de las vías al romper las reglas de tránsito e ignorar las herramientas reguladoras cuando se realizan actividades como adelantamientos indebidos, invasión de carriles y la violación de los límites de velocidad establecidos, generando congestión vehicular y pérdida de tiempo (Obregón y Betanzo, 2015).

Fernández (2018) explica que una plataforma logística es el conjunto de instalaciones, recursos materiales, recursos humanos y sistemas de información y gestión que permiten la operación de cada uno de ellos de manera integral en un mismo espacio para poder generar o asistir operaciones de comercio internacional, las plataformas logísticas buscan cumplir el objetivo de resultar ser ubicaciones estratégicas, útiles y trascendentales para las actividades logísticas de carácter internacional y que a la vez incidan en la generación del ordenamiento comercial territorial.

Fernández (2018) determina los tipos de plataformas logísticas que existen son las siguientes:

- Plataforma Logística de Distribución (PLADIS).
- Plataforma Logística de Apoyo en Frontera (PLF).
- Plataforma Logística de Apoyo a Clúster (PLC).
- Zona de Actividades Logísticas Portuarias (ZAL).
- Puertos Secos (Recintos Fiscalizados).
- Agrocentro Logístico (AGROLOG).

Llop et al. (2019) explican que el término de ciudad intermedia es utilizado para hacer referencia a los sistemas urbanos diferenciados de la dimensión metropolitana, trascendiendo así el ámbito del tamaño espacial, demográfico y el análisis de factores externos como el estudio político, económico, sociocultural, tecnológico, ecológico y legal.

Una ciudad intermedia, más allá de su relevancia demográfica, posee la capacidad de articular y cohesionar el sistema urbano y los vínculos de conexión urbano-rural; derivado de su escala, tiene la capacidad de trazar y lograr la implementación de estrategias de valor agregado como el empleo de menos recursos que las grandes ciudades para situarse en un escenario comercial regional, nacional e internacional; derivado del impacto de la globalización, una ciudad intermedia es considerada un elemento demoledor del *statu quo* por su controversia con las jerarquías del sistema urbano tradicional al abrir nuevos horizontes operacionales de cooperación territorial (Llop et al., 2019).

La combinación de la movilidad urbana y las plataformas logísticas ocurre en un escenario transdisciplinar que busca lograr que exista la reducción de pérdidas de tiempo y de espacio en la operación comercial, con esto se busca lograr que se optimice el producto, el cliente, el lugar y el tiempo necesario para desarrollar una operación comercial internacional. En la perspectiva de los negocios internacionales, una plataforma logística alberga conceptos como la distribución física, almacenamiento, transporte, indicadores de gestión y sistemas de información que son aspectos importantes para el óptimo proceso logístico global (Salazar, 2012).

La justificación de la presente investigación radica en la necesidad de expandir los conocimientos sobre el concepto holístico y transdisciplinar de la movilidad urbana y su

incidencia en el establecimiento de plataformas logísticas en las ciudades intermedias de América, por el gran impacto que pueden crear en los negocios internacionales al convertirse en un nodo territorial activo y estratégico respecto a las actividades comerciales. Muchas de las ciudades intermedias de América no son generadoras de economía a escala, pero si son concentradoras de servicios clave como salud, educación y comercio para las poblaciones rurales que se encuentran en su *hinterland*. La importancia del estudio de las ciudades intermedias radica en que son el paso previo a la migración a una metrópolis.

De acuerdo con lo anteriormente redactado, surge la siguiente interrogante para el desarrollo de la revisión sistemática de la literatura: ¿Cuáles son las tendencias de la movilidad urbana para el desarrollo de plataformas logísticas en las ciudades intermedias de América en los últimos 10 años? Siguiendo esta interrogante, se define que el objetivo de la revisión sistemática es conocer las tendencias de la movilidad urbana para el desarrollo de plataformas logísticas en las ciudades intermedias de América en los últimos 10 años a partir del estudio de artículos científicos.

## Método

### *Diseño*

La presente investigación es una revisión sistemática de la literatura científica en la que se busca desarrollar la comprensión, en síntesis, de la evidencia teórica que se encuentra en los repositorios sobre las tendencias de la movilidad urbana y las plataformas logísticas en las ciudades intermedias de América. En este tipo de investigaciones se realiza una revisión de un gran volumen de artículos científicos de tipo cuantitativo y cualitativo lo que permite disponer de diferentes perspectivas teóricas acerca del tema de investigación.

### *Participantes*

Los artículos científicos para desarrollar la revisión sistemática de la literatura fueron buscados y obtenidos a través de repositorios relevantes de investigación tales como Scielo, Dialnet, Researchgate y Redalyc. La búsqueda de la información científica en una revisión sistemática de la literatura es una de las etapas fundamentales para el desarrollo de la investigación debido a que se requiere conocer el contenido, la tipología documental, las herramientas y los resultados obtenidos para poder realizar un análisis sobre el estudio.

### *Análisis de datos*

Para la búsqueda de los artículos científicos en estos repositorios científicos se utilizarán palabras claves relacionadas con el tema de investigación como movilidad urbana, plataformas logísticas y ciudades intermedias, sin embargo, también se utilizarán palabras técnicas relacionadas con la investigación, es necesario también utilizar las palabras claves en otros idiomas para poder tener acceso a más información de América en general.

Debido a la naturaleza transdisciplinar de la presente revisión sistemática, se buscará por palabras claves en los idiomas español, inglés, francés y portugués debido a que se trabajará con el continente de América y probablemente por la terminología española no se pueda encontrar artículos científicos desarrollados en países como Estados Unidos, Canadá o Brasil por la diferencia de idioma. Inicialmente no se discriminará la información por su periodo temporal, será recopilada toda la información encontrada.

**Tabla 1**

*Palabras claves en español y otros idiomas para la búsqueda de estudios*

<b>Palabra Clave</b>	<b>Inglés</b>	<b>Francés</b>	<b>Portugués</b>
Movilidad Urbana	Urban mobility	Mobilité urbaine	Mobilidade urbana
Plataformas	Logistics	Plateformes	Plataformas logísticas
Logísticas	Platforms	logistiques	

Logística Urbana Ciudades Intermedias Planeamiento Logístico	Urban Logistics Intermediate Cities Logistics Planning	Logistique urbaine Villes intermédiaires Planification logistique	Logística Urbana Ciudades intermediárias Planejamento Logístico
--	---	--	---

*Nota.* Se presenta el agrupamiento de las palabras clave en español y sus respectivas traducciones (Elaboración propia, 2021).

El proceso de clasificación de los artículos científicos obtenidos para el desarrollo de la revisión sistemática de la literatura estará ceñido a la base de datos trabajada que agrupa al total de investigaciones por sus criterios genéricos para posteriormente realizar una valoración para la inclusión de los artículos científicos siguiendo los parámetros definidos en los criterios de inclusión y exclusión. En esta tercera etapa clasificaremos a los artículos de investigación por su país.

**Tabla 2**

*Criterios de inclusión y exclusión para los artículos científicos*

<b>Criterios de inclusión</b>	<b>Criterios de exclusión</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Artículos científicos alojados en los siguientes repositorios: Scielo, Dialnet, Redalyc, Researchgate y Elsevier.</li> <li>▪ Artículos científicos en el periodo temporal 2011 - 2021.</li> <li>▪ Artículos científicos con información correlacional entre la movilidad urbana y las plataformas logísticas en ciudades intermedias.</li> <li>▪ Artículos científicos que hayan desarrollado su investigación en el contexto continental de América.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Artículos científicos o información dispersa en otros alojamientos web.</li> <li>▪ Artículos científicos antiguos publicados antes del año 2011.</li> <li>▪ Discriminación por tipología documental, por ejemplo, tesis y artículos de opinión.</li> <li>▪ Artículos científicos cuyo contexto de investigación sean otros espacios geográficos ajenos a América.</li> </ul>

*Nota.* La presente tabla agrupa los criterios bajo los cuales se discriminará a la información para realizar la revisión sistemática de la literatura (Elaboración propia, 2021).

***Instrumento***

Para poder desarrollar una selección adecuada de los artículos relevantes para el desarrollo óptimo de la revisión sistemática de la literatura se ha diseñado una matriz de valoración documental en la que se valorarán los artículos científicos de manera escrupulosa y científica en función a los criterios de inclusión, exclusión, confiabilidad, tipología documental, contexto desarrollado, periodo temporal establecido para la revisión, trazabilidad y transferenciabilidad de la investigación.

**Tabla 3**  
**Matriz de valoración de artículos científicos**

Nro.	¿Tiene datos de movilidad urbana? (0-1)	¿Tiene datos de plataformas logísticas? (0-1)	¿Tiene ciudades intermedias de América como contexto? (0-1)	¿Se realizó entre 2011 y 2021? (0-1)	¿Se estudió la movilidad urbana y plataformas logísticas? (0-1)	TOTAL
1	1	1	0	1	1	4
2	1	1	1	1	1	5
3	1	1	0	0	1	3
4	1	1	1	1	1	5
5	1	1	0	1	1	4
6	1	1	0	1	1	4
7	1	1	0	1	1	4
8	1	1	1	1	1	5
9	1	1	1	1	1	5
10	1	1	1	1	1	5
11	1	1	1	1	1	5
12	1	1	0	1	1	4
13	1	1	1	1	1	5
14	1	0	0	1	0	2
15	1	0	1	1	0	3
16	1	1	1	1	1	5
17	1	1	0	1	1	4
18	1	1	0	1	1	4
19	1	1	1	1	1	5
20	1	1	1	1	1	5
21	1	1	0	1	1	4
22	1	1	0	1	1	4
23	1	1	1	1	1	5
24	1	0	1	1	0	3
25	1	1	0	1	1	4
26	1	1	1	1	1	5
27	0	0	0	1	0	1
28	1	1	1	1	1	5
29	1	1	1	1	1	5
30	1	1	1	1	1	5
31	1	0	1	1	0	3
32	1	1	1	1	1	5
33	1	1	1	1	1	5
34	1	1	1	1	1	5
35	1	1	1	1	1	5
36	1	1	1	1	1	5
37	1	1	1	1	1	5

38	1	1	0	1	1	1	4
39	1	1	1	1	1	1	5
40	1	1	0	1	1	1	4

Nota. La presente tabla incluye una valoración para analizar los artículos científicos recopilados, el criterio para que puedan ser abordados en la revisión sistemática de la literatura es obtener los 5 puntos máximos (Elaboración Propia, 2021).

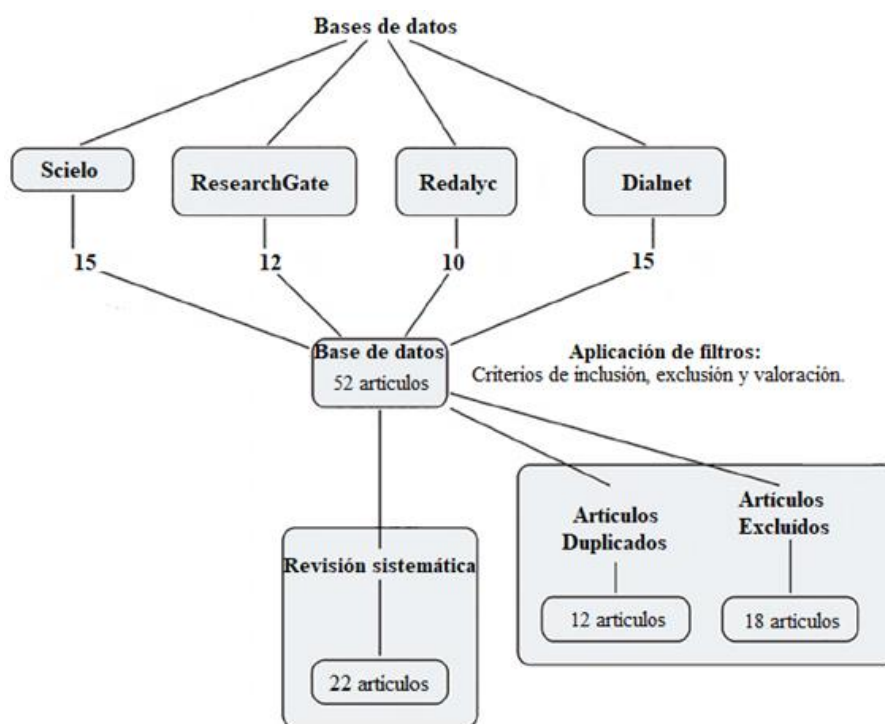
La matriz presente en la Tabla 3 responde a la valoración crítica con la que se seleccionarán los artículos de investigación que serán analizados en la revisión sistemática de la literatura. Se recopilaron 40 artículos científicos de los repositorios Dialnet, Scielo, Redalyc y Researchgate buscando a través de palabras claves como logística urbana, movilidad urbana, plataformas logísticas y sus traducciones al inglés, portugués y francés. Luego de aplicaron los criterios valorativos, se optó por la selección de 22 artículos científicos para poder realizar la revisión sistemática de la literatura.

## Resultados

Para la selección de los artículos científicos con los que se desarrolló la revisión sistemática de la literatura, se utilizó el siguiente diagrama de flujo para poder obtener los 22 artículo incluidos en la revisión sistemática.

**Figura 1**

*Diagrama de flujo de la identificación, selección e inclusión de artículos*



Nota. En la Figura 1 se puede apreciar el flujograma empleado por los autores para el desarrollo de la revisión sistemática de la literatura (Elaboración Propia, 2021).

En la Tabla 3 se realizó la valoración de los artículos científicos recopilados para escoger aquellos que serán abordados en la revisión sistemática, es así como, luego de haber realizado una valoración por las características de abordaje del estudio que realizan a través de las variables de investigación, el contexto, el año y la correlación de las variables se llegó a definir que la revisión sistemática se realizará en base a los siguientes artículos que cuentan con las siguientes características:

**Tabla 4**  
*Artículos incluidos en la revisión sistemática*

<b>Número de artículo</b>	<b>Título del Artículo Científico</b>	<b>Repositorio</b>	<b>Idioma</b>	<b>Año</b>
1	Movilidad urbana de la población en la ciudad de Encarnación Paraguay. Desarrollo urbano y gestión ambiental	Scielo	Español	2021
2	Movilidad y Logística Urbana Sostenible: Caso Huancayo	ResearchGate	Español	2016
3	Análisis de la movilidad urbana de una ciudad media mexicana, caso de estudio: Santiago de Querétaro	Scielo	Español	2015
4	Analysis and proposal of sustainable urban mobility: Accessibility to the cultural heritage of the city of Guanajuato	ResearchGate	Inglés	2020
5	Analysis of accessibility from collection and delivery points: Towards the sustainability of the e-commerce delivery	Scielo	Inglés	2019
6	Are Brazilian cities ready to develop an efficient urban freight mobility plan?	Scielo	Inglés	2018
7	Comportamientos logísticos en la distribución de última milla de productos alimenticios en Villavicencio, Colombia	Scielo	Español	2014
8	Desafíos para la movilidad de carga en zonas de alta congestión	Dialnet	Español	2016
9	Distribution in Large Urban Centers: Mobility Disabilities Generating Complex Logistics	ResearchGate	Inglés	2018
10	El capital de la movilidad urbana cotidiana: motilidad en la periferia de Lima Metropolitana	Scielo	Español	2020
11	Factores logísticos que inciden en el aumento de la competitividad de las PyMES: una revisión de	Dialnet	Español	2016



	literatura			
12	La movilidad urbana: Dimensiones y desafíos	Scielo	Español	2018
13	Modelos logísticos aplicados en la Distribución Urbana de Mercancías.	Scielo	Español	2017
14	Logística Empresarial En Empresas De Producción, Comercialización Y De Servicios En Portoviejo	Dialnet	Español	2014
15	Logística urbana e planejamento territorial: Uma abordagem política	Redalyc	Portugués	2016
16	Mobilidade urbana: Um desafio paulistano	Scielo	Portugués	2013
17	Modelo de gestión logística para pequeñas y medianas empresas en México	ResearchGate	Español	2015
18	Planteamientos Estratégicos para la Logística Urbana: Perspectiva de la Relación Universidad-Estado- Empresa	ResearchGate	Español	2013
19	Plataformas Logísticas: uma abordagem sobre as tipologias e características através de uma revisão sistemática	Scielo	Portugués	2014
20	Políticas públicas en logística urbana. Construcción colectiva de lineamientos para la logística de Bogotá- Colombia	Scielo	Español	2018
21	Retos actuales de la logística y la cadena de suministro	Scielo	Español	2021
22	Transporte urbano y movilidad, hacia una dinámica urbana sustentable y competitiva	Redalyc	Español	2014

*Nota.* La Tabla 4 muestra los artículos que serán tomados en cuenta para la revisión sistemática de la literatura, también registra sus repositorios, los idiomas y el año de publicación (Elaboración Propia, 2021).

Las características presentadas en la Tabla 4 de los 22 artículos científicos que se escogieron para el desarrollo de la revisión sistemática, permiten la clara identificación de los estudios que abordan el estudio de la movilidad urbana y las plataformas logísticas. Con esta información se realizó la triangulación de los datos a través de la cual se pudo identificar los objetivos planteados, los resultados hallados y las conclusiones desarrolladas que permiten la identificación de las tendencias de la movilidad urbana en las ciudades intermedias de América

en los últimos 10 años con el propósito de poder elaborar la discusión y las conclusiones de la revisión sistemática.

**Tabla 5**

*Principales hallazgos de los artículos científicos seleccionados*

Título y autor	Hallazgos
<p><b>Título:</b> Movilidad urbana de la población en la ciudad de Encarnación Paraguay. Desarrollo urbano y gestión ambiental <b>Autor:</b> Fernández, A. (2021).</p>	<p><b>Objetivo:</b> estudiar los factores que influyen en los flujos de movimiento vehicular en cuanto a su accesibilidad al casco céntrico. <b>Resultados:</b> las necesidades de la población no están siendo resueltas en los barrios en estudio, y que se requieren mayores desplazamientos para satisfacerlas. <b>Conclusión:</b> los factores que influyen en la movilidad predominan la localización y la dependencia de servicios en otras áreas además de tomar medidas para favorecer la movilidad urbana sustentable promoviendo el uso de tecnologías limpias y con la mejora de la gestión del sistema de transporte.</p>
<p><b>Título:</b> Movilidad y Logística Urbana Sostenible: Caso Huancayo <b>Autor:</b> Regalado, G. (2016).</p>	<p><b>Objetivo:</b> lograr la factibilidad económica y de negocio a partir de la adopción de soluciones logísticas urbanas sostenibles. <b>Resultados:</b> la Logística de la Movilidad es un instrumento tecnológico aplicado básicamente a los desplazamientos de las personas, aunque su operatividad favorece también a la distribución de mercancías. <b>Conclusión:</b> los problemas que busca solucionar la logística urbana es la congestión causada por el transporte público y privado, los niveles de contaminación por congestión y tráfico intenso, distribución de mercancía en entornos urbanos no apropiados como centros Históricos y el uso de carriles de tráfico para la carga y descarga a falta de bahías adecuadas.</p>
<p><b>Título:</b> Análisis de la movilidad urbana de una ciudad media mexicana, caso de estudio: Santiago de Querétaro <b>Autores:</b> Obregón, S. y Betanzo, E. (2015).</p>	<p><b>Objetivo:</b> analizar los patrones actuales de los desplazamientos en la Zona Conurbada de Querétaro (ZCQ) a partir de una encuesta origen-destino. <b>Resultados:</b> se hallaron los patrones, motivos y preferencias en los medios de transporte existentes, al respecto, el ingreso es un factor significativo en la elección del medio. <b>Conclusión:</b> la correlación entre la estructura espacial urbana y el transporte se muestra reflejada en la duración y la distancia de viaje. Un punto disuasor importante para los usuarios de automóvil es el tiempo de viaje en</p>

transporte público.

**Título:** Analysis and proposal of sustainable urban mobility: Accessibility to the cultural heritage of the city of Guanajuato

**Autores:** Colmenero, F. y Cruz, A. (2020).

**Objetivo:** analizar la reestructuración vial de transporte público de la ciudad de Guanajuato.

**Resultados:** se debe realizar el Índice de Sostenibilidad Urbana (ISU) para entender como un grado alcanzado por la ciudad para mantener el equilibrio de todos los sistemas presentes en la vida urbana. **Conclusión:** la movilidad urbana permite mejorar y desarrollar la infraestructura con un conjunto de acciones económicamente rentables, además propone que las acciones a corto y medio plazo contribuyan a una visión y estrategia a largo plazo.

**Título:** Analysis of accessibility from collection and delivery points: Towards the sustainability of the e-commerce delivery

**Autores:** Kelli, L., Magalhães, R., Muzzi, L., Caliari, I. y Leite, C. (2019).

**Objetivo:** analizar la accesibilidad de los puntos de recogida y entrega ubicados en establecimientos comerciales (droguerías, gasolineras, oficinas de correos, supermercados y malls) considerados más atractivos por los consumidores para recibir esta solución de entrega. **Resultados:** existen diferencias en los niveles de accesibilidad entre los puntos de recogida y entrega, destacando las importantes asociaciones entre las actividades económicas, los patrones de uso de la tierra y el transporte para planificar ciudades sostenibles.

**Conclusión:** Los puntos de recogida y entrega es una alternativa para reducir las externalidades y los sobrecostos a las empresas con fallos recurrentes en las entregas a domicilio, además, un gran número de entregas a domicilio implica más tráfico de mercancías y, por tanto, más contaminación y congestión.

**Título:** Are Brazilian cities ready to develop an efficient urban freight mobility plan?

**Autores:** Dias, J., Sobanski, G., Ramos, J., Kelli, L. y Vidal, J. (2018).

**Objetivo:** determinar si las ciudades brasileñas se encuentran listas para diseñar un plan de movilidad urbana para la distribución de mercancías. **Resultados:** las “restricciones” son las soluciones más adoptadas por las autoridades brasileñas, incluida la muestra representativa de las ciudades del estado de São Paulo con más de 250.000 habitantes.

**Conclusiones:** las ciudades brasileñas no están preparadas para desarrollar un plan de transporte urbano eficiente, ya que los gestores públicos parecen desconocer las demandas de logística urbana dentro de sus ciudades o han descuidado aspectos relacionados con el transporte urbano de mercancías.

**Título:** Comportamientos logísticos en la distribución de última milla de productos alimenticios en Villavicencio, Colombia

**Autores:** Adarme, W., Arango, M. y Cárdenas, I. (2014).

**Objetivo:** las principales tendencias y el comportamiento de las compras en el hogar, específicamente en la compra de alimentos, mediante el uso de fuentes primarias de información y herramientas estadísticas.

**Resultados:** en el nivel estratégico se identificó la necesidad proyectar instalaciones como plataformas logísticas y centros de consolidación urbana y tácticas/operativas como restricciones vehiculares, parqueo y mecanismos de coordinación. **Conclusión:** existen tendencias relacionadas al lugar de compra con respecto del tipo de productos que se compran, el vehículo utilizado para efectuar la compra y su frecuencia.

**Título:** Desafíos para la movilidad de carga en zonas de alta congestión

**Autores:** Merchán, D. y Blanco, E. (2016).

**Objetivo:** analizar los desafíos de movilidad de carga, con un interés particular en las zonas de alta densidad y congestión. **Resultados:** existe una brecha en la planificación urbana respecto al transporte de carga y se introduce una metodología, basada en métricas y herramientas de visualización de datos, para apoyar los procesos de toma de decisiones a nivel de política pública. **Conclusión:** es fundamental asegurar la articulación de las necesidades y desafíos del sistema de logística urbana, en los planes integrales de movilidad de la ciudad, como uno de los pilares del sistema de transporte como Santiago de Chile o Ciudad de México.

**Título:** Distribution in Large Urban Centers: Mobility Disabilities Generating Complex Logistics

**Autores:** Alves, K. y Silveira, R. (2018).

**Objetivo:** analizar cómo la literatura ha abordado el impacto de deficiencias en la movilidad urbana sobre las capacidades logísticas. **Resultados:** las deficiencias de la movilidad urbana han provocado la dispersión de las actividades económicas por el medio ambiente, lo que implica un aumento de la flota de vehículos pequeños. **Conclusión:** estos desafíos de movilidad urbana son el resultado de la falta de planificación de las grandes ciudades brasileñas y los recursos insuficientes.

**Título:** El capital de la movilidad urbana cotidiana: motilidad en la periferia de Lima Metropolitana

**Autor:** Regalado, G. (2020)

**Objetivo:** estudiar las prácticas sociales de viajes y la relación directa de estas con el capital de motilidad que ostenta un individuo, y que le permite ejercer su *habitus* ambulante.

**Resultados:** la población de la zona, en su día a

día, se desplaza básicamente a buscar su sustento económico; desarrollan el comercio informal y en espacios urbanos inadecuados, pero convenientemente ubicados al lado de comercios formales, y se enfocan en la venta de productos de primera necesidad y productos de segunda mano; sobre todo, vestimenta.

**Conclusión:** unas condiciones adecuadas de accesibilidad al entorno urbano inmediato y a las redes de movilidad urbana, así como la presencia de habilidades o competencias en mejor estado de desarrollo, otorgarían una mayor capacidad de actuación y proveerían de un estado de apropiación con mayor autonomía que permita ejercer desplazamientos con total libertad, comodidad, seguridad, confort y rapidez.

**Objetivo:** identificar los Modelos de Gestión Logística y sus factores que contribuyen al incremento de competitividad de las PyME's.

**Resultados:** dentro de la conceptualización de movilidad urbana podemos entender que se refiere a los desplazamientos realizados por las personas independientemente del tipo de transporte, así también se aborda a la logística urbana como la ubicación de almacenes, sistemas de vigilancia y control de mercado, políticas y almacenamiento que sea eficiente para lograr una distribución eficiente.

**Conclusión:** se recomienda el uso del modelo SCOR (Supply Chain Council of North América) como referente a los modelos logísticos usados por las PyME's.

**Título:** Factores logísticos que inciden en el aumento de la competitividad de las PyMES: una revisión de literatura

**Autores:** Bailón, T., Romero, R., Alvarado, A., Romero, J. y Guerrero, J. (2015).

**Objetivo:** exponer, desde una línea teórica y aplicada, la movilidad urbana, atendiendo al desarrollo metropolitano, la sustentabilidad y la gestión. **Resultados:** se destacó la clara necesidad de fortalecer un Sistema

Metropolitano de Información sobre la Movilidad y el Transporte y explica la necesidad de entender los efectos de las tecnologías de la información y comunicación. **Conclusión:** es fundamental la articulación entre el transporte local de las zonas periféricas con sistemas metropolitanos y fomentar la generación de mercados locales de trabajo que ayuden a reducir la cantidad de largos viajes con motivos de trabajo.

**Título:** La movilidad urbana: Dimensiones y desafíos

**Autor:** Cruz, F. (2018).

**Título:** Modelos logísticos aplicados en la Distribución Urbana de Mercancías.

**Autores:** Arango, M., Gómez, C. y Serna, C. (2017).

**Objetivo:** Clasificar los modelos logísticos que se han desarrollado para dar solución a los problemas de integración, coordinación, sostenibilidad y movilidad que surgen en la distribución urbana de mercancías (DUM).

**Resultados:** Debido al aumento de la población y el aumento de la congestión vehicular que se presenta en las grandes ciudades, la búsqueda de la mejora y optimización de los procesos en los sistemas de distribución de bienes y servicios en zonas urbanas ha aumentado en los últimos años. **Conclusión:** La problemática de la distribución urbana de mercancías se puede dividir en cuatro categorías: integración, coordinación, movilidad y sostenibilidad. Los primeros dos tienen un impacto directo en los actores principales y se buscan soluciones para mejorar su desempeño, mientras que los otros dos tienen un impacto en la comunidad en general.

**Título:** Logística Empresarial En Empresas De Producción, Comercialización Y De Servicios En Portoviejo

**Autor:** Verduga, A. (2014).

**Objetivo:** conocer la cultura organizacional, los procesos de la logística para empresas y la tecnología inalámbrica que implementan en cuanto a las operaciones, y sus estrategias para lograr efectividad en los procesos logísticos.

**Resultados:** la cadena de suministro debe entenderse como una red de eslabones que no pueden separarse en criterios de producción y luego distribuirlos al consumidor final.

**Conclusión:** la movilidad urbana y las plataformas logísticas inciden en el crecimiento de canales globales y regionales, innovación tecnológica acelerada, logística integrada y velocidad de la organización.

**Título:** Logística urbana e planejamento territorial: Uma abordagem política

**Autores:** De Oliveira, F. y Rodrigues, W. (2016).

**Objetivo:** analizar el concepto de logística urbana desde una perspectiva geográfica y empresarial, entendiendo su desempeño y limitaciones. **Resultados:** la complejidad y alta competitividad de los servicios de distribución que provocan graves problemas de accesibilidad al espacio de la ciudad y sus actividades urbanas (trabajo, ocio, compras, etc.), contaminación acústica, accidentes, estrés, entre otros.

**Conclusión:** la situación de la logística urbana en las ciudades brasileñas está lejos del concepto de Supply Chain Management o incluso de los requisitos de una City Logistics, los

núcleos urbanos están enfocados a solucionar problemas que dificultan el funcionamiento del transporte público y privado de personas.

**Título:** Mobilidade urbana: Um desafio paulistano  
**Autor:** Wilem, J. (2013).

**Objetivo:** describir como es la movilidad urbana y su relación con la distribución de mercancías en Sao Paulo. **Resultados:** la amplitud del tema de la movilidad urbana, así como la complejidad de los temas involucrados, definen el problema como crucial dentro de la planificación de la ciudad. **Conclusión:** al no existir una adecuada planificación de movilidad urbana y el establecimiento de plataformas logísticas, en los últimos diez años se ha registrado el aumento de 872 vehículos por día, el crecimiento de este parque móvil es paralelo al aumento de los atascos en la ciudad, siendo el segundo indicador más importante la presencia de 234,803 camiones en Sao Paulo.

**Título:** Modelo de gestión logística para pequeñas y medianas empresas en México  
**Autores:** Cano, P., Orue, F., Martínez, J., Mayett, Y. & López, G. (2015).

**Objetivo:** describir un modelo de gestión logística para pequeñas y medianas empresas en México. **Resultados:** las actividades logísticas son el motor para nuevas inversiones en infraestructura, por lo que las plataformas logísticas integrales son una forma de enlazar la oferta y la demanda en los niveles empresarial y nacional. **Conclusión:** tomar este modelo como referencia podría permitir a los gestores de pequeñas y medianas empresas en México la mejora en el desempeño logístico de la cadena de suministro, así como mejorar su competitividad y enfrentar los retos de movilidad urbana a los cuales se puede enfrentar.

**Título:** Planteamientos Estratégicos para la Logística Urbana: Perspectiva de la Relación Universidad-Estado-Empresa.  
**Autores:** Suero, F., Orozco, E. & Meza, K. (2013).

**Objetivo:** describir los resultados obtenidos en el foro Impacto de la investigación en la logística urbana: perspectiva de la relación Universidad-Estado-Empresa. **Resultados:** se sugieren las principales y más usadas estrategias que han sido efectivas durante los últimos años, y algunas que podrían serlo a futuro como son: Crossdocking, sincronización, creación de centros de distribución, TIC, ruteo de vehículos, entre otros en las ciudades intermedias. **Conclusión:** los problemas presentes en la logística urbana no están ligados a una solución universal, sino que se requiere un conjunto de estrategias estrechamente relacionadas para

abordar las problemáticas.

**Título:** Plataformas Logísticas: uma abordagem sobre as tipologias e características através de uma revisão sistemática.

**Autores:** Silva, R., Pereira, E., Dos Santos, L. & Lima, O. (2014).

**Objetivo:** analizar las principales tipologías y características de las plataformas logísticas en las ciudades de Brasil. **Resultados:** el uso de las plataformas logísticas surge como una alternativa frente a los desafíos contemporáneos, donde un rediseño logístico es necesario para satisfacer las demandas y la transposición de las restricciones actuales impuestas a la distribución de productos en los centros urbanos. **Conclusión:** las organizaciones se enfrentan a la necesidad de adaptarse rápidamente a los cambios, ya sean estos relacionados con sus canales de suministro o incluso con sus redes de distribución.

**Título:** Políticas públicas en logística urbana. Construcción colectiva de lineamientos para la logística de Bogotá-Colombia.

**Autores:** Rojas, L., Castrellón, J., & Adarme, W. (2018).

**Objetivo:** presentar la metodología utilizada para definir los lineamientos del sistema distrital de logística urbana de Bogotá D.C. **Resultados:** la coordinación de los flujos de productos, información, energía, dinero, no solo al interior de la ciudad, sino de la región que la circunda, generados por el comercio regional, nacional e internacional, cuyos impactos se reflejan directamente en la productividad, el desarrollo económico y la movilidad de la ciudad. **Conclusión:** las políticas públicas hacia la promoción de servicios logísticos especializados deben contemplar soluciones integrales alrededor de la movilidad de productos y personas, la habitabilidad y la sostenibilidad.

**Título:** Retos actuales de la logística y la cadena de suministro

**Autores:** Sánchez, Y., Pérez, J., Sangroni, N., Cruz, C., & Medina, Y. (2021).

**Objetivo:** analizar los retos de la logística y la cadena de suministro post Covid-19. **Resultados:** las cadenas de suministro en las últimas décadas han estado caracterizadas por la masiva globalización, la búsqueda de suministros en todo el mundo y la configuración de redes de suministros cada vez más complejas. Esto ha dado a las empresas ventajas competitivas por la reducción en los costos de fabricación al beneficiarse de los recursos, habilidades y talentos que cada parte del mundo tiene para ofrecer (suministros, fabricación, diseño), pero también ha creado una interdependencia global que plantea muchos retos a futuro. **Conclusión:** la logística como actividad gestora de las operaciones con



recursos, su ordenamiento y optimización en función del bienestar de los clientes ha tomado un papel preponderante en esta etapa, esto exige soluciones innovadoras en esta área para mantener elevado el nivel de servicio prestado y percibido a los clientes.

**Título:** Transporte urbano y movilidad, hacia una dinámica urbana sustentable y competitiva.

**Autores:** Jiménez, J., De Hoyos, J. & Álvarez, A. (2014).

**Objetivo:** estudiar las relaciones entre el transporte urbano, como objeto de estudio, y los usos del suelo, como el sistema de espacios adaptados para las actividades urbanas.

**Resultados:** los esquemas de relaciones entre actividades y los individuos han sufrido cambios cuantitativos y cualitativos en donde las telecomunicaciones y la informática modifican las relaciones en el espacio e imprimen una nueva dinámica al funcionamiento de la ciudad.

**Conclusión:** la globalización ha impuesto nuevas lógicas de ocupación del espacio en las ciudades, la búsqueda de mejores esquemas para revitalizar las áreas deprimidas para mantener los espacios urbanos en condiciones de competitividad y rentabilidad ha llevado al Estado a relajar las reglamentaciones sobre los usos del suelo y propiciar con ello la renovación de los espacios productivos.

---

*Nota.* La Tabla 5 presenta los principales hallazgos realizados por los autores de los 22 artículos científicos de la revisión sistemática de la literatura (Elaboración propia, 2021).

## Discusión y conclusiones

### *Discusión*

Fernández (2021) detalla que, la movilidad urbana se define como el desplazamiento de personas con el fin de obtener un bien o servicio. Además, define que los factores con mayor influencia en la movilidad urbana son la localización y la dependencia de servicios. En su investigación, el autor observó que las personas en la ciudad intermedia de Encarnación en Paraguay, América del Sur, realizan desplazamientos más largos y con frecuencia utilizan vehículos, lo que además de causar congestión de vehículos también contribuye a la contaminación del medio ambiente.

En este artículo científico se entiende la importancia del impacto ambiental generado en la movilidad urbana a partir de la congestión y el tráfico vehicular, además nos coloca en un escenario racional para comprender que las personas desarrollan desplazamientos más largos según la obligación de sus necesidades, entonces, se entiende de manera deductiva que, el uso del parque automotor en la sociedad es proporcionalmente directo a la distancia de los desplazamientos realizados.

Regalado (2016) en su artículo científico aborda el estudio de la movilidad y la logística urbana sostenible en la ciudad intermedia de Huancayo, Perú, en América del Sur, para lo cual resalta que, Los negocios deben buscar la factibilidad económica a través de la adopción de soluciones logísticas urbanas sostenibles. Por lo tanto, al aplicar esta idea al desplazamiento

humano y la distribución de mercancías, se busca aliviar el problema al que se enfrenta la cadena logística, que es la congestión del transporte privado y público.

Se entiende en este artículo científico que, la cadena logística comercial de las empresas ve mermada su capacidad operativa cuando se enfrenta al tráfico y la congestión del transporte público y privado, por lo que podríamos inferir que, el autor recomienda que el transporte y distribución de mercancías debe gozar de secciones urbanas exclusivas para su tránsito, estacionamiento, carga y descarga de sus productos.

Obregón y Betanzo (2015) desarrollaron su investigación en la ciudad intermedia de Santiago de Querétaro, México, donde hallaron que se congestiona de tráfico vehicular por la constante movilización de las personas que optan por usar su automóvil antes que ir en transporte público, identificando que, la demanda impulsada por el vehículo privado hace necesaria una mayor capacidad vial, lo que afecta la sostenibilidad de las ciudades en términos de movilidad y calidad ambiental.

Al igual que en el artículo científico anterior, los autores identificaron que uno de los factores que impiden que las ciudades intermedias gocen de una movilidad urbana equilibrada y satisfactoria es el congestionamiento vehicular producido por el transporte privado —en este caso— pero, se puede suponer que el transporte público también incide en el congestionamiento de las vías de tránsito vehicular. Podemos entender que, el congestionamiento y el tráfico vehicular son factores que atacan de manera directa en lo teórico al concepto de la movilidad urbana eficiente y en lo práctico a la distribución de mercancías que es una actividad importante dentro del marco de las operaciones logísticas.

Dias et al. (2018) en su investigación sobre la capacidad de implementar un plan de movilidad y logística urbana en las ciudades de Brasil en América del Sur, definen que, la aplicación de restricciones en las vías de tránsito vehicular son las medidas más adoptadas por las autoridades en las ciudades de Brasil, sin embargo, define que las ciudades brasileñas no se encuentran preparadas para la implementación de un plan de movilidad y logística urbana debido a que las autoridades competentes de estas decisiones desconocen las demandas de la logística urbana en sus ciudades.

De esta investigación podemos entender que, a pesar de que Brasil es uno de los países más influyentes de la región de América del Sur, no ha sido capaz de implementar una gestión adecuada de movilidad y logística urbana al desconocer de las capacidades que deberían ser aprovechadas en las ciudades intermedia que posee, lo que nos permite resaltar la importancia de que una buena planificación de movilidad y logística urbana viene acompañada de la identificación real de los potenciales y las necesidades de las ciudades intermedias.

Rojas et al. (2018) identificaron que, la creación de políticas públicas para la logística de carga de la ciudad fue un desafío complicado que requería la participación y el análisis de todas las partes interesadas, lo que implicó el manejo de una gran cantidad de datos. Los resultados desde la perspectiva de varios actores demuestran que la logística es crucial para la planificación y el desarrollo sostenible de las áreas urbanas, que tradicionalmente se han regido por los planes de transporte de pasajeros sin incluir ni armonizar el transporte de carga.

De este artículo científico se rescata que, la creación de una plataforma logística no solo busca el mejoramiento del ordenamiento territorial, sino que, además de generar valor agregado a la cadena de suministro, podría mejorar la calidad de vida de las personas que se encuentran en los alrededores de la plataforma logística lo que pondría a su disposición una amplia oferta de bienes y servicios sin tener que desplazarse hasta una metrópolis para su adquisición.

Silva et al. (2014) explican en su investigación que las plataformas logísticas son una alternativa para los desafíos actuales de la cadena logística en los cuales se necesita un rediseño logístico para poder lograr la satisfacción de la demanda y la superación de algunas restricciones, una plataforma logística es capaz de responder de manera dinámica y eficiente a

los distintos niveles de la cadena de suministro, destaca la importancia de la creación de plataformas logísticas como medios que permiten el mejoramiento de la calidad de vida de su hinterland.

Este artículo científico presenta ciertas similitudes con el artículo científico anterior al destacar que una plataforma logística se convierte en una herramienta dinámica que permite que las empresas puedan explotar al máximo sus recursos en la optimización de la cadena logística y que las personas que se encuentran en un radio cercano de acceso a la plataforma logística puedan gozar de bienes y servicios de calidad.

Jiménez, De Hoyos y Álvarez (2014) en su artículo científico establecen que, a través de un estudio adecuado y reformulación del sistema de movilidad urbana en las ciudades se puede lograr el aprovechamiento de las nuevas lógicas de ocupación de ciudades que ha impuesto el avance de la globalización, este propósito busca lograr pues que, las áreas urbanas deprimidas puedan convertirse en nodos estratégicos ante la explotación adecuada de espacios.

Se ha podido conocer a través de estos alcances que el concepto utilizado para describir a las áreas urbanas deprimidas, se emplea para referirse a las zonas rurales, de manera específica, zonas agrarias, atrasadas tecnológicamente, sometidas a una constante pérdida de recursos, que han sido drenados por otras zonas más desarrolladas, industrializadas y urbanas en su geografía.

### **Conclusiones**

Se ha podido conocer que la movilidad urbana en las ciudades intermedias de América en los últimos 10 años ha sido aplicada en su gran mayoría como restricciones en las vías de tránsito vehicular que limita el transporte público y privado con el propósito de favorecer el desplazamiento ágil como se ha podido ver en los casos explicados de Santiago de Querétaro, La Serena y Sao Paulo; se conoció que uno de los agravantes de que no exista un adecuado índice de movilidad urbana es el congestionamiento y tráfico vehicular que impide el tránsito adecuado para satisfacer las necesidades de las personas que se ven envueltas en un desplazamiento medianamente largo para la obtención de bienes o servicios.

Se conoció que, el concepto de plataforma logística no sólo incluye una dimensión estrictamente funcional del área de negocios, de hecho, su variedad de dimensiones la hace dinámica, adoptando diferentes formas en función de la configuración de dichas dimensiones tales como su funcionalidad respecto al ordenamiento territorial y la mejora de los bienes y servicios que puede poner al alcance de su hinterland a través de la reducción de las externalidades negativas para promover un mecanismo de inversión atractivo.

La tendencia en las ciudades intermedias de América en los últimos 10 años ha sido buscar el desarrollo de plataformas logísticas que sirvan como un área especializada con la infraestructura y los servicios necesarios para lograr la eficiencia del comercio y generar valor agregado, con el propósito de reducir el alto costo y contaminación de la última milla, que es un proceso de la cadena logística; el principal objetivo de la aplicación de la movilidad urbana y las plataformas logísticas es el desarrollo sostenible, por eso, las investigaciones se han desarrollado en ciudades intermedias porque podrían hacer frente a los problemas cotidianos de las metrópolis, como el ruido, la contaminación y los costes generados.

## **Referencias**

- Apellido, A. A., Apellido, B. B, y Apellido, C. C. (Fecha). Título del artículo. *Nombre de la revista, volumen*(número), pp-pp. Adarme, W., Arango, M. y Cárdenas, I. (2014). Comportamientos logísticos en la distribución de última milla de productos alimenticios en Villavicencio, Colombia. *Revista EIA*, 11(21), pp. 145–166. <https://doi.org/10.24050/reia.v11i21.627>

- Arango, M., Gómez, C. y Serna, C. (2017). Modelos logísticos aplicados en la Distribución Urbana de Mercancías. *Revista EIA*, 14(28), pp. 57-76. Recuperado de [http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1794-12372017000200057](http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1794-12372017000200057)
- Cano, P., Orue, F., Martínez, J., Mayett, Y. y López, G. (2015). Modelo de gestión logística para pequeñas y medianas empresas en México. *Contaduría y Administración*, 60(601), pp. 181-203. Recuperado de <https://www.redalyc.org/pdf/395/39533059008.pdf>
- Cruz, F. (2018). La movilidad urbana: Dimensiones y desafíos. *Eure*, 44(133), pp. 277-281. <https://doi.org/10.4067/s0250-71612018000300277>
- De Oliveira, F. y Rodrigues, W. (2016). Logística urbana e planejamento territorial: Uma abordagem política. *Revista Geográfica de América Central*, 1(56), pp. 39-54. Recuperado de <https://www.redalyc.org/pdf/4517/451746028002.pdf>
- Dias, J., Sobanski, G., Azevedo, J., De Oliveira, L. y Vidal, J. (2018). Are Brazilian cities ready to develop an efficient urban freight mobility plan? *Urbe*, 10(3), pp. 587-599. <https://doi.org/10.1590/2175-3369.010.003.A007>
- Fernández, A. (2021). Movilidad urbana de la población en la ciudad de Encarnación Paraguay. *Desarrollo urbano y gestión ambiental. Revista de Arquitectura*, 23(1), pp. 34-42. <https://doi.org/10.14718/revarq.2021.2286>
- Fernández-Villacañas, M. (2018). Las plataformas logísticas 4.0 y la mejora del comercio global: Creando ventaja competitiva logística y desarrollo sostenible. <https://doi.org/10.13140/RG.2.2.14709.29923>
- Fonseca, F. y Ramírez, A. (2020). Analysis and proposal of sustainable urban mobility: Accessibility to the cultural heritage of the city of Guanajuato; *Gto. Vitruvio*, 5(1), pp. 17-35. <https://doi.org/10.4995/vitruvio-ijats.2020.13254>
- Freitas, K. y Martins, R. (2018). Distribution in Large Urban Centers: Mobility Disabilities Generating Complex Logistics. *Revista de Administração de Roraima - RARR*, 8(1), p. 171. <https://doi.org/10.18227/2237-8057rarr.v8i1.4734>
- Idalí, T., García, B., López, R. e Iniesta, A. (2016). Factores logísticos que inciden en el aumento de la competitividad de las PyMES: una revisión de literatura. *Cultura Científica y Tecnológica*, 12(56), pp. 216-225. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7132236>
- Jiménez, J., De Hoyos, J. y Álvarez, A. (2014). Transporte urbano y movilidad, hacia una dinámica urbana sustentable y competitiva. *Quivera*, 16, pp. 39-53. Recuperado de <https://www.redalyc.org/pdf/401/40132130003.pdf>
- Llop, J., Iglesias, B., Vargas, R. y Blanc, F. (2019). Las ciudades intermedias: concepto y dimensiones. *Ciudades*, 22, pp. 23-43. <https://doi.org/10.24197/ciudades.22.2019.23-43>
- Merchán, D., & Blanco, E. (2016). Desafíos para la movilidad de carga en zonas de alta congestión. *Economía Industrial*, (400), pp. 13-19. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5687068>
- Obregón, S. y Betanzo, E. (2015). Análisis de la movilidad urbana de una ciudad media mexicana, caso de estudio: Santiago de Querétaro. *Economía Sociedad y Territorio*, 15(47), 61-98. Recuperado de [https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1405-84212015000100004](https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-84212015000100004)
- Oliveira, L., Oliverira, R., Magalhaes, L., Tavares, C., Ian, P., y Nascimento, C. (2019). Analysis of accessibility from collection and delivery points: Towards the sustainability of the e-commerce delivery. *Urbe*, 11. <https://doi.org/10.1590/2175-3369.011.e20190048>
- Regalado, G. (2016). Movilidad y Logística Urbana Sostenible: Caso Huancayo. *Conferencia del Foro Movilidad Urbana*. Recuperado de

- [https://www.researchgate.net/publication/311965854\\_MOVILIDAD\\_Y\\_LOGISTICA\\_URBANA\\_CASO\\_HUANCAYO](https://www.researchgate.net/publication/311965854_MOVILIDAD_Y_LOGISTICA_URBANA_CASO_HUANCAYO)
- Regalado, G. (2020). El capital de la movilidad urbana cotidiana: motilidad en la periferia de Lima Metropolitana. *Revista de Arquitectura (Bogotá)*, 22(1), pp. 67–81. Recuperado de [http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1657-03082020000100067](http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1657-03082020000100067)
- Rojas, L., Castrellón, J. y Adarme, W. (2018). Políticas públicas en logística urbana. Construcción colectiva de lineamientos para la logística de Bogotá-Colombia. *Ingeniería, Investigación y Tecnología*, 19(2), pp. 159–169. <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.22201/fi.25940732e.2018.19n2.014>
- Salazar, I. (2012). *Ciudad logística y plataformas logísticas urbanas*. [Tesis de Pregrado, Pontificia Universidad Javeriana]. Recuperado de <https://repository.javeriana.edu.co/bitstream/handle/10554/18239/SalazarAranzazuIrene2012.pdf?sequence=3&isAllowed=y>
- Sánchez, Y., Pérez, J., Sangroni, N., Cruz, C. y Medina, Y. (2021). Retos actuales de la logística y la cadena de suministro. *Ingeniería Industrial*, 42(1), pp. 1-12. Recuperado de [http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1815-59362021000100169](http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1815-59362021000100169)
- Silva, R., Pereira, E., Dos Santos, L. y Lima, O. (2014). Plataformas Logísticas: uma abordagem sobre as tipologias e características através de uma revisão sistemática. *Journal of Transport Literature*, 8(1), pp. 210–234. <https://doi.org/10.1590/s2238-10312014000100010>
- Suero, F., Orozco, E. & Meza, K. (2013). Planteamientos Estratégicos para la Logística Urbana: Perspectiva de la Relación Universidad-Estado-Empresa. *Ingeniare*, (15), pp. 133-141. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5980479>
- Verduga, A. (2014). Logística Empresarial En Empresas De Producción, Comercialización Y De Servicios En Portoviejo Logistics Business Enterprises in Production, Marketing and Services in Portoviejo. *ECA Sinergia*, 5, pp. 1–8. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6197595>
- Wilheim, J. (2013). Mobilidade urbana: Um desafio paulistano. *Estudos Avancados*, 27(79), pp. 7–26. <https://doi.org/10.1590/S0103-4014201300030000>