La seguridad vial

Salvar vidas:

la apuesta del nuevo siglo

Nuevos enfoques más allá de la infraestructura

COLOMBIA LIDER

Apoyan

Agencia Nacional de Seguridad Vial

SEGUROS BOLÍVAR

RECONOCIMIENTO A LOS MEJORES GOBERNANTES EN SEGURIDAD VIAL

2016-2019

Apoyan

COLOMBIA LIDER

Agencia Nacional de Seguridad Vial

SEGUROS BOLÍVAR

Universidades evaluadoras

UNIVERSIDAD DE LA SALLE

UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA
La U para todos

UTADEO

UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA
SEDE MANIZALES

UNIVERSIDAD CENTRAL
Vigilada Mineducación
Puertas abiertas a la excelencia

La seguridad vial
Salvar vidas: la apuesta del nuevo siglo
Nuevos enfoques más allá de la infraestructura

Karem Labrador Araújo
Directora Ejecutiva
Colombia Líder

Luis Felipe Lota
Director
Agencia Nacional de Seguridad Vial

Seguros Bolívar

PRODUCCIÓN EDITORIAL

Comité Editorial
Karem Labrador Araújo
Breyner Escobar Bolívar
Vicky Delgado Zambrano

Redacción
Andrés Nieto

Correción de estilo
Marcela Giraldo

Diseño y diagramación
Gabriel Ramírez

ISBN
978-958-52826-0-5
Bogotá, junio de 2020

Fotografías
Archivos Colombia Líder
Entes territoriales participantes
del "Reconocimiento a los mejores
gobernantes en seguridad vial
2016-2019"

UNIVERSIDADES EVALUADORAS

Universidad de la Salle

Universidad Militar Nueva Granada

Universidad Jorge Tadeo Lozano
Sede Bogotá

Universidad Nacional de Colombia
Sede Manizales

Universidad Central

JURADOS EVALUADORES

Sofía Salek de Braun
Embajadora de Seguridad Vial
Grupo PTV (PTV Group)

Hermano Diego Andrés Mora Arenas
Vicerrector de Promoción y
Desarrollo Humano
Universidad de La Salle

Héctor Alfonso Rodríguez Carvajal
Rector
Escuela Colombiana de Ingeniería
Julio Garavito

Víctor Cantillo Maza
Investigador Sénior Colciencias
Grupo de Investigaciones en Transporte y
Tranvía

Colombia Líder
Carrera 11A N° 93-94 Oficina 304 Bogotá D.C.
info@colombialider.org
wwww.colombialider.org
Teléfono: (+57) 3176438820

Contenido

El derecho a la vida en la movilidad sostenible 5
Karem Labrador Araújo

Una responsabilidad de todos 8
Ángela María Orozco

Decisiones que salvan vidas 10
Luis Felipe Lota

La seguridad vial en nuestros municipios 12
Carlos Felipe Urazán Bonells

Categoría I. Municipios de menos de 10.000 habitantes 14
Ganador: Firavitoba (Boyacá) 15
Finalista: Vegachí (Antioquia) 18

Categoría II. Municipios entre 10.001 y 20.000 habitantes 21
Ganador: Málaga (Santander) 22
Finalista: Garagoa (Boyacá) 25
Finalista: Jambaló (Cauca) 28

Categoría III. Municipios entre 20.001 y 100.000 habitantes 30
Ganador: Paipa (Boyacá) 31
Finalista: Amalfi (Antioquia) 34
Finalista: Sabaneta (Antioquia) 37

Categoría IV. Municipios de más de 100.001 habitantes 40
Ganador: Itagüí (Antioquia) 41
Finalista: Floridablanca (Santander) 44
Finalista: Palmira (Valle del Cauca) 46

Categoría V. Ciudades capitales de menos de 500.000 habitantes 49
Ganador: Tunja (Boyacá) 50
Finalista: Neiva (Huila) 53
Finalista: San Juan de Pasto (Nariño) 56

Categoría VI. Ciudades capitales de más de 500.001 habitantes 59
Ganador: Ibagué (Tolima) 60
Finalista: Santiago de Cali (Valle del Cauca) 63
Finalista: Villavicencio (Meta) 66

Categoría VII. Departamentos Categorización 3 y 4 68
Ganador: Sucre 69
Finalista: Casanare 71

Categoría VIII. Departamentos Categorización E, 1 y 2 74
Ganador: Nariño 75
Finalista: Boyacá 78
Finalista: Valle del Cauca 81

El derecho a la vida en la movilidad sostenible

Sensibilizar para proteger vidas en las vías

Durante los últimos diez años Naciones Unidas ha puesto un énfasis claro en la necesidad urgente de que los gobernantes del mundo asuman como prioridad la seguridad vial. La orientación no es para menos, según cifras de la misma Organización de Naciones Unidas, "cada año mueren cerca de 1,3 millones de personas en las vías, y entre 20 y 50 millones padecen traumatismos no mortales".

Estamos frente a una realidad que nos supera: hoy los siniestros viales en el mundo se sitúan entre las primeras cinco causales de muerte, y para las personas entre 15 y 29 años, se convierte en el primer motivo de este siniestro.

El panorama no es menos alarmante en Colombia, en vista de que según cifras de 2019 mueren en promedio diecinueve personas al día por motivo de siniestros viales, de los cuales el 48 % corresponden a motociclistas y el 23 % a peatones. Esta incidencia revela que cada 90 minutos una persona pierde la vida en las vías del país, dando paso a que la accidentalidad vial ocupe el primer lugar entre las modalidades de muertes violentas.

La educación vial constituye un elemento esencial en la búsqueda constante por salvaguardar vidas en la vía, acompañada de los numerosos esfuerzos gubernamentales e intersectoriales realizados en la construcción, mejoramiento y mantenimiento de la infraestructura vial, así como en la planeación, diseño, operación, regulación y control de la movilidad.

Por su parte, la cultura de la prevención antes que la de la atención, a mi juicio, sigue siendo el desafiante proceso que demanda la gestión de los gobiernos de turno, sus cooperantes y la sociedad civil, si de lo que se trata es de educar ciudadanos que respeten y preserven la vida, como un derecho esencial hacia una movilidad segura y saludable, centrada en las personas. Ello exige altas demandas de autorregulación y corresponsabilidad social, tanto en el uso

adecuado de la infraestructura y el espacio público, como en el respeto de los recursos naturales y la adopción de las normas establecidas.

Esta apuesta por el cambio de perspectiva no es nueva. Desde hace más de veinte años, países como Suecia han optado por un estudio minucioso de variables repetitivas y constantes con respecto a la accidentalidad vial, hasta llegar a conclusiones sólidas: todo accidente vial es consecuencia de un descuido humano, falla técnica, daños en la infraestructura, o bien la suma de las tres. Sin embargo, en cualquier caso estos asuntos podrían haberse previsto e incluso evitarse. La aplicación de esta medida, le ha permitido al país europeo pasar de siete muertes por cada 100.000 habitantes, en 1997, a dos en 2016. Resultado bastante significativo.

El desarrollo teórico de esta nueva noción del tránsito, el transporte y la movilidad en transporte y la movilidad en general, es conocido bajo la estrategia de "Visión Cero", una agenda y apuesta política y técnica de orden internacional, que rechaza en forma contundente la pérdida de vidas en situaciones de tránsito, al mismo tiempo que invita a la planeación estratégica de programas, diseños, intervenciones e incentivos, en aras de promover una movilidad sostenible desde lo humano y lo ambiental.

Desde esta perspectiva, los esfuerzos por mejorar los indicadores de seguridad vial siguen siendo necesarios mas no suficientes. "Visión Cero" es una apuesta desafiante en la que "cero" víctimas fatales o heridos graves de siniestros viales, es el punto de partida en la gran batalla por mejorar la seguridad vial.

Desde este enfoque ético y humanizante de seguridad vial, una sola vida que se pierde en la vía nos induce a pensar más que en el indicador estadístico, en la "vida" misma que se pierde o se salva como un "derecho" esencial de la dimensión humana.

Dicho en otras palabras, el escenario ideal que plantea "cero muertes y cero heridos graves en la vía", conlleva no solamente a un cambio de mentalidad, sino a la transformación estructural del sistema nacional y los subsistemas del transporte, bajo una gestión administrativa, técnica y financiera que irrumpa de manera efectiva, eficiente y transparente, la priorización integral de estrategias y acciones interconectadas hacia una movilidad segura, saludable, fluida y sostenible, bajo el compromiso, y la coordinación articulada y continua de todos los actores de la movilidad.

En ese sentido, Colombia Líder decidió promover un proceso de acompañamiento y reconocimiento a los gobiernos locales y regionales, que desde sus alcances municipales o departamentales le han apostado a cuidar la vida en las vías y, simultáneamente, han desarrollado en forma incansable, trabajos encaminados a la garantía de la seguridad vial, siendo cada vez más conscientes frente al tema.

Con el objetivo claro, el equipo experto reunido, la logística dispuesta y las ganas de recorrer el país para documentar las experiencias exitosas de seguridad vial, Colombia Líder, con el apoyo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y Seguros Bolívar, emprendió un riguroso proceso de evaluación para identificar y destacar aquellos esfuerzos que, a pesar de tener poca promoción, cambian la forma de ver y gestionar la movilidad, el ambiente, el ordenamiento territorial, los estilos de vida saludable y la planificación misma del desarrollo.

Resulta satisfactorio haber encontrado observatorios; clubes de niños, niñas y adolescentes comprometidos con el cumplimiento de normas y señales de tránsito; simuladores de accidentes viales en tercera dimensión para sensibilizar sobre las complejas consecuencias de los siniestros; gafas con efectos visuales de consumo de alcohol al volante; cátedras de movilidad instauradas en instituciones educativas, y programas integrales de atención y acompañamiento a víctimas de siniestros viales con sus familiares.

De esta forma se pudo corroborar que cada vez más nuestro país avanza hacia el cuidado y la protección de la vida por encima de otros elementos físicos y materiales que, aunque importantes y necesarios, pueden esperar en medio de un contexto en el cual proteger la vida continúa siendo uno de los principales retos de Colombia.

Para reconocer la titánica labor de los gobernantes en la reducción de las fatalidades en accidentes de tránsito y movilidad, Colombia Líder creó el "Reconocimiento a los mejores gobernantes en seguridad vial: seguros en la vía", que contó en esta segunda versión con la evaluación de cinco prestigiosas universidades, las cuales sometieron al rigor del ejercicio académico todas y cada una de las postulaciones realizadas por parte de las alcaldías y las gobernaciones, proceso que garantizó transparencia en los resultados.

A propósito de ello e independientemente de los programas y experiencias evaluadas en cada territorio, dignas del reconocimiento nacional, "los ganadores" de estos ejercicios democráticos, además de los gobernantes y las iniciativas seleccionadas, también son los ciudadanos. Estos, a su vez, eligieron gobernantes que, desde su legitimidad, participación y liderazgo, coadyuvaron en la planeación, concreción y control social de las metas establecidas en los planes municipales y departamentales de desarrollo.

Y pese a la fragilidad de las condiciones y realidades socioeconómicas, políticas, ambientales y culturales de cada una de las localidades y regiones del país, Colombia Líder enaltece los esfuerzos liderados por parte de los alcaldes y gobernadores, quienes durante el periodo 2016-2019 priorizaron acciones en legislación, infraestructura, gestión, educación y protección, centradas en el respeto a la vida, como factor esencial del derecho a la movilidad y seguridad vial.

De igual modo, se destacan y se hacen visibles las iniciativas y buenas prácticas de ciudadanos, organizaciones sociales, expertos, técnicos y activistas, que día tras día se unen en su empeño por "salvar vidas en la vía". Así mismo, ponen a la vanguardia de la agenda nacional el respeto a la movilidad y seguridad vial como derecho, al igual que la inclusión de los actores de la movilidad en las vías urbanas y rurales de sus departamentos y municipios, con especial prelación para las poblaciones en condiciones de más vulnerabilidad ante los riesgos de la inseguridad vial, como son los bici-usuarios y peatones, quienes se movilizan cotidianamente a través de medios alternativos de transporte.

Apreciados lectores, los invito a recorrer estas páginas y a transitar por cada una de las reseñas y artículos que retratan las innovaciones, aciertos, retos, estrategias, experiencias y logros de las que, sin duda, constituyen una nueva forma de gobernar con un mismo propósito: la preservación de la vida en las vías del territorio colombiano.

Karem Labrador Araújo
Directora Ejecutiva
Colombia Líder

Una responsabilidad de todos

La seguridad vial es uno de los temas más relevantes en nuestra gestión en el ministerio de Transporte. La razón es obvia: todo lo que hagamos en este aspecto tiene un impacto directo en la ciudadanía. Aquí los logros no se miden en kilómetros de vías inaugurados o en viajeros movilizados: se cuentan en vidas salvadas, en personas que pudieron volver a su casa, sanos y salvos, en familias que evitaron vivir tragedias. ¿Qué puede haber más importante que eso?

No se trata de una labor nada fácil. Por eso, desde el ministerio, y en conjunto con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, trabajamos por masificar un mensaje que consideramos fundamental en esta lucha: la seguridad vial es responsabilidad de todos. Para tener mejores resultados en seguridad vial, necesitamos el concurso de todos los actores que sea posible. Como dice el viejo dicho: "Mientras más, mejor".

Esa búsqueda por involucrar a todo el que sea posible en esta labor nos llevó a darnos cuenta, que la seguridad vial no puede hacerse desde Bogotá. Estrategias definidas desde una oficina y pensadas como algo universal difícilmente tendrán las mismas repercusiones en todo el país. Colombia es un país diverso, donde las idiosincrasias y las costumbres cambian con solo desplazarse de un departamento a otro. Lo que puede funcionar en la Costa Atlántica puede no tener el mismo efecto en el Llano, así como lo que tuvo buenos resultados en la zona cafetera puede no funcionar en el altiplano cundiboyacense. Somos diferentes, es parte de nuestra esencia, de lo que nos hace únicos como país. Es una de nuestras riquezas, pero al tiempo, es uno de los retos más sensibles que tenemos en el ámbito de seguridad vial.

Para hacer frente a ese reto, el Gobierno nacional estableció que se trabajará en la elaboración de una nueva política transversal en materia de seguridad vial y para ello, en el Plan Nacional de Desarrollo "Pacto por Colombia, pacto por la equidad", quedó consignada la meta de reducir en un 21 % la cifra de personas fallecidas y lesionadas por siniestros viales en el país para el año 2022. Esta meta, además está acorde con los Objetivos de Desarrollo Sostenible, en los cuales, en el ámbito mundial, se ha propuesto reducir las muertes por siniestros viales en un 50 % para 2030. Es un compromiso mayúsculo, en el que necesitamos estar involucrados todos y desarrollar estrategias de gran impacto que lleven a reducciones significativas. Desde 2019 la Agencia realiza buena parte de su trabajo con el enfoque de la regionalización de la seguridad vial. ¿Qué significa esto?

Entendimos que las estrategias en torno a este tema tienen que ser particulares para cada región del país. Eso nos obliga a trabajar más cerca de las alcaldías y departamentos, y trasladarles la responsabilidad a ellos, pues son las autoridades locales las que pueden tomar medidas puntuales para cuidar la vida de sus ciudadanos en las vías.

Nosotros, desde el Gobierno nacional, definimos políticas públicas en seguridad vial, que los territorios están obligados a cumplir. Es ahí donde la autoridad de las entidades territoriales es necesaria, pues debe garantizar el cumplimiento e implementación de esos postulados. En esto, la Agencia Nacional de Seguridad Vial ha hecho un esfuerzo monumental para adaptar las estrategias a cada región, y por convertirse en el aliado estratégico de los entes territoriales. La articulación entre la Agencia y las alcaldías y gobernaciones es vital para lograr reducir la siniestralidad. Hemos recorrido buena parte de Colombia con diferentes programas, nos tomamos varias ciudades para crear conciencia, realizamos diálogos regionales en diferentes zonas del país.

Queremos trabajar de la mano con las regiones, pues el compromiso debe ser global. Y, debe ser, además, un trabajo que tenga continuidad.

En términos de pedagogía, los esfuerzos deben ser permanentes y de largo plazo: el tipo de toma de conciencia que necesitamos no es flor de un día.

En ese trabajo cercano con las alcaldías y las gobernaciones del país hemos tenido un gran aliado: Colombia Líder. Gracias a su labor de años con los gobernantes, que pasa por estudiar y revisar sus gestiones y dar mayor visibilidad a su trabajo, tienen un objetivo que compartimos: el de querer brindarles permanentemente herramientas para mejorar y lograr mayores beneficios para los colombianos.

Desde el inicio de nuestra gestión en el ministerio de Transporte trabajamos por los ciudadanos del país. Ellos están en el centro de todo lo que hacemos. Su movilidad, en medio de un entorno seguro y legal, es nuestro principal objetivo. Queremos conectar a los colombianos con lo que más quieren, con lo que más necesitan.

Por eso la seguridad vial es un tema de vital importancia para nosotros, pues los buenos resultados que tengamos en esta materia se traducen en vidas salvadas, en personas que llegan sanas a sus casas. No creo que pueda haber un objetivo más importante que ese. Es una labor difícil, sin duda. Pero si cada uno pone su granito de arena, entendiendo que cada labor es tan importante como la de los demás, podremos sacar adelante esta misión.

Ángela María Orozco
Ministra de Transporte

Decisiones que salvan vidas

Desde mi posición, en calidad de director general de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, he tenido la oportunidad de hablar con muchos de los mandatarios locales del país, y si tuviese que encontrar un elemento común en sus relatos, sería la manera cómo desarrollan su gestión con compromiso, solidaridad y mística. Esos valores comunes nos animan a seguir diseñando y aplicando estrategias integrales para la reducción de la siniestralidad vial en Colombia.

Un gran número de los mandatarios salientes fueron reconocidos por el sentido solidario de sus actuaciones, tal cual lo decía el escritor británico Charles Dickens: "Nadie que haya aliviado el peso de sus semejantes habrá fracasado en este mundo". Así que nos sentimos orgullosos de saber que al salvar una vida estamos en realidad garantizando el futuro y la estabilidad de una familia entera.

Cuando servimos con devoción, la gratitud de la ciudadanía es la mayor y más valiosa recompensa. Cuando se trabaja en equipo a través de alianzas, los resultados se hacen evidentes ante mencionada comunión.

La historia reciente nos ha demostrado que los siniestros viales son evitables. Este tipo de hechos no corresponden a designios divinos o infortunadas casualidades, detrás de cada choque hay en general una serie de decisiones equivocadas, cuya génesis casi siempre está asociada al afán y a la imprudencia.

Este primer paso, que ha significado la transición semántica del accidente al siniestro, implica una nueva cosmovisión sobre el fenómeno de la siniestralidad vial y de las complejidades que demanda su gestión. Hoy en día, el mundo se ha puesto de acuerdo en tratar de manera integral y sostenida los siguientes pilares: comportamiento humano, vehículos seguros, infraestructura segura, atención a víctimas y coordinación interinstitucional, todo lo anterior soportado en el entendimiento de la problemática a través de la información y los datos.

En virtud de tales preceptos, valoramos los esfuerzos en materia de política pública que desplegaron los mandatorios nominados y ganadores del "Reconocimiento a los mejores gobernantes en seguridad vial: seguros en la vía". Esta iniciativa de Colombia Líder es un galardon que nos permite conocer, exaltar y replicar las buenas prácticas de los gobernantes locales en esta noble tarea de salvar vidas en las vías. Bajo esta lógica, esperamos que los nuevos gobernantes tomen las banderas de la prevención y den continuidad a los programas y estrategias que nos ayuden a reducir las muertes de siniestros viales.

Precisamente, una de las reflexiones más destacada que me suscita el análisis de las campañas ganadoras es la necesidad de impactar a los públicos desde lo emocional. Hablar de comunicación emotiva, no significa que estos mensajes estén racionalmente elaborados.

Al contrario, para que las comunicaciones sean persuasivas deben tener articulaciones sólidas y racionales. Cuando se habla de vía emotiva, se hace referencia al proceso decodificador por parte del receptor. La racionalidad la pone el emisor. Al receptor se le reserva la emotividad, por cuanto en él se activan de manera exclusiva, o por lo menos prioritaria, mecanismos de carácter emocional.

Así las cosas, los entes territoriales deben propender por la elaboración racional de mensajes y campañas emotivas, focalizadas de acuerdo con los públicos que se desean impactar (motociclistas, ciclistas, peatones, conductores de servicio público y taxistas, etcétera).

Una vez se identifica el público objeto de la campaña se debe definir el mensaje a socializar, para tal efecto, debe tenerse en cuenta el contexto gubernamental, los usos culturales de cada región, los medios de difusión y la posibilidad de retroalimentación del mensaje.

Desde la Agencia Nacional de Seguridad Vial estamos prestos a servir a los entes territoriales a través de acompañamientos técnicos soportados en la formación, la experiencia y ante todo la voluntad de construir un país donde la vida se privilegie como el mayor activo de la nación.

Luis Felipe Lota
Director ANSV
Agencia Nacional de Seguridad Vial

La seguridad vial en nuestros municipios - Lectura 2019

Hoy por hoy la población en Colombia asciende a cerca de 48.258.494 habitantes (DANE, Censo 2018), y se proyecta en crecimiento. De esa cifra, un 83 % corresponde a colombianos con edad entre los 5 y 65 años de edad, que puede interpretarse como población que cotidiana o habitualmente se desplaza por la vía pública, sea en el rol de peatón, ciclista, pasajero o conductor. Además, el 77 % vive en cabeceras municipales y el 7 % en centros poblados.

Las cifras anteriores ponen en evidencia que una gran parte de nuestra población se ve expuesta a los riesgos asociados a la seguridad vial; aún más si se tienen presentes las siguientes cifras. Según la revista *Motor* (editorial *El Tiempo*, 2018)[1], en 2017, un estudio reveló que Colombia es el tercer país, en el ámbito mundial, con mayor índice de congestionamiento vehicular. También se determinó que Bogotá, Medellín, Cali y Bucaramanga están entre las cincuenta ciudades con mayor tráfico (de un total de 1360 ciudades estudiadas, pertenecientes a 38 países). Según la Asociación Nacional de Movilidad Sostenible (Andemos), en 2018 el parque automotor en Colombia creció un 7,7 %[2].

De acuerdo con cifras poco alentadoras, pero que dan pie a la importancia de este escrito, la revista *Motor* expone en otro artículo (2017), que Bogotá resultó ser la segunda ciudad de mayor agresividad al volante[3].

Es la situación de una gran población que vive en ciudades, donde cada vez empeora la condición del tráfico vehicular y los tiempos de desplazamiento aumentan. Son condiciones que ponen a la gente de afán y a buscar mecanismos para mejorar sus tiempos. Entre esas opciones está el uso de la motocicleta, cada vez más notorio en zonas urbanas y rurales del país; también el de la bicicleta y optar por caminatas que resulten ser competitivas en tiempos de viaje.

Este panorama resulta positivo si se mira desde el punto de vista de una movilidad sostenible (tema imprescindible hoy día a escala mundial y del cual en marzo de 2020 se tomaron medidas urgentes, en ciudades como Bogotá y Medellín). Pero ese afán hace que una parte de los distintos actores viales no cumplan con las normas básicas del Código Nacional de Tránsito (que no es solo para automotores), y se presentan comportamientos imprudentes como:

- El "zigzagueo" o entrecruzamiento arriesgado de motociclistas ente los demás automotores.
- El cambio de carril de buses y automóviles sin indicación previa, mediante luces direccionales.
- La ocupación de carriles de manera indebida por parte de automotores, como el caso de hacer una segunda fila para giros a izquierda, cuando no está permitido o demarcado.
- La detención de buses de transporte público en lugares no establecidos como paraderos, para prestar servicio.
- El irrespeto a las señales que prohíben estacionar.
- La circulación de varios ciclistas de manera arriesgada en medio del tráfico.
- El cruce de peatones por lugares indebidos.
- La circulación de automotores con velocidades que superan la permitida.
- La presencia de vehículos de transporte informal, cuya existencia se basa en que brindan economía y mejores tiempos de viaje.

Y se podría seguir con la lista. Pero lo importante es recalcar que el listado anterior es la base fundamental de una seguridad vial que aún tiene mucho por mejorar; y de seguro lo hace actualmente. Ya se verán resultados hacia el futuro, gracias a la participación de la academia, las administraciones locales, la autoridad de tránsito, e instancias como la Agencia Nacional de Seguridad Vial, entre otras.

1 https://www.motor.com.co/actualidad/industria/top-10-ciudades-trafico-mundo/30057
2 https://www.andemos.org/index.php/2019/01/02/sector-automotor-colombia-2018-cerro-en-256-662-un-crecimiento-del-7-7/
3 https://www.motor.com.co/actualidad/industria/bogota-segunda-ciudad-mundo-mayor-agresividad-volante/29454

Esta última entidad reporta que: entre 2019 y 2020, el mayor número de siniestros viales es de motociclistas (43,1 %)[4]; entre el primer semestre de 2017 y el de 2018, aumentó en 0,6 % el total de hombres y mujeres que fallecieron en la vía (de los cuales, un 80 % corresponde a hombres); las mayores víctimas en la vía son los peatones y los ciclistas, después de los motociclistas; las fatalidades se presentaron en un 57 % en zonas urbanas, lo cual distribuye los siniestros en zonas rurales y urbanas en casi la mitad y la mitad[5]; entre 2017 y 2018, se registró un crecimiento de fallecidos del 1,5 %; y el parque automotor nacional de motocicletas superó al de automóviles, al menos en registros, entre 2010 y 2018 (para este último año lo supera en 1,46 veces)[6].

Esa radiografía pone de manifiesto que el país debe continuar realizando esfuerzos por mejorar los indicadores de siniestros viales; una labor que requiere trabajo tanto en las zonas urbanas como en las rurales, y en todo tipo de categorías de los municipios.

Las estrategias adoptadas no han de ser solo resorte o responsabilidad desde las administraciones de gobierno (alcaldías y gobernaciones) y de las autoridades de tránsito, sino que también es trabajo conjunto con la comunidad, la que ha de mantenerse informada tanto sobre las disposiciones básicas del Código Nacional de Tránsito, como de las locales, y la implementación de pico y placa, entre otras.

El reconocimiento a los mejores gobernantes en seguridad vial que impulsó con diligencia Colombia Líder, refuerza el interés de las distintas administraciones por actuar en pro de la seguridad vial, y compartir a todo el país las estrategias que han adoptado y los resultados obtenidos, a través de los canales de divulgación ligados a este premio.

La feria del conocimiento (realizada en noviembre de 2019, en el municipio de Palmira), permitió a la academia acercarse a los criterios aplicados por parte de las administraciones de gobierno, facilitando así la tarea de proponer estrategias, no solo basadas en principios técnicos de ingeniería de tránsito, sino fundamentadas en la realidad que viven municipios de todo orden o categoría del país. Durante la revisión de experiencias, se vieron distintas estrategias pedagógicas con la comunidad, así como el esfuerzo de pequeños municipios sin agentes de tránsito, por lograr resultados de comunicación con la comunidad, que resultan en pocos registros de siniestros viales.

La experiencia mostrada por los participantes en el *Reto por la seguridad vial*, es ejemplo que motiva a que cada vez más municipios y gobernaciones concentren sus esfuerzos por mejorar paulatinamente, año tras año, las cifras relativas a seguridad vial. Adicionalmente es una oportunidad para compartir experiencias entre gobernantes y funcionarios con la academia y el público en general, que dan ejemplo y aportan pedagogía a los actores en las vías del país.

Finalmente, se agradece a Colombia Líder —en nombre de la academia colombiana que, desde distintas disciplinas profesionales, coadyuvamos a procurar una movilidad cada vez más sostenible, y por tanto más segura—, tener en cuenta ese tipo de iniciativas que conectan experiencias y resaltan la importancia de la seguridad vial en el marco de cualquier plan de desarrollo, y esperamos sea una experiencia con versión 2020, así como también para años venideros.

Carlos Felipe Urazán Bonells
Docente Programa de Ingeniería Civil
Universidad de La Salle

[4] http://ansv.gov.co/observatorio/?op=Contenidos&sec=8. Observatorio Nacional de Seguridad Vial, con base en información del Instituto Nacional de
[5] Medicina Legal y Ciencias Forenses (INMLCF).
[6] http://ansv.gov.co/observatorio/indexa3ef.html?op=Detalle&id=31. Observatorio Nacional de Seguridad Vial.
http://ansv.gov.co/observatorio/index6771.html?op=Contenidos&sec=71.

Categoría I

Municipios de menos de 10.000 habitantes

Ganador: **Karol Ricardo Ramírez Silva**
Alcalde de Firavitoba (Boyacá)
Finalista: **José María Ochoa**
Alcalde de Vegachí (Antioquia)

Campaña para reducir siniestros viales

Karol Ricardo
Ramírez Silva
ALCALDE GANADOR

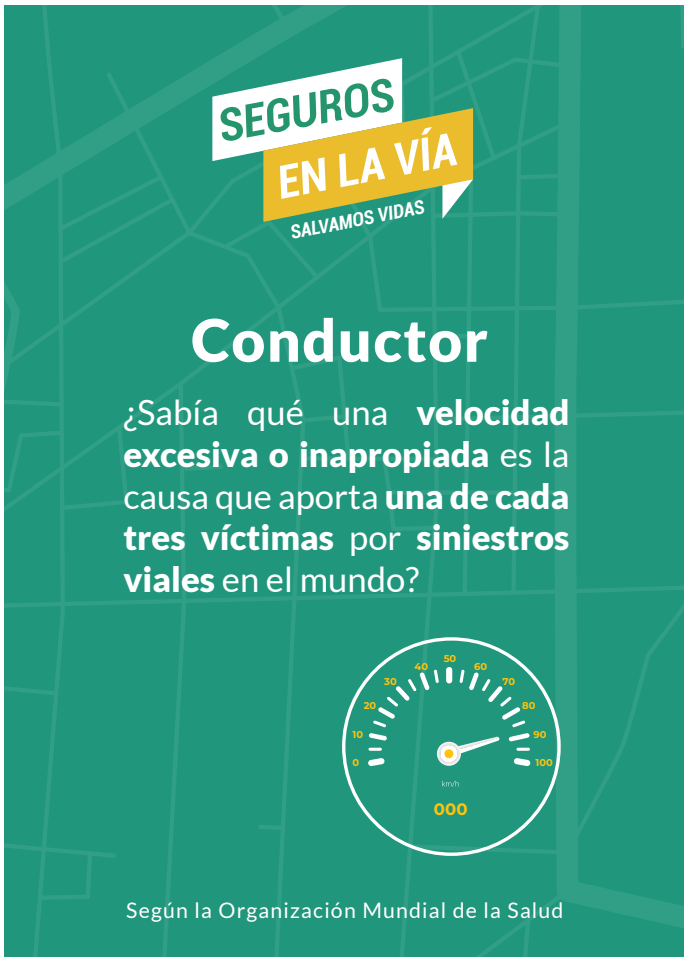
Firavitoba (Boyacá)

La administración municipal de Firavitoba le apostó a reducir el número de siniestros viales y a que sus habitantes tomaran conciencia sobre la situación de seguridad vial, en vista de la gran cantidad de accidentes en las vías, en esta población situada a 77 kilómetros de Tunja, la capital del departamento de Boyacá. Fue así que emprendió una amplia campaña de educación en prevención y seguridad vial apoyada en nuevas tecnologías de la información. Esto condujo a que los ciudadanos del municipio y, en especial, los niños y jóvenes adquirieran conocimientos para aplicarlos en este tipo de situaciones.

La tierra de nubes recibió las cámaras y micrófonos del equipo de Colombia Líder, para registrar cómo las estrategias de seguridad vial permitieron que el municipio sea uno de los referentes para Colombia e incluso el mundo, en estrategias que permiten el cuidado de la vida en medio de las vías.

Eran algo más de las diez de la mañana y un sol tímido acompañaba de telón de fondo a Marcela, una de las líderes del proyecto de tránsito y transporte que llevó a la instalación de puestos de control en diferentes vías del municipio, así como a la realización periódica de la inspección y control sobre las condiciones técnicas de los vehículos o buses del transporte escolar. Como ella misma dijo: la premisa fue "quitar un minuto en la vía, pero ganar una oportunidad para cuidar una vida, la de nuestros niños".

De esa forma, la tierra del tercer templo más grande de Colombia, el de Nuestra Señora de las Nieves, no solo dispone de señales turísticas para saber cómo llegar a la catedral de las oraciones y devociones del



corazón de la región, sino que desde junio de 2016, Firavitoba ha sido pionera en hablar, proponer e incluir lo que internacionalmente se conoce como "señalización inteligente", en sus planes transversales de acción. Este tipo de señalizaciónes, una apuesta que va desde el cuidado animal, pasando por la inclusión de mensajes para y de personas con discapacidad, hasta un estudio minucioso en cuanto a la instalación exacta de cada señal.

Llegar a eso, pasó por un diagnóstico que aunque rápido, por haber sido hecho en menos de dos meses, fue minucioso. Para ello, Marcela, con sus 160 centímetros de estatura y unas botas, talla 34, que ella misma denomina "guerreras", recorrió el municipio en una suerte de cartografía vial, en la que por medio de diarios de campo y mapas, logró crear una metodología participativa en la que además de crear planes desde escritorios, plantea asimismo soluciones de movilidad con quienes la viven a diario: los ciudadanos.

Apuesta por la seguridad vial

Firavitoba, situada apenas a 10 kilómetros de Sogamoso, la capital de la provincia de Sugamuxi, y fundada en 1655, es un pueblo indígena, anterior a la Conquista. Forma parte del altiplano cundiboyacense. Por sus caminos pasó el Libertador Simón Bolívar, en marzo de 1820. Agrupa a catorce municipios

—Aquitania, Corrales, Cuítiva, Firavitoba, Gámeza, Iza, Mongua, Monguí, Nobsa, Pesca, Sogamoso, Tibasosa, Tópaga y Tota—, situados en el corazón del corredor turístico que forman esas pintorescas poblaciones.

Además, se destaca por ser uno de los mayores productores de leche, tener deliciosos amasijos y ser famoso por "la ruta de la carne": es una vía con más de cuarenta asaderos entre este municipio y Sogamoso.

Esa combinación de posibilidades hace que el turismo, la carga pesada y el constante flujo de todo tipo de vehículos, tanto por las vías nacionales, como por el casco urbano y las vías municipales veredales, sea la atención de Karol Ricardo Ramírez Silva, el alcalde que apostó por cambiar la mirada a la movilidad. Se pasó de verla simplemente como una cuestión de infraestructura y de vías a centrar la atención en el control de los comportamientos del tránsito, por medio de campañas de prevención vial.

Innovación y educación

El alcalde, con innovación, lideró un esquema integral de identificación, tratamiento y minimización del riesgo del consumo de sustancias psicoactivas y alcohol desde la movilidad. La materialización de esa mirada poco usual, se dio por medio de la creación del Comité de Sustancias Psicoactivas en las Vías. A este, se convocaron representantes de la comunidad de los sectores educativo y de transporte, padres de familia y comerciantes, para la realización y asistencia a

charlas de prevención sobre el consumo, así como sobre las causas y las consecuencias de este tipo de actos en la accidentalidad vial.

El éxito de la coordinación y orientación de todos los actores de la vía no se hizo esperar. Luego del primer semestre de puesta en marcha, los mismos estudiantes de los grados décimo y once, solicitaron mayor información y desarrollo sobre las jornadas educativas de movilidad. La estrategia creció como amasijo típico, y en menos de un año se tenía integrado un equipo interinstitucional —secretaría local de Salud, Fiscalía, Comisaría de Familia y Centro de Salud—, con el fin de interactuar y concebir la accidentalidad vial, además de un problema de carros, también de salud pública.

Para Ramírez Silva, el éxito de la estrategia y la disminución porcentual registrada en su municipio durante su gestión, se debió a una identificación clara, en la cual se entendió que los accidentes viales tenían tendencias históricas. Para llegar a ello, se procedió a un análisis cuantitativo y cualitativo sobre los registros de los siniestros viales, en el cual se establecieron prioridades, según cada actor vial.

Conductores: imprudencia en exceso de velocidad, ausencia de elementos de protección, inexistente revisión técnico mecánica y falta de educación vial permanente.

Ciclistas: falta de elementos de protección y desconocimiento sobre los límites de velocidad de bicicletas, en relación con la capacidad rápida de reacción.

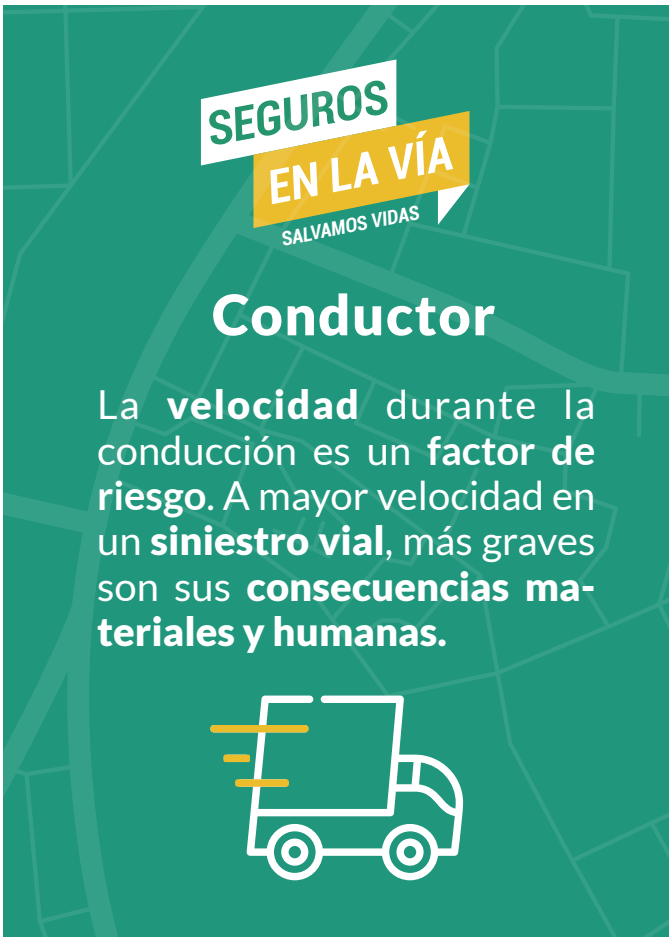
Peatones: desconocimiento sobre las normas de tránsito e imprudencia bajo la creencia de que la responsabilidad la tiene quien está detrás del volante.

Quizá uno de los puntos más fuertes del Plan de Seguridad Vial del municipio, es la creación constante de campañas de comunicación y prevención a través de diferentes cantales: desde medios masivos tradicionales, hasta perifoneo y uso de redes como Facebook y WhatsApp.

Entre las campañas más exitosas se destacó "Por mi vida me aseguro", que como medida pedagógica a quienes incumplieran con las indicaciones de tránsito, invitaba a apoyar la divulgación con entrega de volantes y mensajes. Estas acciones fueron apoyadas por la Policía de Tránsito y la Agencia Nacional de Tránsito.

Sensibilizar para proteger

José María
Ochoa Muñoz
ALCALDE FINALISTA



Vegachí (Antioquia)

Los mensajes dirigidos a los actores viales, los programas radiales y la difusión de videos por el canal local, permitieron transformar los ambientes viales de la comunidad en entornos de vida.

Vegachí, en Antioquia, es sinónimo de "empuje", talante y personas trabajadoras. Las distinciones no son gratuitas, no en vano lograron bajar en cerca del 90 % los índices de accidentalidad en tránsito al cierre del año 2019, en comparación con 2018, al reducir las muertes viales de ocho a una.

Con esta noticia, el alcalde José María Ochoa Muñoz, recibió al equipo de Colombia Líder, charla antecedida por la cuña e invitación a los famosos "Carnavales de la Dulzura", que se efectúan en julio, sin dejar atrás la mención a la imponente fiesta de la Virgen del Carmen, los días 16 del mismo mes.

Ochoa, acompañado por un grupo de jóvenes entusiastas y enamorados de su trabajo, explicó con ayuda de un mapa conceptual, la estrategia de sensibilización para la protección de la vida en las vías, bajo la premisa: "Si me cuido yo, también cuido a los demás, y es un cuidado no solo físico, sino legal, económico y hasta un acto de amor, en el cual toda la comunidad es consciente del granito de arena que debe poner para vivir en paz en las vías".

La pedagogía, como vehículo para llevar los mensajes, empezó con algo de escepticismo por parte de algunos y de aplausos por parte de otros, pero con el común denominador de dar de qué hablar en el municipio, hasta el punto de que el sector privado se interesó y empresas, como Autopistas Río Magdalena, apoyaron y financiaron parte de las acciones.

La tríada, como la explicó Luis, uno de los gestores de acción, territorial para la seguridad vial de Vegachí,

se basó en la pedagogía como explicación, difusión y sensibilización en primera medida; la operatividad conjunta en operaciones sorpresa en las cuales se exige toda la documentación del vehículo (SOAT, revisión técnico mecánica, certificado de emisión, limpieza de gases, licencia de conducción y elementos de protección); y un modelo de intervención territorial fuera de las vías a partir de charlas con el acompañamiento de la Policía de Infancia y Adolescencia, la Comisaría de Familia, funcionarios de tránsito y educadores, con el fin de alertar sobre el buen comportamiento en las vías nacionales, municipales y rurales.

Municipio con sabor a caña

Este municipio, distante de la capital antioqueña, Medellín, 147 kilómetros de distancia, se caracteriza tradicionalmente por ser tierra aurífera y en los últimos años productora de caña, lo que le hizo ganarse el apelativo de "Pueblo con sabor a miel".

Localizado en la subregión Nordeste de Antioquia, es uno de los municipios más jóvenes y recientes del departamento al haber sido fundado apenas en 1950. Conocido en un principio como "Vegas de la China", se localiza en la cordillera Central del país, en una extensa región de vegas bañadas por los ríos, El Volcán y La Cruz. Vegachí, sin duda, esconde muchos tesoros. Sus zonas rurales, las cuevas naturales antiguos refugios de los indígenas, las inmensas cascadas de agua fresca, las numerosas fondas para comer y la posibilidad de la pesca recreativa ofrecen un atractivo para los visitantes.

Además de la extracción del oro y la producción de panela, ofrece miel de abejas y frutales. Allí se encuentra piña, cacao, plátano, yuca, caña de azúcar, café, miel y ganado.

Lo primero: conservación de la vida

Curiosamente, entre los pilares mencionados en el marco conceptual de la estrategia, está la necesidad de volver a los instintos de cuidado propio de la vida, en los cuales se debe apelar a revivir la necesidad de autocuidado, instinto en el que muchos animales basan su supervivencia. En síntesis, se trata de

aprender a percibir el peligro y lograr anticiparse a los hechos trágicos que en el caso de los accidentes de tránsito son previsibles casi en un cien por ciento.

“Se han realizado campañas pedagógicas de prevención vial para grupos primarios y secundarios de las instituciones educativas John F. Kennedy y F. Gómez, en las cabecera municipal y en la zona rural, pues se tiene como una estrategia primordial educar a los niños, niñas y adolescentes que forman parte de los actores viales y son los que a futuro viajarán por las vías como conductores", sostuvo Lorena, una de las responsables de esta campaña, quien planteó que si bien la estrategia ya cuenta con resultados medibles, la gran apuesta está en fomentar una nueva generación con cultura del cuidado propio y prevención de incidentes en las vías.

Para el alcalde, el éxito se basó en la constancia y la persistencia de enviar mensajes de prevención, se trata de nunca cansarse de comunicar e informar sobre los riesgos y las formas de prevenirlos, por ello su apuesta pedagógica se dio en programas radiales y por medio del canal local en lo que en su plan de desarrollo denominó “ambientes saludables”. Se trata de espacios conformados por entornos amigables, información y comportamiento adecuados y autorregulación ciudadana, en los cuales la movilidad ha sido un pilar central para la calidad de vida y el desarrollo humano y económico.

Categoría II

Municipios entre 10.001 y 20.000 habitantes

Ganador: **Fredy Arley Cáceres Ramírez**
Alcalde de Málaga (Santander)
Finalista: **Julio Ernesto Sanabria Guerra**
Alcalde de Garagoa (Boyacá)
Finalista: **Flor Ilva Trochez Ramos**
Alcaldesa de Jambaló (Cauca)

Participación permanente para salvar vidas

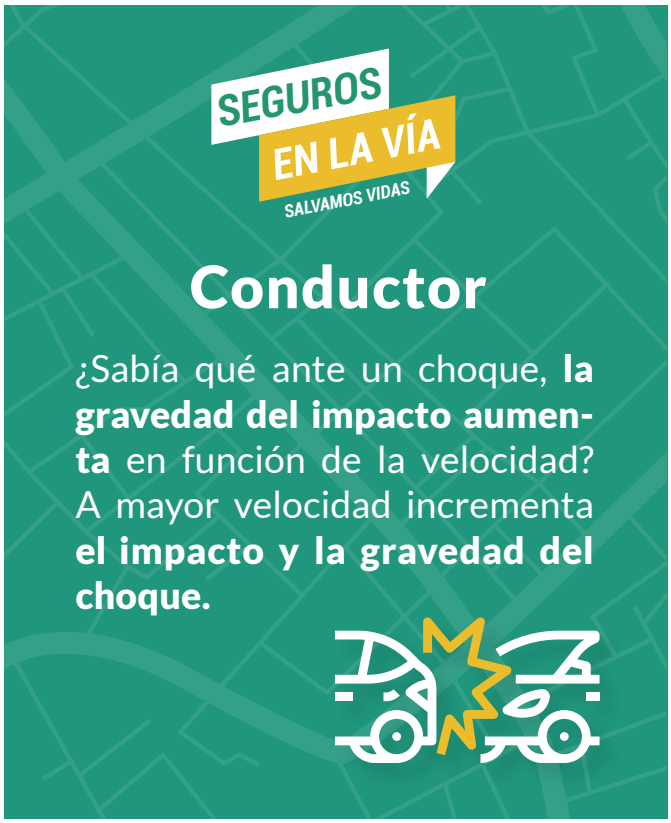
Málaga (Santander)

La administración municipal desarrolló la estrategia "Soy conductor a lo bien", la cual capacitó en normas y señales de tránsito a los conductores de vehículos automotores mediante puestos de control con pedagogía incluida.

Hacia las tres de la tarde, los matachines pintados en óleos gigantes llenos de color y luz propia, oriundos de la cultura popular e histórica de Málaga, recibieron los lentes de las dos cámaras que llegaron desde Bucaramanga de manos del equipo de Colombia Líder, que buscaba retratar una de las mejores estrategias de seguridad vial del país.

Con la presentación pedagógica a la entrada del municipio de la campaña "Movilidad en tu barrio", se inició el intenso recorrido en el que se mostraron los ocho componentes de un plan estratégico de seguridad vial, que por tres años consecutivos logró el impacto ciudadano en los habitantes de Málaga para la mejora en acciones y actitudes encaminadas al cuidado de la vida de peatones, ciclistas, conductores y pasajeros.

El plan ubicó la vida de los actores viales en el centro de la atención, con un claro mensaje transversal: los accidentes de tránsito no son evitables pero si 100 % previsibles. Fue precisamente desde ahí que la administración de Fredy Cáceres encaminó sus esfuerzos hacia la inauguración de la primera Feria de la Seguridad Vial en el municipio, incluidos los actores y autoridades de tránsito de toda la provincia de García Rovira; la ejecución de obras públicas con moderna señalización vial vertical y horizontal; la garantía de desarrollo de campañas semanales con la Agencia Nacional de Seguridad Vial en colegios, juntas de acción comunal y espacio público, en general con testimonios directos sobre las causas de los siniestros viales; la expedición del plan estratégico



Fredy Arley
Cáceres Ramírez
ALCALDE GANADOR

de seguridad vial; la capacitación en empresas públicas y privadas en manejo del cuidado, cumplimiento de las normas y señales de tránsito, Ley 1696 de 2013; la inspección vigilancia y control a las empresas de transporte público a fin de que cumplieran con la normatividad vigente; y la capacitación y graduación de promotores de seguridad vial en los diferentes grados de los colegios.

Próspero municipio colombiano

Málaga, es un municipio santandereano, capital de la provincia de García Rovira, ubicado al suroriente del departamento sobre la Troncal Central del Norte y a 120 kilómetros de distancia de Bucaramanga, capital del departamento. Tiene el privilegio de recibir las ventajas de tres diferentes tipos de climas: páramo, templado y cálido. En tiempos de la Conquista se le llamó "El Valle de los Cercados".

Se caracteriza por haber conservado muchas de las reliquias, archivos, documentos, tesoros e historia de la población, especialmente los de tipo religioso. Y, en ese sentido, es la sede de la diócesis de Málaga a Soatá (en Boyacá), donde desde 1987 reside el obispo. Esa particularidad lo condujo a ser un centro importante en la región con respecto a las actividades económicas, financieras, comerciales, educativas y culturales.

La agricultura y el turismo, con una reconocida infraestructura hotelera, son las actividades de mayor relevancia. La fabricación de ladrillos y cal hidratada en las afueras de la ciudad forman parte de las industrias artesanales de la región.

En diciembre se realiza el famoso Festival de Matachines, en el cual sus habitantes se disfrazan de diferentes personajes folclóricos que representan tradiciones populares.

Mesas de concertación e investigación

Quizá uno de los grandes logros y la premisa de acción en territorio fue la de empezar a menos de una semana del inicio de la administración, mesas de concertación e investigación en seguridad vial, espacios en los cuales diferentes sectores y actores expusieron las necesidades y posibles soluciones a las problemáticas de tránsito en el municipio hacia una eficiente movilidad, sostenible y amigable con el medio ambiente.

Todos los esfuerzos participativos permitieron la creación del Comité de Seguridad Vial, un espacio creado mediante Resolución 239 de 2016, con una continuidad de cuatro reuniones ordinarias al año.

Sin duda y en palabras de Cáceres: “La participación ciudadana fue fundamental para la movilidad. Los habitantes son los que saben dónde, cómo y por qué se presentan trancones, bloqueos, riesgos y accidentes”.

Bajo esa óptica, el municipio implementó un esquema de participación constante con validación de expertos y autoridades para decisiones como los cambios de sentidos de vías y de pares, instalación de reductores de velocidad y estrategias de prevención.

Con la participación, las propuestas y las aprobaciones de todas las partes, tanto institucionales como ciudadanas, el municipio vio cómo las llamadas carpas de la cultura vial llegaron a diferentes puntos en donde los conductores recibieron constantemente sensibilización e información de quince minutos por medio de charlas

y mini conferencias. Allí se proporcionaban datos esenciales para que todos los actores viales identificaran señales reglamentarias, preventivas e informativas.

Paralelamente, el control constante fue el gran protagonista de la estrategia, para ello se expidió un acto administrativo, mediante el cual los vehículos inmovilizados por la Policía de Tránsito, independientemente de la infracción, no eran entregados al propietario o infractor sin tener al día los documentos de la revisión técnico mecánica y el SOAT, por lo que desde entonces deben llevar al despacho copias para la correspondiente devolución de los automotores.

Actuar en todos los frentes

La clave del éxito estuvo en hacer todo en forma simultánea: trabajar con la policía en operativos; estar en los colegios en campañas de sensibilización; y brindar información permanente en las vías sobre el cuidado al peatón, siempre haciendo énfasis en la corresponsabilidad de cada actor con relación a aportar, cuidar y estar atentos a los entornos.

En esa línea el plan incluyó la actividad “Jugando-construyendo la seguridad vial”, que logró llegar a espacios deportivos y eventos como las ferias y fiestas de San Jerónimo, sobre la importancia de usar el andén en el caso de los peatones, ir en el mismo sentido de la vía que en el de los ciclistas, o el uso de cascos certificados para los motociclistas.

El programa se montó a partir de un diagnóstico analítico que, además de reunir los datos cuantitativos sobre los siniestros viales, buscó hipótesis de causas por medio de árboles de problemas para identificar barreras de acción, atención, prevención o acceso a servicios médicos luego de los accidentes viales, y así poder ser corregidos en tiempo récord.

En el campo de la salud y los protocolos de atención médica frente a los siniestros viales, se creó una línea de atención 24 horas solo para este tema, ante lo cual el alcalde afirmó: "Entre los principales resultados obtenidos a través del pilar de atención a víctimas de siniestros viales, está el hecho de que la administración ha podido crear espacios para las emergencias con una línea exclusiva para la atención de cualquier requerimiento, y al mismo tiempo se dispuso que para el traslado de heridos en caso de ser necesario, los bomberos eventualmente pueden facilitar el vehículo para el correspondiente traslado”.

El diagnóstico también arrojó que la velocidad era un factor determinante para los siniestros viales en el casco urbano, y de esta forma se pudo identificar que cuando se superaban los 30 km/hora el riesgo de accidentes aumentaba hasta en un 67 %.

Otro de los factores reconocidos ubicó que en promedio tres de cada cinco personas involucradas en siniestros viales presentaban consumo de alcohol, por lo que las campañas de comunicación se centraron en la prevención transversal de esos aspectos, con buenos resultados.

La prevención y la reparación vial salvan vidas

Garagoa (Boyacá)

Dos unidades móviles para realizar inspección a los buses que prestan el servicio de transporte escolar, permitieron no solo controlar sino hacer tomar conciencia a los garagoenses sobre la importancia de revisar el estado técnico, mecánico, documental, idoneidad del conductor y del monitor, así como controles en ruta. Esto permitió que Garagoa sea el municipio de Boyacá, menor a 20.000 habitantes, con la mejor calidad de transporte escolar.

Julio Ernesto
Sanabria Guerra
ALCALDE FINALISTA

"Se salvaron 16.974 vidas", aseveró con entusiasmo el alcalde de Garagoa (Boyacá), quien lideró el plan de seguridad vial "Porque conocemos el camino", un completo proceso de intervención con dos pilares de acción: la prevención y la reparación.

En el primero se concretó una inversión por 481 millones de pesos, materializados en educación, planes de tránsito, dotación de equipos y seguridad vial, con una acción articulada con la Policía y secretarías de Salud, Educación y Gobierno. Fue en este pilar, en donde se puso el énfasis en el cuidado del transporte de menores de edad, y desde allí se incursionó en la atención y sensibilización de todos los actores viales con un común denominador: siempre pensar en los menores de edad como sujetos fundamentales de protección.

Desde mensajes enfocados en el cuidado de los niños, se buscó la difusión de datos para cuidados y medidas de protección, como el buen comportamiento en asientos delanteros, y requisitos para el transporte escolar, motocicletas y bicicletas, lo que sirvió de camino para sensibilizar y hacer controles a las distintas formas de transporte en otros campos,

como la revisión técnico mecánica, documentación al día, uso de artefactos de seguridad y mejoría en las formas de conducción y movilización peatonal. La consigna: "Cuidando tu hijo, cuidas los de los demás, cuidas el futuro, nos cuidamos todos".

Garagoa, tierra de indígenas

Ubicado en el Valle de Tenza, es el noveno municipio más poblado del departamento de Boyacá. Situado al suroriente, dista de Bogotá 136 kilómetros, y de Tunja, la capital departamental, 81 kilómetros.

Su nombre lo hereda de los chibchas "siervos del sol detrás del cerro"; y también es conocido como "lugar de obligatoria visita" o "el monte de todos".

Caracterizado por sus enormes pendientes, debido a que está atravesado por un ramal de la cordillera Oriental, dispone de agua abundante proveniente de numerosos ríos y quebradas que lo rodean. Gracias a ello tiene gran variedad de productos agropecuarios como maíz, yuca, papa, arracacha, plátano, arveja, fríjol y ahuyama, y gran variedad de árboles frutales y hortalizas.

Los indígenas chibchas vivían en estas tierras desde antes de la Conquista, con sus minas de esmeralda tras las que fueron los conquistadores, entre ellos Gonzalo Jiménez de Quesada.

Control de velocidad y cuidado de la población

Tener cuidado con los menores de edad en las calles, bicicletas y buses, sirvió para la protección de todas las edades en los diferentes perfiles y actores viales. Las estrategias se sumaron a la proyección de intervenciones en infraestructura para emprender acciones como "andenes seguros", actualizar el sistema de señalización vial, y poner en funcionamiento un programa de rehabilitación y mantenimiento de las vías urbanas y rurales, con una inversión superior a los 19.000 millones de pesos.

Cuidar la velocidad con el argumento de poder evitar que un menor de edad sea víctima de un accidente evitable por el exceso de velocidad en las calles del municipio, permitió proponer una adaptación de la

infraestructura para el control de la velocidad vehicular, con miras a promover desplazamientos seguros por parte de los actores en condiciones de más vulnerabilidad: peatones y personas con discapacidad.

Lo que se denominó "medidas de tráfico calmado" llevó a la difusión de mensajes de pacificación del tránsito, una apuesta en los sitios donde los peatones y ciclistas se encontraban en riesgo, debido a la circulación de vehículos con velocidades inapropiadas, especialmente por las características de inclinación y descensos de las vías de Garagoa.

Entre los puntos a revisar, exaltar y replicar de la propuesta está la dimensión de la seguridad vial en diferentes fases e intensidades. En palabras del alcalde se trató de "fomentar capacitaciones en normas de tránsito, movilidad segura y planes estratégicos de seguridad vial, pero promoviendo que las personas puedan asistir autónomamente, sin obligaciones o condicionamientos.

"La premisa —continuó— fue crearles curiosidad en lo que se denominó 'seguridad vial pasiva y activa', para hacer caer en cuenta que quizás cada persona está haciendo todo bien en la vía, pero no se puede tener certeza de si el otro también lo hace, por lo que es clave estar alerta para reaccionar e impedir que el descuido del otro afecte la integridad propia".

Los jóvenes: actores de vigilancia

De forma autónoma, los jóvenes empezaron a constituir mesas de trabajo en los colegios que llevaron a la creación por parte de la alcaldía de los "vigías de seguridad vial en bicicleta", un grupo que recibió la orientación, la capacitación y el acompañamiento para desarrollar su trabajo social en la ciclo vía cada quince días o en el parque temático de la seguridad vial.

Los resultados no se hicieron esperar, y tal como lo pueden sustentar las cifras oficiales de accidentalidad, durante los últimos tres años no se registraron muertes de conductores, motociclistas o ciclistas.

Según Sanabria, el éxito consistió en la puesta en marcha de la "Teoría de las tres eses de la seguridad", expuesta por Williams en 1927 (efectividad, eficacia y eficiencia), según la cual los accidentes de tránsito se pueden prevenir mediante gestión e intervenciones desde la ingeniería, el cumplimiento de las normas y la formación.

Así y con una mezcla de la aplicación de la Matriz de Haddon (desarrollada en 1970, y es el paradigma más utilizado en el campo de la prevención de lesiones), se logró una tríada en la cual se identificaron factores comunes en la accidentalidad histórica de Garagoa antes, durante y después del accidente.

La investigación sobre el estado del arte en movilidad en el mundo, permitió la creación de planes de medios de comunicación con psicología inversa, mediante la cual se dieron a conocer situaciones de la vida real y su afectación, no solo para quienes se veían involucrados directamente, sino los problemas de un accidente de tránsito a largo plazo para familias y comunidades.

Culturas por el bien común

Jambaló (Cauca)

La Guardia Indígena y la Policía de Tránsito unieron sus saberes, cultura, regulación y normatividad de dos cosmogonías diferentes, para garantizar el cuidado de la vida en las vías.

Aquel que tiene la magia y la grandeza de ser un municipio y, al mismo tiempo, resguardo indígena, es uno de los grandes ejemplos en esquemas y manejo de estrategias para la seguridad vial. No es para menos, en medio de las lenguas indígenas nasa yuwe y namtrik, se entretejen los vestidos y accesorios propios de la cultura que van desde la ruana, la mochila y el sombrero hasta el kapisayo.

Allí, en un lugar lleno de la música tradicional de flauta y tambores, la indígena nasa y primer alcaldesa mujer de Jambaló, Flor Ilva Tróchez Ramos, recibió con una cálida sonrisa y plena de energía al equipo de Colombia Líder, que documentó el paso a paso de la ambiciosa estrategia de seguridad vial, con sus respectivos avances y resultados, divulgados a través de la emisora *Voces de Nuestra Tierra*.

Precisamente, las condiciones particulares de este territorio, condujeron con innovación a la regulación del tránsito y transporte, con el fin de reducir el número de siniestros viales y las consecuentes pérdidas de vida.

Flor Ilva
Trochez Ramos
ALCALDESA FINALISTA

El punto de arranque fue la elaboración y coordinación de un plan de intervención y control entre las autoridades veredales y la guardia indígena, para de esta forma crear una red de comunicación por medio de radios en las 36 veredas, la que permitió información en tiempo real sobre movilidad, problemáticas de transporte, siniestros viales y heridos.

Tierra de indígenas

Jambaló, ubicado en la cordillera Central de los Andes colombianos, tiene la doble condición de ser al mismo tiempo municipio y resguardo indígena. Situado a 80 kilómetros de Popayán, la capital del departamento del Cauca, está rodeado por

SEGUROS EN LA VÍA
SALVAMOS VIDAS

¿Sabía qué?

Si un conductor choca a **30 km/hora** o menos, se evidencia que la **posibilidad de sobrevivir es mayor al 90 %** y que la distancia de frenado es menor a seis metros.

pequeñas ciudades donde se encuentran asentados diferentes grupos indígenas: Caloto, Toribio, Páez, Silvia, Caldono y Santander de Quilichao.

En el área rural habita la mayor parte de la población, cerca del 89,3 %, y el 97,7 % de sus habitantes corresponde a las etnias nasa y misak. En calidad de resguardo indígena fue establecido desde 1702, cuando el cacique Juan Tama de la Estrella alinderó el territorio, es decir, estableció sus límites geográficos, y fue constituido como municipio en 1904.

Caracterizado por su esencia indígena, allí se practican rituales ancestrales como el *sek buy*, el año nuevo nasa; el *cxapucx*, la ofrenda a los muertos; y el *saakhelu*, en el que se le brindan a la Madre Tierra, animales, comida y semillas, en agradecimiento a la fertilidad de la tierra y en busca de mejores cosechas para los meses futuros.

Esfuerzos conjuntos para salvar vidas

Debido a la especificidad de la región y con suma creatividad, se creó un protocolo de atención y conciliación para casos de choques e incidentes menores, en los cuales la aparición de los llamados "comités conciliadores" permitieron un trabajo en el sitio de los hechos viales entre las partes, la mediación de un representante de las juntas indígenas, y con presencia de autoridades de la Inspección de Policía y Tránsito. Estas instancias concertaron entre sí tiempos máximos de velocidad para llegar a acuerdos que cumplieran, tanto con las normativas indígenas, como con las generales de la policía.

Unir la cosmogonía de una cultura indígena con los procesos jurídicos y policivos no es fácil, pero fue una tarea obligatoria en Jambaló, para ello se crearon mesas de trabajo en cada una de las veredas del resguardo en donde se innovó un protocolo que las partes acordaron, y que llevó a la conformación de un grupo de auditoría desde la comunidad. Esta auditoría permitió la garantía de un control realizado por la misma comunidad, y en el cual la palabra es una garantía de cumplimiento y de respeto, incluso más allá de la multa escrita.

En otras palabras, las partes asumieron un compromiso para el cumplimiento de los acuerdos de las mesas y normas de tránsito, en las cuales si bien existían las multas formales aplicadas por las fuerzas del orden, la presión ejercida por los mismos habitantes era mucho más contundente.

Una de las particularidades de Jambaló consistía en que más del 92,3 % de sus vías no están aún asfaltadas o pavimentadas, lo que impide el tránsito a altas velocidades. Esta situación condujo a la adopción de un plan especial y particular con respecto a otras zonas del país, con la instalación de controles para el mantenimiento de vehículos y la prevención del consumo de sustancias mientras se conduce.

Este contexto, llevó a la creación del programa integral "Salvando vidas", cuyo objetivo consiste en brindar la información necesaria para reportar situaciones de riesgo como derrumbes, lluvias fuertes, desbordamientos o riñas en las vías, que desemboquen en problemáticas de seguridad en la movilidad. Al poner en práctica esa nueva concepción, se logró una disminución en el índice de siniestralidad vial.

Sin duda, la acción de la guardia indígena para la seguridad vial es uno de los aportes más destacados de la experiencia de Jambaló, al demostrar que es posible desde las divergencias culturales encontrar ejes de convergencia en torno al cuidado de la vida en la vía.

Categoría III

Municipios entre 20.001 y 100.000 habitantes

Ganador: **Yamit Noé Hurtado Neira**
Alcalde de Paipa (Boyacá)
Finalista: **Román Fernando Monsalve Sánchez**
Alcalde de Amalfi (Antioquia)
Finalista: **Iván Alonso Montoya Urrego**
Alcalde de Sabaneta (Antioquia)

La apuesta por una movilidad sostenible y sustentable

Yamit Noé
Hurtado Neira
ALCALDE GANADOR

Paipa (Boyacá)

En este municipio boyacense, se realizó el "Estudio de rutas de transporte urbano", en el cual se elaboró un análisis de costos para el servicio individual y mixto, así como el incentivo para tiquete de subsidio.

Llegar a Boyacá es entretejer un diálogo con la historia, la Independencia y la educación; a su vez, visitar Paipa, es adentrarse en un mágico espacio de calles y arquitectura colonial que transporta la mente a hechos trascendentales como la batalla del Pantano de Vargas en 1819.

Con olor a queso, amasijos y masato, la conocida "Ruta de la almojábana" es una de las vías nacionales más transitadas con cerca del 9 % del flujo vehicular del país.

Precisamente por ello, durante su administración el alcalde Yamit Hurtado, lideró el "Programa por una movilidad y seguridad vial, incluyente y efectiva", basado en diversas actividades que involucran desde el proceso de implementación del Plan Maestro de Movilidad, pasando por el plan vial para garantizar un ordenamiento de la red de vías y jerarquización de las mismas, hasta el fomento de la movilidad peatonal y en bicicleta, mediante el mejoramiento de espacios públicos en aras de lograr la supresión de barreras arquitectónicas para el peatón y la bicicleta.

Para Hurtado y su equipo, la innovación e inclusión en el transporte público municipal fue la meta en un gran prototipo de política pública que si bien contaba con intervención en infraestructura, se concibió de manera integral con las dimensiones de: atención, orientación, guía, pedagogía, cuidado de la vida, construcción y control.

Garantizar nuevos servicios

Poner en práctica el modelo, llevó a pensar la movilidad y los servicios asociados con lineamientos que

parecían sencillos y los cuales el municipio no disponía hasta antes de 2016, como: centros de atención con fácil accesibilidad y evacuación; plataforma vehicular; rampa de abordaje; rampa móvil manual; plataforma elevadora; sistema de arrodillamiento; dispositivos de rampas y elevadores mecánicos; y espacios para sillas de ruedas con buena ubicación, orientación, pasamanos y asideros de sujeción.

Pero la inclusión, el reconocimiento de la discapacidad y la diversidad, no se quedaron en los espacios fijos sino que fueron migrando poco a poco a servicios móviles. En este sentido, las empresas de transporte habilitadas para la prestación del servicio público de pasajeros que deseaban reponer los automotores, solo lo podían hacer con equipos matriculados o registrados para dicho servicio, previamente homologados ante el ministerio de Transporte y que cumplieran con las especificaciones y requisitos técnicos de innovación ya mencionados.

Tarifas diferenciales para población especial

En esa misma línea, la movilidad autosostenible y sustentable a la que le apostó Paipa, incluyó estudios y concertaciones con el sector privado de transporte, con el fin de establecer tarifas preferenciales para población estudiantil, personas con discapacidad, e integrantes de grupos sociales como los adultos mayores.

De cualquier forma, uno de los principales éxitos del municipio, fue la alimentación cualitativa de un sistema de información en tiempo real, en el cual los informes policiales y de gestores de vías eran procesados para encontrar puntos comunes de los siniestros viales y así prevenir directamente dichas variables.

En palabras del alcalde: "La administración municipal a través del Comité de Seguridad Vial y del Observatorio de Accidentalidad, fue alimentada por la información contenida en los informes policiales de accidentes de tránsito; elaborados por los guardas de tránsito en el municipio, bajo la premisa de que la seguridad vial constituye un fenómeno sociotécnico de complejidad. Por esto, en la implementación de cualquier iniciativa intervienen un gran número de variables de carácter técnico, pero siempre con pedagogía social; la ciudadanía es más receptiva con canales multimedia, intervenciones en calle o cualquier idea que le haga vivir una experiencia más allá de un folleto o un afiche".

Entre las decisiones tomadas, luego de los aportes de diferentes mesas —entre las cuales están las técnicas, la gran mesa ciudadana y las administrativas— se destacó que en 2016 se procedió a implementar el sistema de detección electrónica. Se trató de un moderno sistema que buscaba controlar la velocidad y, posteriormente, proceder a sancionar a aquellos infractores que excedían los límites de velocidad establecidos.

Paquete de medidas con énfasis en procesos pedagógicos

Las intervenciones, cambios y arreglos, tanto en vías como en espacios públicos para peatones y ciclistas, estuvieron acompañadas de procesos pedagógicos en los cuales se incluyeron capacitaciones, sensibilizaciones y estrategias de divulgación e información, con el fin de enterar a la ciudadanía sobre los temas de movilidad y de los espacios que se entregarían.

Con los más de 7000 metros cuadrados construidos de andenes, en los cuales se incluyeron los senderos peatonales seguros a la orilla del lago Sochagota y la peatonalización de la calle 25, se implementó paralelamente el "Programa levanta la mano por la seguridad vial", que llegó al 90 % de los estudiantes de las instituciones públicas del municipio, educativas privadas y jardines infantiles.

Una de las medidas más innovadoras y aplaudidas por la comunidad consistió en que los infractores por comparendos al conducir en estado de embriaguez prestaran horas sociales en las campañas de seguridad vial.

Como eje transversal de intervención, se creó el grupo de reguladores viales, capacitados para ejercer funciones de pedagogía y sensibilización con los diferentes actores viales en conductas seguras y el correcto uso de las vías del municipio, quienes además organizan y regulan el tránsito durante el ingreso y salida de los estudiantes de las distintas instituciones educativas, reforzando así las capacitaciones hechas por parte de la secretaría de Tránsito.

Líder en modernización vial y atención inmediata a incidentes de tránsito

Román Fernando
Monsalve Sánchez
ALCALDE FINALISTA

Amalfi (Antioquia)

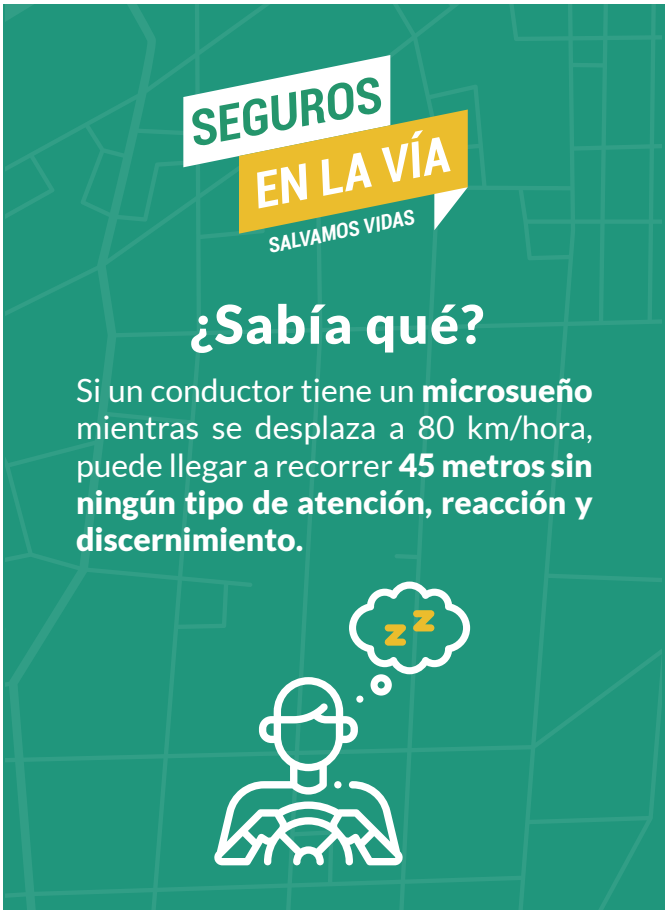
La administración del alcalde Monsalve Sánchez fue galardonada por el colectivo ciudadano La Ciudad Verde, en el Foro Urbano Mundial, con sede en Medellín. En el encuentro se destacó que era uno de los municipios con más bicicletas por habitante en Colombia.

"Con cuatro uniformados, tres agentes y un técnico operativo de tránsito se logró la modernización administrativa del tránsito en Amalfi en 2017", aseveró el alcalde Román Fernando Monsalve Sánchez, quien lideró el Plan Integral de Movilidad Vial.

Este plan unió esfuerzos en pedagogía, operatividad y campañas de información, para la prevención de siniestros viales en el municipio de Amalfi, al nordeste del departamento de Antioquia.

Tal como lo menciona su himno, Amalfi "de sublime dignidad… nos enseña el camino, que debemos transitar", desde 2017 el municipio dispone de programas muy completos de movilidad y seguridad vial. Entre las propuestas novedosas se destacan, además de la misional, la modernización de la señalización, la demarcación vial y el arreglo de la malla vial.

De igual modo se puso en marcha, "La cátedra en vía", una apuesta transversal con una propuesta de intervención y sensibilización en colegios, parques y puntos itinerantes de conferencias para conductores. El común denominador fue que en los diferentes espacios se entregaron elementos de protección para los distintos actores de la movilidad en el municipio.



Innovación, análisis e información

El punto que llevó a Amalfi a ser uno de los más innovadores en la atención de siniestros viales, se inició con el análisis de las tendencias comunes en estos, y desde allí apareció la activación de una línea telefónica exclusiva para recibir información de incidentes de tránsito. El canal de atención tiene disponibilidad las 24 horas del día y está enlazado con el hospital El Carmen, los organismos de socorro, la policía y el ejército, y los conductores de empresas de servicio público que operan en el municipio. La administración de Amalfi, asimismo, desarrolló un proceso de mensajería instantánea para reporte fotográfico y trazabilidad en cada incidente con respuesta y novedad en el sistema de movilidad, según la misión de bomberos voluntarios, Cruz Roja, Defensa Civil, hospital, policía y oficina de Tránsito Municipal.

Incentivar uso de la bicicleta

Entre los aciertos de la política de tránsito sobresale el esfuerzo constante en reducir la velocidad e incentivar la movilidad limpia y sostenible. Para lograrlo, se diseñaron y pusieron en marcha programas como "En-bici-áte con la movilidad", "Pedalée seguro", "Rodando hacia el futuro" y "Rodando en bicicleta", lineamientos por los que fue reconocido como uno de los municipios con mayor uso efectivo de la bicicleta en todo el país.

Con el ánimo de incentivar y fortalecer el uso del llamado "caballito de metal", se adquirieron cuatro bicicletas para el cuerpo operativo de la secretaría de Movilidad, una manera de transmitir confianza desde la operación estatal en el mismo elemento que se buscaba estimular. De esa forma, los funcionarios públicos participaban activamente de los ciclo-parches, dando el ejemplo y desarrollando su labor en medio de los paseos en bicicleta por el área urbana del municipio.

En la etapa final, se instalaron bici-parqueaderos en zonas estratégicas del municipio como el parque principal, con el fin de restarle terreno poco a poco a los espacios de estacionamiento de motos y eliminar los de carros; después de eso, los amalfitanos incorporaron poco a poco en el día tras día una consciencia de urbanismo que concede privilegios al ciclista con respecto a los conductores de automotores.

Para dar integralidad a las acciones, a la par de su gran apuesta por la bicicleta, en Amalfi también se hicieron inversiones y se realizaron esfuerzos en la formación de agentes infantiles, lo que se sumó a la realización de 22 campañas de prevención y educación vial.

Lograr las apuestas integrales pasó por el fortalecimiento de la secretaría de Movilidad con cinco dotaciones, así como la adecuación del Plan Municipal de Seguridad Vial, que permitió asesorar y fortalecer seis empresas de transporte y el desarrollo de un estudio de viabilidad para la construcción de una terminal de transporte.

Los resultados obtenidos fueron dados a conocer por la opinión a través de campañas de difusión, motivo por el cual, el grupo cívico Jóvenes Defensores de la Movilidad, se enfocó en la prevención del consumo de alcohol en relación con la conducción.

Desde esa óptica y con la instalación de 650 señales viales entre urbanas y rurales, y el mantenimiento de 468 señales de tránsito, se activaron una serie de intervenciones en el canal local Teleamalfi y la Asociación Antena Parabólica, con el fin de desembocar en lo que se conoce como “un semillero audiovisual”, en el cual se diseñaron los materiales publicitarios de la campaña para apropiar las intervenciones en infraestructura y hacer un uso adecuado de la misma.

Adecuación de la malla vial

Sabaneta (Antioquia)

Se propuso la creación de un centro de análisis en seguridad vial, que permitió un estudio de cifras para establecer con claridad y puntualidad las características comunes en los siniestros, los tipos de actores viales afectados, las zonas geográficas donde ocurren los sucesos y los puntos comunes en los hechos son de gravedad.

Iván Alonso
Montoya Urrego
ALCALDE FINALISTA

"Donde empieza el Valle de Aburrá, se divisa una linda pradera... un pueblo emprendedor y pujante, amante de la libertad... Esculpiendo un futuro brillante... Orgulloso de su realidad", no hay mejores frases para describir a Sabaneta, en Antioquia, cuyas poblaciones vecinas son Itagüí, Envigado, Caldas y La Estrella, todas en el área metropolitana muy cerca a Medellín. No es para menos, estas frases forman parte de su himno, el mismo que se ha consolidado con orgullo en los eventos del colegio, el parque central y los sucesos departamentales, y que se ha difundido en una voz a voz generacional.

Con esa misma estrategia del voz a voz, fue que por medio de 30 agentes viales y 53 educadores, se llevó a la ciudadanía la información sobre las diferentes campañas para el fortalecimiento de la seguridad vial. Sin duda, fue la comunicación bidireccional la que permitió tener un contacto directo, en el cual la retroalimentación cumplió un papel crucial frente a las inquietudes de la comunidad.

Hacia el año 2016 fue cuando en una Mesa de trabajo sectorial para movilidad, el alcalde Iván Alonso Montoya Urrego, propuso la creación de un centro de

análisis en seguridad vial, que permitió el estudio de cifras para establecer con claridad y puntualidad las características comunes en los siniestros viales; allí se establecieron los tipos de actores viales afectados, las zonas geográficas donde ocurren los sucesos y los puntos comunes en los hechos de gravedad.

Desde ahí, se impulsó un Plan de Movilidad, pionero en la región, para velar por el mejoramiento del sistema de movilidad urbano-regional, a partir de la necesidad de optimizar la eficiencia operativa del sistema y de la organización y articulación del manejo vial con el Plan Básico de Ordenamiento Territorial.

Medidas con resultados

El programa fue uno de los primeros del país en implementar estrategias para mejorar la accesibilidad y la inclusión de la movilidad de personas con discapacidad, por medio de la adecuación de más de 35.000 metros cuadrados de andenes con rampas y losas podotáctiles; adicionalmente, se logró concertar una tarifa preferencial para adultos mayores, con un ambicioso programa de educación vial con más de 24.000 personas beneficiadas directamente en tres años.

Notar el enfoque, las intervenciones y los cambios en la infraestructura y cultura vial, no es difícil cuando se visita el municipio, en cada una de las calles sale a la luz el diferencial de la planeación e inversión en movilidad: vías e infraestructura pensadas para el cuidado de la vida, la equidad, el respeto y sobre todo espacios que garantizan el disfrute de niños, niñas y adolescentes.

Si bien los cambios fueron blanco de críticas, con el paso de los días iban desapareciendo para convertirse en apoyos a los ciudadanos.

Posiblemente la principal barrera para cambiar la mirada de la movilidad de los carros y el asfalto, a centrarse en la vida de las personas, se demuestra con las ventajas de los resultados en tiempo, confianza y seguridad en el día tras día de la ciudadanía, situación que poco a poco habla por sí misma sobre las ventajas de cambiar de óptica con respecto a la seguridad vial.

Así, los sabanetenses de diferentes edades se fueron sumando a una serie de campañas basadas en ordenar las vías, las señales y las normas de movilidad, no para correr más, andar más rápido o evitar multas, sino para cuidar entre todos la vida de todos.

Abanico de campañas pedagógicas e informativas

De esa forma aparecieron campañas como “La vía es de todos”, en la cual se llevaron mensajes de forma pedagógica a los puntos de mayor confluencia de los actores viales en el municipio; o “Yo sí voy”, una invitación a taxistas para mejorar la calidad del

servicio, acceder a pólizas y seguros y así poder mostrar las ganancias, garantías y tranquilidad de acceder a dichos campos.

Las campañas, seis en total, tuvieron un factor en común: evidenciar que todos los habitantes del municipio en algún momento fueron peatones. Y por ser el actor vial de mayor condición de vulnerabilidad era necesario sensibilizar sobre el cuidado de la vida a partir de sentirse "como peatones" y, por ende, actuar en cualquier lugar como si se estuvieran desplazando a pie por la ciudad.

A partir de las acciones relacionadas con el enfoque de peatón, aparecieron nuevos espacios de diálogo y creación de soluciones a problemas viales en las zonas urbanas y rurales. Por ejemplo, por medio del Comité de Empresas Transportadoras se acordó un cambio estructural del transporte público en el cual se trasladó la zona de cargue y descargue a un punto de acopio para el transporte intermunicipal e individual municipal. El impacto, no fue solo de descongestión vial sino de habilitación de un sistema de mejoramiento y arreglo de la malla vial en 25 sitios estratégicos por alto flujo vehicular, que al no contar ya con cargue y descargue indiscriminado en todo el territorio, recibió inversión de señalización para peatones, mejora de andenes y arreglos más eficientes y duraderos en zonas residenciales que antes eran usadas por vehículos de carga pesada.

En contraprestación sobre la colaboración de transportadores y taxis, se implementó un programa de autocuidado en el trabajo del transporte, que sumó desde conferencias en salud ocupacional y prevención de siniestros viales, hasta la entrega de elementos pensados en la protección de los transportadores como mangas y gorras para la protección de rayos solares.

Recuperación de espacios y de vías

El programa permitió en tiempo récord y sin el paso constante de vehículos pesados, la recuperación y mantenimiento de 77.795 metros cuadrados de espacios, con nuevas reglamentaciones como la

demarcación en zonas escolares, cercanía a parques, zona rural y parque principal para que los conductores no transitaran a más de 30 km/hora.

Con el paso del tiempo, se logró una suerte de autorregulación de los conductores premiados, con el apoyo del SENA y el Ceoget (Centro de Orientación y Gestión para el Trabajo de Sabaneta), con el acceso a cursos en servicio al cliente, mecánica automotriz e inglés, para así tener una mejor atención con los extranjeros que visitan el municipio.

De manera innovadora, se crearon los retenes y controles lúdicos, en los cuales no se hacía inspección sino pausas activas especialmente a conductores de carga pesada, para evitar los microsueños en los trayectos en los cuales se evidenció mayor accidentalidad.

La construcción de las ciclorrutas también tuvo un aumento para destacar, pues se intervinieron 1,3 kilómetros que unieron la parte central del municipio con las estaciones del metro y con las de Encicla (Sistema Público de Bicicletas del Área Metropolitana del Valle de Aburrá), con el fin de tener una infraestructura idónea para los ciclistas. Así mismo, se crearon los recorridos nocturnos en bicicleta que permitieron la apropiación por parte de la ciudadanía de dichos tramos.

Categoría IV

Municipios de más de 100.001 habitantes

Ganador: **León Mario Bedoya López**
Alcalde de Itagüí (Antioquia)
Finalista: **Héctor Guillermo Mantilla Rueda**
Alcalde de Floridablanca (Santander)
Finalista: **Jairo Ortega Samboní**
Alcalde de Palmira (Valle del Cauca)

Campañas lúdicas sobre normas de tránsito

León Mario
Bedoya López
ALCALDE GANADOR

Itagüí (Antioquia)

El equipo de patrulleritos de la secretaría de Movilidad promovió campañas periódicas, en las cuales se utilizaron elementos lúdicos, como paletas, juegos de calle, escaleras, dominós, golosas, concéntrese y rompecabezas, mediante los cuales se enseñaron las normas de tránsito, y también contribuyó a disminuir los siniestros viales en este municipio.

"En ese pueblo valiente y luchador que tiene una morada que alumbra como el sol", como reza su himno, en Itagüí se convirtió en un plan reunirse en familia los sábados a las 12:30, para sentarse ante el televisor y ver el programa institucional de cuidado en la vía y movilidad; espacio de Teleantioquia, en el cual se dieron a conocer las acciones, estrategias y actividades de la secretaría de Movilidad.

Además, se explicaron los resultados de las investigaciones del QX-Tránsito, un sistema de información propio que relaciona estadísticamente la siniestralidad en la jurisdicción con causas comunes, mediante el cual se han logrado analizar las tendencias y causas de la mayor parte de siniestros viales en el municipio.

El programa, entre otros aspectos, relató el paso a paso de la instalación de más de 2600 señales de tránsito, además de la innovadora alianza entre empresas privadas de transporte y la alcaldía para incrementar la cobertura de rutas con altos estándares de calidad y confort para los pasajeros.

Al mismo tiempo se hizo la integración al Sitva (Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá), en conjunto con el Área Metropolitana, presente en las distintas estaciones del municipio.

Difusión por medios y acciones integrales

Gracias al programa de televisión, personajes como don Pedro de 87 años, salió en la pantalla chica y se volvió un abuelo famoso cuando contó cómo el Decreto 1629 de 2018 —por medio del cual se establecieron tarifas diferenciales para adultos mayores y personas con discapacidad— le ayudó a mejorar sus finanzas personales, al no tener que gastar en transporte hasta la mitad de su bono mensual entregado por la administración en el desplazamiento para ir a reclamarlo.

Los niños, niñas y adolescentes también tuvieron un espacio y líneas de acción, en un plan que si bien tuvo su punto más visible en televisión, se trató de una estrategia de acciones integrales; por ejemplo, allí se mostraron actividades como el Plan Ruta Segura, un proceso de controles y operativos para revisar constantemente a las rutas escolares, garantizando que siempre tuvieran un coordinador mayor de edad, adicional al conductor del vehículo; también se insistió en que portaran los emblemas respectivos que los identifican como transporte escolar y con un contrato de prestación del servicio entre la empresa y la institución educativa, o directamente con los padres de familia.

Los controles fueron tan insistentes que incluso padres y empresas se organizaron autónomamente para que por medio de veedurías ciudadanas, se pudiera verificar que no se transportaran menores de 10 años de edad en sillas delanteras, que cada niño o niña fuera en una sola silla de la buseta con su respectivo cinturón de seguridad, y que el transportador llevara obligatoriamente equipo de comunicación (celular).

Acciones estructurales

En cuanto a la infraestructura vial, los proyectos se encaminaron a mejorar las condiciones de desplazamiento, especialmente a los peatones con movilidad reducida y limitaciones visuales; para lograrlo, se estudiaron los puntos del municipio que contaban con barreras físicas, para luego eliminarlas, y en el mejor de los casos, construir desde cero andenes con anchos adecuados e incorporación de las franjas, táctil guía y demarcadora de borde.

La malla vial no se quedó atrás. Por ello se realizó su mantenimiento y rehabilitación, y la señalización vial horizontal y vertical, en aquellas vías que representan mayores problemas de movilidad y accidentalidad.

De igual modo, se hizo la modernización del alumbrado público, con la implementación de luminarias led, que como muestran las cifras ayudó en la disminución de siniestros viales nocturnos en los tramos intervenidos.

Al mismo tiempo se hizo la poda de especies arbóreas que contribuyeron a mejorar la visibilidad de los conductores, en colaboración con la secretaría de Medio Ambiente.

Se estableció, asimismo, que la relación armónica entre peatones, ciclistas, conductores y motociclistas depende de un correcto manejo de mensajes en cruces, en consecuencia el municipio invirtió 11.000 millones de pesos en la repotenciación y modernización de la red de semáforos, especialmente en quince puntos de alta accidentalidad identificados en diarios de campo.

En síntesis, se trata de apuestas integrales de intervención, que van más allá de la pavimentación de vías.

Programa de patrulleritos de tránsito

Este programa, que se ha convertido en ícono nacional y que ya completa cuarenta años, ha sido destacado por parte de diferentes entidades de los órdenes municipal y nacional, gracias al trabajo realizado con niños y jóvenes de 8 a 16 años, constituyendo un grupo de alrededor de 150 niños y niñas, los que reciben formación en temas de prevención, seguridad y educación vial. Esta formación redunda en bien de la comunidad de este municipio antioqueño.

Los anteriores programas e iniciativas han sido complementados por la comunicación y las nuevas tecnologías, con cobertura cercana a los 42.000 seguidores en internet, al pasar de un solo canal de publicación a un medio de comunicación permanente, en el cual se responden dudas e inquietudes de los ciudadanos y se brindan orientaciones en el acceso a la amplia gama de oferta institucional en movilidad y seguridad vial.

El equipo de patrulleritos de la secretaría de Movilidad promovió campañas periódicas, en las cuales se utilizaron elementos lúdicos, como paletas, juego de calle, escaleras, dominós, golosas, concéntrese y rompecabezas, mediante los cuales se enseñaron las normas de tránsito, y también contribuyó a disminuir los siniestros viales en este municipio.

Atención permanente de emergencias viales

Héctor Guillermo
Mantilla Rueda
ALCALDE FINALISTA

Floridablanca (Santander)

Como estrategia innovadora se realizó un proceso de contacto directo con el ciudadano en el que el propio alcalde recorrió una zona predeterminada para escuchar y observar las principales inquietudes planteadas por los residentes y la comunidad florideña, en temas de movilidad. La información recopilada se cruzó posteriormente con cifras, y así se logró tener una radiografía real sobre las problemáticas de mano de quien las vive día tras día.

"Que la vida se vuelva un altar", es una de las frases del himno de Floridablanca, en Santander, que hoy no solo alude a su historia, sino a la premisa de uno de los planes de seguridad vial más exitosos del país.

Este es un municipio situado al noreste de Colombia, muy cerca de la capital santandereana, Bucaramanga, y pertenece a su Área Metropolitana. En los últimos años experimenta un gran desarrollo urbanístico y aporte a la región. Es conocido por sus obleas, turismo, parques, centros comerciales, clínicas, educación de calidad, y también ha sido polo del progreso de la región durante los últimos años.

Atención inmediata

Para detallar las acciones emprendidas por parte de la administración del alcalde Héctor Guillermo Mantilla Rueda, los micrófonos de Colombia Líder llegaron al municipio, no sin antes hacer uso de la línea que atiende situaciones de emergencias viales las 24 horas del día. El resultado: la llamada tiene respuesta en menos de 30 segundos y se brindan indicaciones técnicas, legales y soporte operativo en tiempo real.

La línea telefónica local (7) 6485066 atendió entre abril de 2016 y agosto de 2019 más de doscientas

mil solicitudes efectivas, con tres tipos de énfasis: (1) Orientación en tiempo real para el paso a paso en accidentes viales para todos los actores involucrados. (2) Orientación sobre comparendos, cursos y normas para la prevención de siniestros viales. (3) Recolección de información sobre reportes ciudadanos que permiten saber las problemáticas de infraestructura o mantenimiento de la malla vial.

Fue por medio del tercer componente como se logró la identificación de puntos de intervención por triangulación de datos y reportes ciudadanos. El análisis hecho por parte de la secretaría de Movilidad, logró establecer que los espacios que requerían intervención inmediata fueron: Cañaveral carrera 30 entre calles 23 y 26; colegio Cajasan calle 29 con carrera 9; instituto José Elías Puyana Sede A; vía Antigua-Floridablanca y Bucaramanga; transversal Metropolitana barrio Caracolí-barrio Zapamanga VI; y la vía Ruitoque Bajo, en La Hormiga, Floridablanca.

En cualquier caso, la línea de atención es la parte más visible de un amplio proyecto de intervención en movilidad que unió diez campañas de sensibilización y comunicación: "Soy ciudadano formal"; "Le pongo freno al alcohol"; "Liga de la seguridad vial"; "Deslígate del alcohol al volante"; "Guardianes de la vía"; "Valientes"; "Tránsito en tu barrio"; "De coactivos a persuasivos"; "Unidos por la seguridad vial"; y "En Floridablanca sí pedaleamos".

En simultánea se activó la intervención en vías del municipio en las cuales se instalaron más de seiscientas señales y resaltos, además de 551.598 metros de líneas demarcadas.

Con la nueva infraestructura para la movilidad, se procedió al control en las zonas, y de esta forma se sumaron entre agosto de 2018 y agosto de 2019 más de setenta operativos especiales, con énfasis en el cuidado de niños, niñas y adolescentes, a quienes también se les llegó por medio de las aulas de clase con la estrategia "Saber moverse", la que benefició a más de nueve mil estudiantes.

Alianza público-privada

Entre las situaciones más innovadoras se destaca la vinculación con el sector privado, ya que mediante alianzas estratégicas y con la figura de responsabilidad social empresarial, se aunaron inversiones e interacciones desde el patrocinio a las iniciativas comunicativas, hasta la apertura de espacios en las empresas para la sensibilización sobre conducción, alerta en andenes y uso de elementos de protección en el caso de motociclistas y bici-usuarios.

En palabras del mismo alcalde, se puede decir en síntesis que: "Todo es posible si se logra que la comunidad se apropie, participe, haga veeduría y, por ende, también apruebe y se sume a las estrategias y campañas".

Por ejemplo, con el fin de acercar las acciones y los servicios al ciudadano, se creó el "campus ciudadano", un espacio móvil en el cual se trasladan funcionarios para que los interesados en temas de movilidad, tengan una asesoría real sobre las principales inquietudes.

Así mismo, se constituyeron los "consejos ciudadanos para la movilidad", espacios en los cuales se atienden de forma personal una tras otra las inquietudes recogidas y planteadas.

"Todas estas acciones tienden a descentralizar los despachos y llevarlos al barrio, porque si hablamos de movilidad, la administración también debe moverse", concluyó.

Paquete de medidas para reducir siniestros viales

Palmira (Valle del Cauca)

La campaña "Salvemos vidas en las vías" de Palmira alcanzó 665.102 personas en redes sociales; se firmaron diez pactos ciudadanos, y cerca de 29.642 personas se comprometieron a mejorar conductas puntuales en la vía, lo que contribuyó a salvar vidas con este paquete de medidas viales.

Jairo Ortega
Samboní
ALCALDE FINALISTA

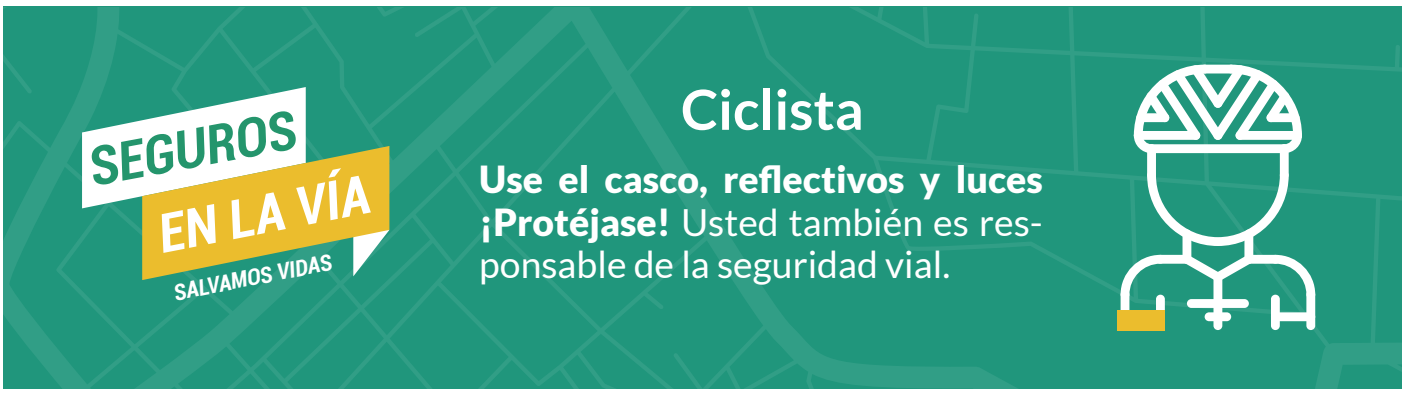
"Circundando de estriadas palmeras, y ceñido de perlas y de oro, hoy te yergues portando el tesoro, oh magnífico pueblo sonoro, de cien primaveras", con esa descripción del himno de Palmira, no hay mejores palabras para referirse al municipio del Valle del Cauca, el mismo que de acuerdo con la secretaría de Movilidad pasó de tener 26.000 motos en 2013 a 104.000 en junio de 2019, es decir, uno de los territorios con mayor crecimiento en este aspecto del país.

Con cifras lo más precisas posibles, actualización constante y estudios que permitieron análisis históricos para entender las dinámicas de movilidad y accidentalidad, la administración del alcalde Jairo Ortega Samboní tuvo como primera apuesta de gobierno, el fortalecimiento del Observatorio de Seguridad Vial y la reactivación inmediata del Comité Municipal de Seguridad Vial, como un espacio de discusión para poner en marcha estrategias de seguridad vial, con las que se lograron disminuir la siniestralidad vial en el municipio.

Palmira es un municipio ubicado al sur del departamento del Valle del Cauca, conocido como la "Villa de las Palmas" y forma parte del Área Metropolitana de Cali. Es un importante centro industrial, donde funcionan importantes ingenios azucareros. Allí opera además el CIAT (Centro Internacional de Agricultura Tropical), donde se realizan investigaciones de desarrollo de producción agrícola.

Paquete de medidas

Una de las acciones más destacadas en esta adecuación vial, fue la materialización del Plan Estratégico de Movilidad Territorial (PEMT), un esquema de intervención orientado a optimizar la accesibilidad, la articulación, la integración, el ajuste y la complementación del sistema vial, y en general de los modos de transporte y del desplazamiento humano.



El enfoque que guió este proceso de cambio fue: el cuidado de la vida en el espacio público, con énfasis en los actores viales en condiciones de más vulnerabilidad empezando por peatones, ciclistas y motociclistas.

Los diagnósticos establecieron que además de ser necesario hablar de movilidad desde los vehículos, lo es desde las relaciones ciudadanas, el cuidado del otro y la responsabilidad constante en no causar daños a los demás.

Cuando se estaba haciendo el diagnóstico empezaron a aparecer unas necesidades urgentes de intervención por parte de la alcaldía que no se habían tenido en cuenta y que, paradójicamente, eran causas graves de la accidentalidad vial.

El diagnóstico cambió el panorama

Eso llevó a considerar un panorama distinto sobre las acciones a emprender: la movilidad es parte de la vida, pero no se puede mejorar si no hay condiciones dignas para vivir y disfrutar el municipio. En consecuencia, se diseñó una metodología con drones para la captura aérea de planos con detalle sobre el estado de las vías, los andenes y los caminos.

La recolección de imágenes aéreas condujo a diseñar el Programa Palmira con más renovación urbana, iniciativa que además del arreglo y mantenimiento de vías, buscó el mejoramiento de las condiciones de vida de los vendedores ambulantes y estacionarios del municipio, que antes sufrían las inclemencias del clima.

Entre las intervenciones de vanguardia estuvo la construcción de 11,2 kilómetros de nuevos ciclos de infraestructura en dos sentidos, con obras complementarias de espacio público y pasos peatonales.

Sin embargo, la infraestructura fue solo una parte del sistema de acción que llevó a mejorar la movilidad en Palmira, pues luego de las intervenciones físicas se procedió a optimizar la cobertura, accesibilidad y conectividad entre los diferentes sectores de la ciudad por medio de la reestructuración de las actuales rutas de transporte público según su función y área de servicio.

Con las vías y espacios en mejores condiciones, reorganización de rutas para optimizar tiempos y coberturas, se adoptó un sistema integrado de recaudo que permitió conectividad, integración, gestión de la información y un eficiente servicio al usuario.

Para logar este sistema de recaudo se requirió de debates, mesas de trabajo y concertación, y fue así como mediante la Resolución 627 del 2014 se autorizó el Convenio de Colaboración Empresarial, que bajo la modalidad de consorcio, permitió que las empresas privadas prestaran el servicio de transporte de forma unificada e integrada a manera de un operador único de transporte.

Disminuir contaminación y salvar vidas

Una vez se hicieron intervenciones en la adecuación de la infraestructura y las formas de operación en concertación con actores privados, apareció la interdisciplinariedad, se pasó a disminuir los efectos de la contaminación vehicular.

Para ello y con el fin de disminuir los efectos de las emisiones contaminantes de gases, ruido y

productos de desecho, se les exigió a los vehículos nuevos que eran reposición de los más antiguos, operar con gas natural vehicular, de acuerdo con las disposiciones legales que en la materia existen.

De tal forma, que a partir de eso en Palmira operan cincuenta buses bajo el sistema ambiental y ecológicamente sostenible, de los cuales además trece tienen rampa de acceso para personas con movilidad reducida.

Las anteriores disposiciones estuvieron acompañadas por campañas permanentes educativas de seguridad vial, en las cuales se realizaron capacitaciones mensuales de seguridad vial para diferentes empresas del sector de transporte público, bajo la modalidad de firma de pactos ciudadanos. Adicionalmente, con establecimientos educativos se realizaron encuentros en los cuales se entregaron quinientas bicicletas a los estudiantes de los grados 9, 10 y 11 en 22 instituciones.

La suma de acciones le apuntó a la decisión de salvar vidas desde el primer día del gobierno sin importar sobre la popularidad de las medidas, porque se tenía claro que el objetivo era reducir los accidentes en las vías, salvar vidas, mejorar las condiciones de la viabilidad y la infraestructura, hacer ciclorrutas e instalar reductores de velocidad, entre muchas otras acciones, lo que redundó en beneficio de la comunidad.

Categoría V

Ciudades capitales de menos de 500.000 habitantes

Ganador: **Pablo Emilio Cepeda Novoa**
Alcalde de Tunja (Boyacá)
Finalista: **Rodrigo Armando Lara Sánchez**
Alcalde de Neiva (Huila)
Finalista: **Pedro Vicente Obando Ordóñez**
Alcalde de San Juan de Pasto (Nariño)

Campañas en reducción de siniestros viales

Tunja (Boyacá)

En el Plan de Desarrollo "Tunja en equipo 2016-2019", se estableció una meta para la puesta en marcha de por lo menos 12 kilómetros para ciclorruta, de los cuales se alcanzó un cumplimiento del 100 %, igualmente se implementó un sistema de bicicletas que se promueve mediante ciclopaseos.

Pablo Emilio
Cepeda Novoa
ALCALDE GANADOR

Tal como lo resaltan los colores de su bandera, a Tunja, el verde le corresponde por el honor, la amistad y la cortesía de sus hijos, esa misma que el alcalde Pablo Emilio Cepeda Novoa fomentó en un plan de seguridad y cultura vial, que trascendió las acciones en las mismas vías y llegó a ser el tema de conversación diario en las casas, cenas familiares y oficinas.

Tunja, además de ser símbolo de la esperanza de la tierra que fuera cuna de la libertad colombiana, resalta con uno de los planes estratégicos de movilidad con cuidado de las vidas de mayor efectividad del país. A finales de 2019, la ciudad disponía de un parque automotor cercano a los cuatro mil vehículos matriculados y con un crecimiento anual aproximado al 2 %. Desde ahí se realizó un diagnóstico sobre la situación, con tres puntos de atención:

- Actores viales.
- Infraestructura e identificación de las condiciones propensas a la accidentalidad para ver la movilidad.
- Tránsito, como un asunto de salud pública, educación, turismo, economía y cultura.

Tunja, capital del departamento de Boyacá, está situada al noreste de Bogotá cerca de 115 kilómetros, y se erige en la cordillera Oriental de los Andes. Es la ciudad capital más alta del país, asentada en los valles de los muiscas, fue uno de los polos de desarrollo más importantes del país. Su centro histórico alberga parte de nuestra historia de Independencia y ha sido reconocida como un importante centro literario, científico, académico, y turístico, gracias a sus municipios aledaños.

Énfasis en personas con dispacidad y motociclistas

Bajo los postulados enunciados y en búsqueda de dar cumplimiento a la Resolución 1231 de 2016 del ministerio de Transporte, la administración municipal estableció un proceso de sensibilización y acción que reunió campañas educativas como "Camina seguro". Esta logró, con un poco de humor y de diversión, que los ciudadanos comprendieran la importancia sobre el uso de los diferentes puentes peatonales, cebras y semáforos para transeúntes.

Al proceso pedagógico, se sumaron estrategias que identificaron a los pobladores en condiciones de mayor vulnerabilidad por accidentalidad vial, como son los peatones. De esa forma se llegó a prestar especial importancia a niños, niñas, adolescentes, adultos mayores y personas con discapacidad, que se movilizan o desplazan a pie.

Para quienes están con discapacidad, se diseñaron estrategias con los representantes, sus organizaciones o a través del Comité de Discapacidad y el subcomité de Accesibilidad, y se empezaron a hacer recorridos vivenciales para que los funcionarios públicos encargados de las acciones y lineamientos desde el nivel central, vivieran en carne propia los eventos, riesgos, miedos y peligros de la movilidad diaria a los que este grupo de población está expuesto, como cuando no se cuenta con visión, y por ello se pusieron en el pellejo de estas personas, y así fue como se taparon los ojos en los distintos ejercicios.

El diagnóstico también arrojó que el segundo eslabón de la cadena que requería atención era el

motociclista, pues al registrar cerca del 40 % de los afectados de gravedad por accidentalidad vial, representaba un perfil que requería cuidado y especial atención en su comportamiento en la vía.

Con tal fin se convocaron mesas de concertación de política pública desde la promoción para la formalización de organizaciones de motociclistas en la ciudad. Y, al organizarse, se les vinculó a diferentes eventos de prevención y conocimiento académico como un diplomado en seguridad vial, seminario internacional de seguridad vial, así como encuentros regionales e interinstitucionales para la promoción de la seguridad vial y el bienestar integral.

Pactos por la vida

Quizá entre los procesos más exitosos se destacan los denominados "Pactos por la vida: saber beber saber vivir", los que conformaron una estrategia de

operativos en conjunto con la policía, que buscaba el control sobre alcohol y conducción, al igual que procesos constantes de toma de conciencia en las vías con respecto a los graves efectos que produce la embriaguez de los conductores al volante.

Con el éxito de la primera campaña en bares y discotecas de la ciudad, se replicó el modelo con focalización de espacios comunes para cada actor de la vía, mediante los cuales se difundieron varios mensajes sobre la necesidad del uso del cinturón de seguridad y el respeto por los límites de velocidad.

De forma sorprendente, con este tipo de campañas, además de mejorar los indicadores de fatalidades viales, se agilizó el tiempo de respuesta de los organismos de seguridad y atención médica de emergencias en y para siniestralidad vial.

En efecto, al reducir el número de casos atendidos por día se mejoró el protocolo de atención, con una reducción del tiempo de respuesta de diecinueve a ocho minutos, por medio de una mejor articulación entre la red hospitalaria pública, cinco clínicas privadas, veinte ambulancias, diez carros de bomberos, grúas, tanques de agua y motocicletas de la policía, entre otros.

Los resultados hablan por sí solos, ya que incluso en el primer trimestre de 2018, la administración municipal fue nominada como una de las cinco ciudades con una mayor y efectiva disminución de los siniestros viales.

Igualmente, desde 2018, la secretaría de Tránsito y Transporte de Tunja implementó un esquema de inspección a las empresas de transporte público colectivo, con el fin de verificar el cumplimiento de la normatividad vigente en torno a la operación del transporte, así como visitas e inspecciones sorpresa a los vehículos de transporte público y escolar.

Los resultados son tan exitosos que en el año 2020 se mantienen los veedores ciudadanos en colegios, cruces de alta complejidad, puentes peatonales y espacio público en general, con una red de apoyo ciudadano colaborativa y empoderada, que ayuda y sostiene las acciones en articulación y permanente coordinación con las autoridades.

Un completo sistema de tránsito y seguridad vial

Rodrigo Armando
Lara Sánchez
ALCALDE FINALISTA

Neiva (Huila)

La secretaría de Movilidad de Neiva recibió reconocimiento de la Mesa técnica de niños, niñas y adolescentes, por el trabajo de articulación permanente y el impacto obtenido en el Plan de Seguridad Vial. El reconocimiento es significativo gracias al empoderamiento de los jóvenes de su condición de vulnerabilidad como actores viales, apoyados en la construcción de redes juveniles que inciden en sus entornos desde jóvenes para jóvenes.

"Un sistema estratégico de movilidad que no solo sea con buses, llantas y pavimento, sino con personas, vidas y cuidado del ambiente", fue la frase con la cual el alcalde Rodrigo Lara Sánchez recibió al equipo de Colombia Líder, para mostrar con orgullo cómo se gestó uno de los sistemas de seguridad vial y tránsito más completos del país.

Lara Sánchez insistió en la necesidad de dejar de pensar que un sistema es solo un proceso informático o digital; su apuesta fue la de pensar en un sistema que no fueran solo datos, sino instancias de coordinación, talento humano en acción 24/7 y una participación activa de ciudadanía para mejorar la movilidad en Neiva.

Desde esa perspectiva logró que en menos de cuatro años —luego de reunir a líderes de empresas de transporte, expertos, ciudadanía y autoridades—, el trabajo desembocara en un plan de acción, que incluye las recomendaciones de cada actor vial, así como la praxis del día tras día sobre la visualización de los problemas de movilidad en la ciudad y sus respectivas soluciones.

Conocida como "la capital del bambuco", la ciudad de Neiva, situada al sur del país en el departamento del Huila, se encuentra en medio de las cordilleras Central y Oriental, en una planicie del río Magdalena. Es reconocida por su gastronomía y turismo.

Problemáticas y soluciones

Las mesas de trabajo llevaron a la creación del llamado "Observatorio del Delito", un espacio de investigación en el cual se orientaron trabajos integrales de ordenamiento y clasificación de la siniestralidad, tanto cuantitativa como cualitativa.

De acuerdo con la alcaldía y sus integrantes de la iniciativa, el éxito consistió en no quedarse en las cifras frías, sino en ubicar las formas, problemas y puntos que las personas en cada uno de sus barrios y entornos percibían como problemáticos en cuanto al transporte.

Identificar las problemáticas, horas, fechas y hechos comunes, llevó a la creación de estrategias de cinco tipos:

- *Operativas*, con la Policía de Tránsito para verificar documentación, revisión técnico mecánica, gases y hasta estado de las llantas de los vehículos.

- *Investigativas*, para sondeo en territorios sobre las medidas tomadas en la administración y su efectividad.

- *Pedagógicas*, con difusión en campo de cómo adecuar bien las vías para evitar siniestros viales y aportar en la mejoría de tiempos de desplazamiento.

- *Correctivas*, mediante un programa de sensibilización a infractores de normativas de tránsito, con un enfoque desde el peligro de las acciones y no solo desde el cobro de dinero.

- *De proyección*, con el fin de llegar a los más pequeños, como un capital social semilla en el que se espera que cuando los más pequeños crezcan, tengan la cultura del cuidado y buen comportamiento en las vías.

A partir de estas acciones, se consolidó el que hoy se conoce como el "Sistema Estratégico de Transporte Público de Neiva", una plataforma de acción territorial, que en sincronía con más de 50 policías de tránsito, 25 educadores, 10 talleristas y el sistema de atención al ciudadano en los puntos de movilidad de la alcaldía, se redujo en un 5 %, el índice de accidentalidad y mortalidad de siniestros viales.

Una vez se articularon las acciones para la intervención, se realizó un trabajo interinstitucional en el sentido de dar a conocer que la movilidad es un motivo de educación, salud pública y hasta relaciones fraternas en el hogar; en otras palabras, que la movilidad no solo es un asunto de transportadores, sino de calidad de vida, por lo que involucra a toda la sociedad en una corresponsabilidad permanente.

Lograr abrir el espectro de la movilidad a una sombrilla intersectorial, permitió focalizar mensaje y acciones de manera diferencial para población con

discapacidad, clubes de motociclistas y clubes de ciclismo, y empresas de transporte público, con el propósito de contribuir a un debate abierto sobre los derechos y deberes en las vías de cada actor vial.

Entre los logros, los cuales el alcalde describió como "un sistema vivo que se transforma, especializa y perfecciona constantemente", se constituyó un equipo de criminalística con doce agentes de tránsito, que atienden todos los siniestros viales con dedicación exclusiva, con el fin de optimizar los tiempos de respuesta a incidentes.

Señalización, socialización y compromiso

Otro de los hallazgos destacados de la administración Lara Sánchez, fue la verificación de que cerca de la mitad de los accidentes viales se debieron a falta de señalización, información o difusión sobre las formas de interpretar las señales por parte de los actores viales.

Por ello, se apostó desde 2017 a realizar actividades de socialización con el apoyo del ministerio de Transporte, sobre la importancia de la inversión en demarcación e intervención en vías, con programas como la implementación de doble línea de tensión para motociclistas; la demarcación de pasos peatonales; y la capacitación en el uso obligatorio del cinturón de seguridad, manejo defensivo, respeto de señales de tránsito o la implementación de reductores y controles de velocidad con la utilización de radares.

La premisa de "Si pienso seguro, me movilizo seguro", reunió los procesos pedagógicos con énfasis en las funestas consecuencias de conducir bajo el efecto de bebidas embriagantes. El mensaje que llegó a cerca de 350.000 habitantes logró una reducción del 22,2 % de muertes en siniestros viales.

Entre los proyectos más aplaudidos por la comunidad, se encuentra el servicio social escolar en movilidad para jóvenes, que al cierre de 2019 contó con 290 jóvenes que lideraron en cada colegio el acompañamiento continuo a otros estudiantes y padres de familia, con el fin de dejar capacidades instaladas para el futuro, garantizando una nueva generación con autonomía y capacidad de gestión en pasos escolares, ciclorrutas seguras, veedurías estudiantiles a rutas de colegio y constantes interacciones con campañas masivas, para la construcción de escenarios con presencia de todos los actores viales institucionales y comunitarios en sincronía de la protección de la vida.

Coordinación en pos de la seguridad vial

Pedro Vicente
Obando Ordóñez
ALCALDE FINALISTA

San Juan de Pasto (Nariño)

La secretaría de Tránsito y Transporte municipal de Pasto dispone de un mecanismo innovador para la notificación de siniestros viales, a través de la Central de Comunicaciones de Emergencia 12, que durante las 24 horas de los 365 días del año, recepciona llamadas referentes a siniestros viales y notifica a los agentes de tránsito para la atención oportuna. Al mismo tiempo estos siniestros son registrados en el "Informe policial de accidentes de tránsito" (IPAT), y son ingresados al RUNT y a la plataforma de la Fiscalía.

Pasto, es un territorio famoso por su historia, carnaval y desarrollo económico desde una óptica de cuidado a las raíces culturales. Por ello desde 2009 se realiza el Encuentro Internacional de Culturas Andinas, que mediante la comunicación, difusión y llegada a cada barrio, potencia las diversas corrientes del pensamiento de la región. Esto se logra gracias a los actos académicos, culturales y de intervención social que dan paso a la reflexión por el sentido armónico y espiritual de los sabedores ancestrales con el cosmos.

Con una mirada desde un territorio con apropiación de su historia, saberes y cultura, la administración del alcalde Pedro Vicente Obando Ordóñez, creó un plan de acción de movilidad, seguridad y prevención de siniestros viales, que logró llegar a todas las edades y estratos, por medio de tres equipos.

Decisiones viales de trascendencia

La coordinación en cobertura y tiempos entre la Policía de Tránsito, el grupo de seguridad vial de

la secretaría de Tránsito y el equipo de Cultura Ciudadana del Sistema Estratégico de Transporte Público, permitieron cubrir la ciudad a diario, para que el ciudadano se sintiera acompañado, seguro y, sobre todo, se impulsó el buen comportamiento vial, bajo la premisa de que siempre alguien de la alcaldía está cerca.

Entre las acciones más novedosas de la apuesta de Pasto, está la creación de planes de sensibilización y moderación del comportamiento, para que toda acción en las vías sea favorable al cuidado de la vida.

Estas intervenciones no se dieron en salones, charlas o conferencias magistrales, sino que se buscó la manera para que a través de mensajes cortos, contundentes y constantes, las personas escucharan recomendaciones permanentes sobre cómo moverse adecuadamente en el espacio público y en las vías, pensando que la posibilidad de volver a casa sin incidentes de tránsito, que por lo general terminan en tragedia, está en manos de un buen actuar ciudadano.

A la par, mientras se realizaron acciones pedagógicas de interacción directa se reconstruyó la normatividad para tránsito y transporte a cargo de la ciudad. Entre este proceso de actualización, que empezó a dar resultado casi de forma inmediata, Pasto ha sido ciudad pionera en establecer los requisitos técnicos que deben cumplir los vehículos de servicio público de transporte colectivo de pasajeros, incluida la prestación óptima del servicio a aquellas personas que presenten alguna condición de movilidad y comunicación reducida.

Entre las especificaciones, están las disposiciones adoptadas en la Norma Técnica Colombiana-NTC 570, que debe tener cada bus: piso bajo,

sistema de arrodillamiento, rampa de acceso, plataforma de ascenso y descenso, rotulado y señalización (pictograma internacional de acceso a sillas de ruedas), sillas preferenciales, espacio para sillas de ruedas, barras y asideros horizontales de sujeción, sistemas de seguridad, cinturones de seguridad y dispositivos de comunicación en las sillas preferenciales (timbre).

Proceso metódico y constante

Ajustar las acciones, validarlas y mejorarlas fue un constante proceso de evaluación y seguimiento, a través del Consejo Municipal de Seguridad Vial, un espacio en el que se articularon las entidades públicas y privadas en estrategias encaminadas a la prevención, atención y seguimiento a víctimas.

Las acciones de investigación, lineamiento técnico y desarrollo de estrategias de prevención, se sumaron a más de 918 operativos para el control de la legalidad en movilidad. Para lograrlo, se inició un proceso operativo acordado en dicha instancia que, en suma, a las más de treinta mil personas capacitadas en campañas pedagógicas en materia de seguridad vial, se pasó, en el caso de conductores de vehículos, de 128 lesionados a 41 en 2019. Esta disminución también tuvo réplicas en los conductores de motocicletas al disminuir de 657 en 2018 a 309 en 2019.

Simultáneamente, a través del Proyecto Pequeñas Grandes Obras, de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, se efectuaron auditorías de seguridad vial para diagnosticar la evaluación del riesgo operacional, estado de las vías, diseño planimétrico y vertical, infraestructura peatonal, peraltes, señalización e iluminación, entre otros aspectos, que permitieron optimizar la inversión urgente en puntos neurálgicos para prevención de los accidentes automovilísticos.

Para lograr la mejora en los tiempos de respuesta, en la atención a los siniestros viales que ha

sido noticia en diferentes medios del país, Pasto impulsó la actualización en cursos de primeros auxilios a los del servicio de ambulancias o los primeros que responden, empezando a ver la seguridad vial como un problema de salud pública. Por eso el Observatorio Vial del municipio, centró sus investigaciones en la identificación de factores de riesgo y seguridad vial, a partir de la familia, el barrio, la comunidad, instituciones educativas y empresas públicas y privadas, teniendo como finalidad riesgo “cero”.

Finalmente, para dar cumplimiento al Plan de Desarrollo “Pasto educado constructor de paz”, en el cual se encuentra el Programa Seguridad Vial y Movilidad, se contó con alianzas de almacenes de cadena, centros comerciales y universidades, entre otros, con los cuales se trabajó en el fortalecimiento y la responsabilidad compartida en campañas como “Paisano manéjate sano” o “No se pase de la raya”. Ambas estuvieron encaminadas a cambiar aquellos hábitos y comportamientos que ocasionan la siniestralidad vial, con el fin de promover las buenas acciones en la vía y el respeto de las normas de tránsito.

Categoría VI

Ciudades capitales de más de 500.001 habitantes

Ganador: **Guillermo Alfonso Jaramillo Martínez**
Alcalde de Ibagué (Tolima)
Finalista: **Norman Armitage Cadavid**
Alcalde de Santiago de Cali (Valle del Cauca)
Finalista: **Wilmar Orlando Barbosa Rozo**
Alcalde de Villavicencio (Meta)

Arquitectura hacia un sistema inteligente de transporte

Ibagué (Tolima)

La implementación de carriles preferenciales en términos de seguridad vial, radica en la premisa del respeto que tengan de estos espacios, tanto los conductores de vehículos privados como los de los propios buses, en especial durante las maniobras de adelantamiento que se presentan constantemente en paradas sin cuidado alguno.

Guillermo Alfonso
Jaramillo Martínez
ALCALDE GANADOR

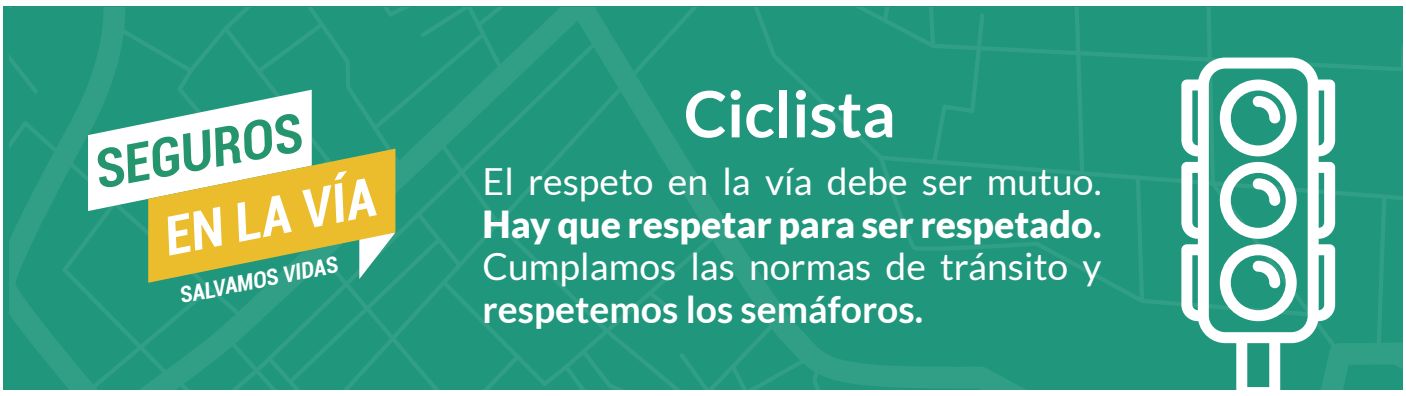
Ibagué es mundialmente conocida como "la capital musical de Colombia", nombre otorgado por el conde de Gabriac, un francés que en cada viaje realizó una serie de crónicas que le dieron la vuelta a Europa en 1886 y quien exploró la Nueva Granada, Ecuador, Perú y Brasil. Desde ahí, la ciudad musical se convirtió en un ícono de cultura, tanto que desde 1959 es la sede del Festival Folclórico Colombiano, y una de las muestras culturales más importantes del país.

Hacer que el flujo vehicular fuera rítmico y sonoro como la música de Ibagué para sus más de 500.000 habitantes, fue el reto que la administración del alcalde Guillermo Jaramillo asumió con un equipo de más de veinte personas, quienes sentaron las bases hacia un sistema de referenciación y acción para la movilidad sostenible.

Multiplican servicios

Para empezar, la capital musical prácticamente duplicó el número de agentes de tránsito, llegando a sesenta unidades de acción policiva que, en sincronía con más de treinta gestores, diez informadores y un personal administrativo de atención, optimizaron la capacidad de respuesta ante incidentes viales, siniestros, trámites y orientación en general, teniendo una respuesta cronometrada de 7 minutos en el área urbana y de 15 minutos en la rural o en vías nacionales que circundan la ciudad.

La demostración en tiempo real frente a las cámaras de Colombia Líder ha sido el resultado más visible de



un gran *iceberg* de acciones internas, planeación estratégica y, en general, coordinación interinstitucional que empezó a concebir la movilidad como un asunto global y fundamental para el desarrollo humano y comunitario, y no solo de carros y pavimento.

La premisa para llegar a esa nueva mirada, en palabras de Jaramillo, se refiere a que "la falta de movilidad y accesibilidad a servicios y puntos de la ciudad es la primera barrera física que enfrentan las personas y que les impide tener calidad de vida. Si a eso se le suma que las condiciones se vuelven más complejas para la población con discapacidad, nos damos cuenta que la movilidad y el tránsito son fundamentales para el desarrollo de las actividades cotidianas de un individuo, bien sea ir a la escuela, colegio, acceso a instituciones de salud, a sitios de ocio y, en general, para poder desarrollar todo tipo de actividad. Eso era lo que debíamos garantizar".

Nuevo enfoque acompañado de medidas y acciones

Lograr una nueva óptica de la movilidad como un asunto transversal, encontró la primera barrera en la misma cultura institucional. Por ello entre los primeros pasos fue el de llamar la atención de los servidores públicos sobre este enfoque, y fue con ellos que se inició la capacitación sobre temáticas de seguridad vial.

El sistema de Ibagué es un modelo de acción institucional y ciudadana en el que se propende por un desarrollo sistemático que une auditorías de seguridad vial, fortalecimiento institucional, realización de campañas de autocuidado, consolidación de la cultura ciudadana en torno a la seguridad vial, y control permanente sobre la calidad de los vehículos. Las diferentes aristas apuntaron a mitigar los factores de riesgo de accidentalidad y fueron estudiadas por un grupo de análisis con seguimiento diario.

Hacia un sistema sostenible de movilidad

Este nuevo sistema de acción para la movilidad sostenible pasó por una planificación a gran escala y tiempo, de tal forma que en Ibagué ya se asume la idea de una arquitectura hacia un sistema inteligente de transporte (SIT).

Su enfoque se basa en que toda construcción, adecuación e intervención pública debe siempre estar apuntando a que de forma directa o indirecta se aporte a:

- Mejor seguridad vial que representa menos daños, heridos, o muertos por incidentes de tránsito.

- Mayor eficiencia de la infraestructura y servicios de movilidad, por medio de tiempos de viajes más confiables y en sistemas que muevan más personas con la misma infraestructura.

- Disponer de un sistema escalable, al cual puedan irse incorporando elementos o hacer transición de tecnologías de una manera fácil.

Más y mejor señalización

Uno de los aportes ciudadanos en la construcción de ese sistema fueron las mesas de señalización y demarcación inteligente, en las cuales por medio de la vivencia diaria de quienes transitan en cada zona, se acordaron las intervenciones e instalaciones de señales verticales preventivas, informativas y

reglamentarias, así como la demarcación horizontal requerida para el adecuado uso de las vías, como velocidad máxima permitida, leyendas de ir despacio, líneas de parada, pasos peatonales, zonas antibloqueo, y demarcación de reductores de velocidad parabólicos, entre otros.

Además, en 2019 se instalaron más de 650.000 resaltos plásticos, 2500 estoperoles y 3000 tachas reflectivas para reducir la velocidad, especialmente en zonas escolares, hospitales y puntos críticos con alto flujo vehicular.

Entre las apuestas innovadoras en el cuatrienio, se destacó la creación del Programa VFAT-Víctimas Fatales de Accidentes de Tránsito, una ambiciosa apuesta con un acercamiento a las familias de las víctimas, para humanizar las estadísticas de accidentalidad, conociendo el entorno familiar, social, cultural económico.

Todas estas variables identificaron elementos sólidos para enfocar los recursos de manera efectiva, mediante campañas de prevención y capacitaciones a los diferentes actores viales.

Adicionalmente, la acción también tuvo el acompañamiento para prestar apoyo psicológico a los familiares de las víctimas, quienes quedan afectados emocionalmente por la pérdida de su ser querido.

Como complemento a esta serie de medidas, se implementó un proceso de acompañamiento a las audiencias y a los protocolos ante la Fiscalía, para conocer el estado del proceso por el deceso de su ser querido en los accidentes de tránsito.

En marcha Plan de Movilidad Urbana

Norman
Armitage Cadavid
ALCALDE FINALISTA

Santiago de Cali (Valle del Cauca)

El Plan de Movilidad Urbana es un instrumento maestro de planificación de la movilidad de la ciudad, que dio un diagnóstico documentado, estableció un escenario objetivo y propuso una selección de medidas acordes con la urbe, en la promoción de una movilidad más sostenible, eficiente, equitativa y segura.

En Cali, mundialmente conocida como "capital de la salsa" o "la sucursal del cielo", el alcalde Maurice Armitage dio a conocer una de las experiencias más retadoras y gratificantes para la ciudad y para el país: el plan especial de movilidad de la Feria de Cali.

Este evento, que se celebra cada diciembre para despedir el año, y que siendo uno de los momentos del calendario con mayor número de incidentes viales, es un ejemplo de control para la ciudad, el departamento, el país e incluso para el continente.

Esto se logró gracias a la operatividad de 623 agentes de tránsito que, en sincronía con el compromiso ciudadano para el buen comportamiento en las vías, muestra unos resultados dignos de resaltar en todo el país.

Plan líder en Colombia

Con un decidido paso por los andenes del centro histórico de Cali, el equipo de movilidad de la alcaldía presentó ante las cámaras y equipo de Colombia Líder, la estrategia "Haz de caminar un acto sano y seguro", cuyo plan de acción tuvo diagnósticos y marcos de referencia hacia la creación del Plan de Movilidad Urbana.

Se trata de un moderno sistema de intervención territorial, en el que cada uno de los actores en la vía y espacio público dispuso de indicaciones para mejorar el flujo y seguridad de la movilidad diaria.

Entre los aportes pedagógicos del plan creado durante la administración de Armitage y que podrían replicarse en otras zonas del país, cabe resaltar el "Manual del conductor", un sencillo paso a paso con acciones preventivas para situaciones cotidianas, mientras se conduce. Este manual es solo uno de los más de cincuenta documentos y piezas comunicativas, resultado de un inteso trabajo de planeación en el que se integró la política de movilidad con las políticas de desarrollo territorial y económico.

Integrar las acciones e instrumentos en una sola línea de acción y comunicación a la ciudadanía para mejorar la movilidad, vista desde el cuidado de la vida por encima de todo, en las palabras del alcalde significa: "Que la movilidad es una constante, un campo que requiere construir sobre lo construido. La movilidad y sus soluciones, no son de un alcalde, sino de la suma de esfuerzos de años. Por ello se trató de seguir y fortalecer un modelo de movilidad multimodal e intermodal que, con base en criterios de sostenibilidad ambiental, social y económica, otorgue a los modos de transporte público motorizados y no motorizados (peatón y bicicleta) prioridad sobre el transporte privado para que fomente la seguridad vial y garantice la accesibilidad a todos los grupos poblacionales".

Propósito a largo plazo

El proyecto propuesto a largo plazo, se vislumbra para 2030, y le apunta a que tanto la alcaldía con sus entidades, como la ciudadanía, se sumen para que en diez años el acceso universal a la movilidad sea del 100 %, con una red prioritaria de andenes y de transporte público.

Desde ahí, la participación del transporte público debe fortalecerse en infraestructura, pero también en cultura ciudadana. De lograrse, debe repercutir en la reducción de las emisiones de CO_2 por fuentes móviles en 20 % con respecto al año de referencia a 2016; y por supuesto a reducir mínimo en un 51 % las víctimas fatales por accidentes de tránsito para 2030.

Pensar a largo plazo la movilidad nació de un diagnóstico concienzudo de orden cuantitativo y cualitativo, en el que la administración de Cali determinó que gran parte del mal comportamiento de los actores viales era provocado por una infraestructura permisiva e insegura.

Al concebir que el mal uso de los sistemas de transporte, vehículo, particulares, motocicletas y bicicletas, se debía no solo a la falta de cultura del cuidado, sino a falencias en señalización, demarcación y deficiente planeación para la intervención física de vías.

Con esta iniciativa se logró establecer la delimitación puntual de radios de giro desproporcionadamente amplios; intersecciones extensas; uso de espacios muertos para estacionamiento; falta de semáforos peatonales o con tiempos muy cortos para el peatón; mal estado y ausencia de andenes con dimensiones mínimas internacionales; ausencia de rampas para personas en condición de movilidad reducida; y, en general, vías en mal estado (presencia de baches, ausencia de tapas de alcantarillas y desniveles peligrosos).

Intervenciones integrales y reducción de siniestros viales

Fue con esa mirada, que en diciembre de 2018, se realizó un inicio de intervenciones integrales que, si bien sumaron múltiples esfuerzos en cultura

ciudadana, también puso en práctica la hipótesis de que al mejorar las condiciones de los entornos y dotaciones urbanas, la accidentalidad vial podía reducirse.

Así, en articulación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, se hizo una intervención integral en las vías durante el periodo de fin de año de 2018, obteniendo como resultado el impacto directo para más de cuarenta mil asistentes a los eventos oficiales y alternativos de la 61 Feria de Cali. Esto se logró en escenarios como el salsódromo, los desfiles de Autos Clásicos y Antiguos o el recorrido de Cali Viejo.

Fue allí y con insistencia en las zonas de centros de entretenimiento, bares, discotecas cercanas a los eventos, como se consiguió bajar los siniestros viales, con pedagogía y estrene de mejoras físicas de los espacios.

Para hablar puntualmente de resultados, éstos no se hicieron esperar. En la última evaluación, según cifras oficiales, se logró la disminución en 978 casos fatales, en comparación con 2017 durante la misma temporada de cierre de año.

Sin embargo, las acciones no se dieron solo durante la feria y sus zonas de impacto, sino que de manera simultánea se sumó la que el mismo Armitage definió como "una apuesta al futuro", al incentivar acciones de conciencia vial en las cuales los

conductores y peatones del futuro fueron la prioridad. Por ello, en simultánea se llegó a más de once mil estudiantes, docentes y personas de la comunidad educativa en general, con los programas de educación y sensibilización en seguridad vial.

Quizás, entre las novedades de mayor aceptación ciudadana, se destaca la creación del aula virtual para la movilidad urbana, una plataforma tecnológica que permite capacitar de manera no presencial a todos los usuarios que requieran convertirse en conductores, pero con un enfoque de "conductores preventivos con bajo riesgo de accidentalidad".

Para llegar a eso, entre los múltiples conocimientos y habilidades que se muestran en los cursos, se destacan los procesos de conducción preventiva, que crean hábitos y comportamientos seguros en la conducción para fortalecer la seguridad en las vías y las técnicas para operación segura de vehículos.

Estrategias y campañas viales en defensa de la vida

Wilmar Orlando
Barbosa Rozo
ALCALDE FINALISTA

Villavicencio (Meta)

VillaBici es el nuevo Sistema Público de Bicicletas, que dispone de siete estaciones y cien bicicletas. Está ubicado en el polígono de Pico y Placa, para ofrecer una alternativa de movilidad a los ciudadanos con énfasis en estudiantes, y a la vez motivar viajes no motorizados en una de las zonas más congestionadas de la ciudad.

Con fluidez y una energía como si fuera el primer día de gobierno, el alcalde Wilmar Barbosa Rozo, habló de su plan de movilidad con la claridad y solidez que le permiten las cifras de reducción de incidentes, y que demuestran la efectividad de lo que el mismo denominó una "estrategia desde la sensibilidad de dejar de contar muertos y empezar a salvar vidas".

Villavicencio, capital del departamento del Meta y situada en el piedemonte de la cordillera Oriental, está a 109 kilómetros de Bogotá. Es la puerta de entrada a la región conocida como los "Llanos Orientales", una vasta extensión de tierra bañada por ríos, colinas y sabanas, caracterizada por los buenos pastos y la ganadería extensiva.

En medio del discurso del mandatario es imposible no hacer referencia textual a las frases que soportan lo demostrado en fotografías, videos y recorridos con el equipo de Colombia Líder: "He tenido clara la prioridad de la vida y la necesidad de hacer entender a la ciudadanía que movernos por la ciudad no puede significar la muerte de nuestros habitantes. Desde la concepción del plan de desarrollo se establecieron metas claras y medibles, que de la mano con un equipo de trabajo comprometido y capaz, nos han permitido mejorar las cifras que históricamente nos ubicaban en esta materia en una de las ciudades con peor situación".

Sensibilización con innovación

De esa manera y con el trabajo incansable de setenta agentes de tránsito y un equipo de gestores de vías, colegios, parques y zonas comerciales, se logró una sensibilización cara a cara con 141.436 personas, que materializaron de la mejor manera las letras del himno de Villavicencio: "Tus parques y tus

avenidas, preciosas hacen de ti un romance, por eso hoy luces con el resplandor de gran estrella en los Llanos Orientales".

Llegar a innovar en las vías desde los andenes, escuelas y casas, pasó por la premisa de concebir que toda la ciudadanía tiene al menos un rol al día como actor directo o indirecto; si no se es conductor, se es ciclista, peatón o pasajero, o de forma indirecta se es familiar de alguien, y por ende se espera que llegue a casa sano y salvo.

Lograr la sensibilización alrededor del cuidado de la vida por encima de cualquier cosa, se basó en un contundente diagnóstico a cargo del Observatorio de Seguridad Vial de la ciudad que, por ejemplo, determinó que en cerca del 53,4 % de accidentes viales, en los cuales la víctima fue un motociclista o bici-usuario, se presentó impericia del conductor. Otro de los múltiples datos curiosos, se refiere a que en más del 29 % se trató de ciclistas de más de 60 años de edad, en los cuales los familiares de las víctimas reportaron luego del deceso su dificultad para ver con claridad.

Intervención para prevenir

Con los estudios realizados, el Comité Local de Seguridad Vial —que se reunió ordinariamente cuatro veces al año y de manera extraordinaria cada vez por situaciones puntuales sobre la movilidad—, determinó las acciones de intervención bajo la premisa de la prevención constante.

Las decisiones, concertadas en las mesas, en las cuales la ciudadanía jugó un papel fundamental, apuntaron a cursos de capacitación en seguridad vial y respuesta rápida; operativos de control a la ilegalidad en los entornos escolares; operativos de control al transporte legal e identificación del ilegal; y un constante manejo de mensajes entregados por medio de cuñas, volantes y sensibilizaciones a más de 240.000 personas.

De esa manera, bajo la sombrilla comunicativa de "La velocidad mata", se vincularon promotores en bicicleta para difundir el respeto al ciclista y garantizar los 1,5 metros con los vehículos motorizados.

Las acciones en conjunto provocaron un cambio en el comportamiento ciudadano que no se hizo esperar; estos cambios llevaron a la creación de la campaña "Buen Ciudadano", la que premió con una estatuilla "tipo Oscar", incluido el paso por la alfombra roja, a quienes fueron sorprendidos con hábitos de caminar, pedalear y uso de transporte público de manera responsable, pero sobre todo autónoma.

Al componente pedagógico, se sumaron los cursos de seguridad vial con duración de cuarenta horas, y distintas charlas de sensibilización para conductores de carga y transporte escolar, a los cuales se llegó con mensajes constantes sobre ignorar el celular al conducir o evitar los microsueños.

Este enfoque logró una articulación perfecta con la secretaría de Salud, que se sumó desde la estrategia "Saber beber, saber vivir", y que se conoce como los "10 mandamientos de la seguridad vial", que recopila las recomendaciones de distintas secretarías viales para el cuidado en las vías.

Finalmente, la tecnología no podía faltar, por ello se realizaron reportes a través de la aplicación para celulares "Villamov", una App creada para reportar siniestros viales, daños en semáforos o deficiente señalización, con envío en tiempo real de la ubicación geográfica, lo que facilitó la atención casi inmediata. Al cierre de 2019, la aplicación ya tenía más de 27.000 descargas.

Categoría VII

Departamentos categorización 3 y 4

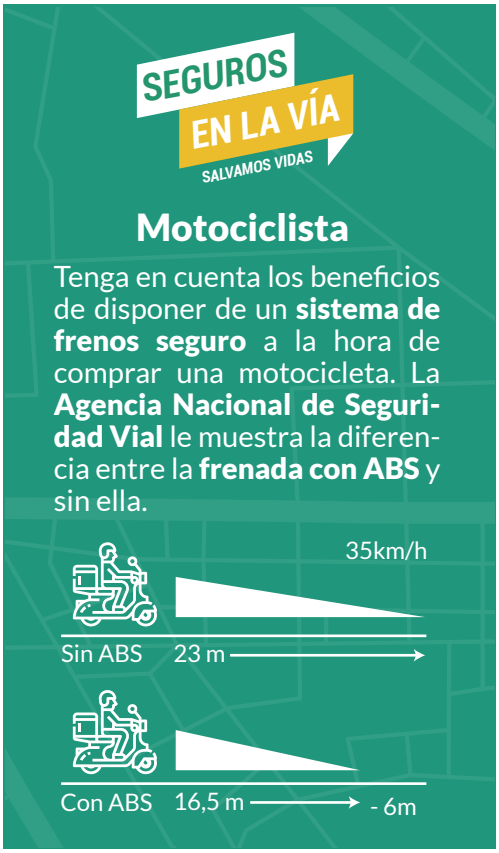
Ganador: **Edgar Enrique Martínez Romero**
Gobernador de Sucre
Finalista: **Josué Alirio Barrera Rodríguez**
Gobernador de Casanare

Énfasis en la corresponsabilidad ciudadana

Sucre

Establecer el servicio social para estudiantes de bachillerato, como patrulleros, fue una de las mejores acciones, en la medida en que se logró que los estudiantes tuvieran conciencia sobre la seguridad vial y, a la vez, un respeto a la regulación establecida por ellos. Para los adultos, la medida también fue un acierto, ya que los ciudadanos ven a sus hijos en la regulación de comportamientos en el espacio público, por lo que ahora son más cuidadosos en el comportamiento vial y peatonal del día tras día (ninguno quiere que su hijo o hija los vea "mal parqueados").

Edgar Enrique
Martínez Romero
GOBERNADOR GANADOR



Según el gobernador de Sucre, Edgar Enrique Martínez, cuando a su despacho llegó la comunicación de Colombia Líder, en la cual se le informaba que era uno de los finalistas por las acciones y resultados en seguridad vial de la gobernación, la sorpresa fue mayúscula. Entre las razones está que la secretaría de Tránsito solo tiene un año y medio de funcionamiento, ocho personas vinculadas por planta y una infraestructura que si bien y pese a todos los esfuerzos que se han hecho para su correcto funcionamiento, aun es pequeña en relación con otros departamentos.

En el caso de Sucre, trabajar por mejorar las condiciones de movilidad desde la mirada del cuidado de las personas en la vía, se fundamentó en optimizar inversiones, priorizar acciones, pero sobre todo en fomentar la corresponsabilidad ciudadana, ingredientes que el mismo gobernador graficó en un tablero de acrílico mientras hizo la explicación precisa, como si fuera una fórmula matemática.

Sucre es uno de los 32 departamentos colombianos, situado en la región Caribe al norte del país. Es uno de los más pequeños, con 26 municipios y 5 regiones. Su nombre lo heredó de uno de los próceres de la Independencia, mariscal venezolano Antonio José de Sucre.

Sincelejo, su capital, es reconocida por la calidad de la carne del ganado cebú y por la destacada calidad de cría, levante y ceba de animales de inmejorables condiciones para el consumo en los mercados regionales y la lechería. Además, pone el énfasis en conformar rutas turísticas y artesanales, que si bien aún son incipientes, tienen un gran potencial de desarrollo.

Planes pedagógicos de seguridad vial

Poner en praxis esa nueva mirada de la movilidad, pasó por crear planes de pedagogía social que como ingrediente innovador, no solo se basó en el buen comportamiento o técnicas de movilización en la ciudad, sino en fomentar el correcto uso de la infraestructura vial, convenciendo a la ciudadanía de que un buen uso y reporte para el mantenimiento preventivo de señalización, demarcación, pavimentación y construcción es clave para mantener al día los contextos y elementos para la seguridad vial.

Cada una de las intervenciones priorizadas por los reportes ciudadanos contó con un padrinazgo social, por medio de grupos ciudadanos, desarrollando una apropiación regional y un aumento en la satisfacción ciudadana que apreció y conoció cómo se invertían los recursos.

Así, desde la gobernación, se emprendió un desafío: hablar un solo idioma en movilidad, dando a conocer con argumentos del día tras día y por medio de piezas comunicativas, que sin movilidad y seguridad en las vías no hay acción eficiente por parte del resto de sectores como salud, educación, vivienda y recreación.

Asumir un solo discurso desde los postulados internacionales de "Visión Cero", se logró gracias al acompañamiento a los alcaldes en la elaboración de los planes locales de movilidad y seguridad vial, como insumos y requisitos indispensables para el acceso a convenios de señalización, así como trabajos conjuntos en el mantenimiento de las redes viales municipales.

Campañas de sensibilización y difusión

Como premio y apoyo a los municipios que lograron una óptima formulación de los planes de seguridad vial con los requerimientos postulados de la Agencia Nacional de Seguridad Vial del Gobierno nacional, se priorizó la llegada de campañas de sensibilización y comunicación a estos territorios, en las cuales se hizo énfasis en el uso preventivo del casco y cinturón de seguridad, así como las indicaciones para el uso adecuado de ciclorrutas.

Uno de los puntos a resaltar y con posibilidad de replicabilidad en el resto del país es la atención y rehabilitación a víctimas de accidentes de tránsito, en los once municipios con mayores casos de siniestros viales.

La atención a personas víctimas de accidentes de tránsito, se inició con la creación de un protocolo de intervención en tiempo real en siniestros, que coordinó las acciones de organismos y entidades públicas y privadas del sector salud (secretarías de salud municipales, hospitales locales, ambulancias, inspecciones de tránsito municipal, grupo policial de tránsito, bomberos, Defensa Civil y Cruz Roja), para mejorar las formas de respuesta, traslado, atención y, sobre todo, optimización de los tiempos con la organización de los actores para que no terminaran de manera desordenada haciendo las mismas acciones en un mismo incidente.

Más seguridad vial con pedagogía y comunicación

Josué Alirio
Barrera Rodríguez
GOBERNADOR FINALISTA

"La pedagogía y la comunicación en el momento indicado son la fórmula del éxito para la seguridad vial", así describió el gobernador de Casanare, Josué Alirio Barrera Rodríguez, una de las razones de los buenos resultados en seguridad vial del departamento.

Con orgullo mostró lo que denomina "Kit de manuales salvavías", un conjunto de publicaciones que reúnen indicaciones para cada actor vial en forma de ABC y guía:

1. Manual del bici-usuario.
2. Manual del conductor.
3. Manual del motociclista.
4. Manual del peatón.

Casanare, cuya capital es Yopal, está situado al sur del país, en la región de la Orinoquia. Es el décimo departamento más extenso y el séptimo menos densamente poblado de Colombia. Conocido como "Río de Aguas Negras", su territorio está bordeado por el piedemonte de la cordillera Oriental de los Andes colombianos y pertenece a la extensa región de los Llanos Orientales.

Casanare

La movilidad es en gran parte pedagogía. Por ello saber llegar en el momento indicado y por los canales apropiados ayuda a que los mensajes de prevención queden en la retentiva de las personas con más facilidad. Por ejemplo, una de las actividades de mayor receptividad en Casanare se dio cuando eran mensajes cortos y personalizados, en un tiempo no mayor a 5 minutos y en el lugar donde el actor realiza sus actividades diarias.

La etnia de sus pobladores es característicamente mestiza, con una presencia alta de migrantes de otras regiones colombianas y de población indígena de los grupos kuiba, sikuani, mjasivware, amorua, tsirapu y salivas, entre otros.

Pavimentación de vías hacia una mayor seguridad vial

Uno tras otro, se lograron pavimentar más de mil metros cuadrados de vías y se promovieron campañas para el buen comportamiento vial, en especial en ocho de los diecinueve municipios de Casanare: Aguazul, Chámeza, Maní, Pore, Recetor, San Luis de Palenque, Villanueva y Yopal.

Entre las estrategias más controvertidas, que en un comienzo produjo desde aplausos hasta rechazo en redes sociales, pero que finalmente consolidó un fuerte reconocimiento social sobre su efectividad, está la incursión de la movilidad en los programas pedagógicos de los establecimientos educativos.

Estos programas escolares transversales en colegios y escuelas, ya no solo disponen de información sobre educación ambiental, educación para la sexualidad, construcción de la ciudadanía, cátedra de la paz, afianzamiento de la cultura llanera, cultura del emprendimiento, educación para el ejercicio de los derechos humanos, convivencia escolar o educación económica, sino además se considera incorporar un módulo sobre movilidad y seguridad vial.

Estas acciones tienen el común denominador que fueron concertadas en el Consejo Territorial de Seguridad Vial, y mediante decreto se integró una mesa diversa y amplia, en la cual la ciudadanía, gremios, líderes y actores viales, propusieron acciones para reducir la siniestralidad vial, desde la experiencia día tras día. De igual modo, se puso en marcha la campaña "Casanare con paso firme en las vías", un ambicioso plan de intervención territorial y de comunicaciones, que llegó a los puntos críticos identificados con la comunidad, con el fin de realizar en tiempo real mini charlas personalizadas en

seguridad y prevención vial, para conductores, pasajeros y peatones.

Relación de salud pública y seguridad vial

La gran innovación y aporte desde Casanare al debate y acción de la seguridad vial en Colombia, se dio en una apuesta conceptual mediante la cual se relacionó la salud pública con la movilidad y, por ende, la accidentalidad vial.

Al reconocer que las afectaciones a la salud por causa de los siniestros son previsibles y prevenibles, como por ejemplo la precaución —en variables como cuidado de la salud, conciencia de problemáticas asociadas y derivadas para orden personal y familiar por siniestros viales y la optimización de protocolos para la atención diferencial de estos casos—, permitió relacionar al tránsito y al transporte con estrategias que invitan a la modificación de estilos de vida, y que incluyen hábitos asociados a consumos nocivos, los que confluyen en situaciones de riesgo como el consumo irresponsable de alcohol que termina asociado a la siniestralidad vial.

Avanzar en la movilidad desde la mirada de salud pública permitió relacionar la movilidad con los planes de drogas municipales, en los cuales se propendió por formular documentos de caracterización también del alcohol, para dar paso a estrategias de identificación y atención a escenarios de riesgo en el marco de la estrategia nacional de respuesta al consumo nocivo de alcohol, y en este caso a su asocio en más del 39 % con la accidentalidad vial.

La mirada de la movilidad desde la salud pública, no hubiese sido posible sin la interacción y articulación de cuatro empresas sociales del Estado en dieciséis municipios, el hospital Regional de la Orinoquia y los servicios de urgencias de la red privada en Yopal prestados por la clínica Casanare.

Finalmente, la sistematización juiciosa de casos con variables adicionales de orden cualitativo de víctimas y victimarios de la siniestralidad vial, permite que Casanare disponga de un sistema, en el cual además de tener en cuenta los móviles o rol vial de los implicados en siniestros viales —edad, sexo, pertenencia a área rural o urbana, enfoque étnico, enfoque diferencial poblacional y grupo etario—, se encuentren las tendencias históricas para prevenir accidentes viales y cuidar la vida en medio del tránsito.

Categoría VIII

Departamentos categorización E, 1 y 2

Ganador: **Camilo Ernesto Romero Galeano**
Gobernador de Nariño
Finalista: **Carlos Andrés Amaya Rodríguez**
Gobernador de Boyacá
Finalista: **Dilian Francisca Toro Torres**
Gobernadora del Valle del Cauca

Mensajes comunicativos para cuidar la vida en las vías

Camilo Ernesto
Romero Galeano
GOBERNADOR GANADOR

Con Cacumo, nombre de la Cartilla Cultural de la Movilidad, la gobernación de Nariño elaboró una estrategia de apropiación en prevención y seguridad vial.

Situado en el extremo suroeste del país, en las regiones Andina y Pacífica, Nariño es un departamento que limita al sur con Ecuador y es el séptimo más poblado de Colombia. Su capital es San Juan de Pasto. Por sus características geográficas tiene en la zona montañosa andina, clima frío, y en la zona del Pacífico, clima cálido, y es fundamentalmente es agrícola y ganadero.

Apuesta por la vida en las vías

Con recomendaciones para el cumplimiento y respeto de las normas establecidas en el Código Nacional de Tránsito, se le apostó a un proceso comunicativo, en el cual con imágenes alegóricas y expresiones propias de la región del sur del país, se reforzó el conocimiento y reconocimiento de las normas viales, las medidas de prevención y sobre todo las maneras de cuidar la vida en la movilidad y tránsito en el departamento.

Nariño

"Enciende una luz para que la vida siga en la vía", es un evento que se realiza cada año en el "Día mundial en recuerdo de las víctimas de siniestros de tránsito". Para el desarrollo de esta actividad, se crean folletos y piezas publicitarias distribuidas antes, durante y después del encuentro, en el departamento de Nariño.

Como señala la cartilla a modo de mensaje de motivación: es desde la cultura, nuestro sentir y nuestras costumbres que podemos hacer que la ciudadanía tome conciencia. Se trata de llegar con las palabras y formas con las cuales nos comunicamos entre comunidades, vecinos, amigos y familia en el día tras día. Así se producen formas de acercamiento a la ciudadanía que llevan a convencer a cada nariñense de que la accidentalidad vial es predecible y por ende prevenible. No es un secreto que toda situación de falla técnica o humana puede preverse y arreglarse para evitar siniestros viales.

Adoptar un modelo de comunicación desde palabras y formas ciudadanas para la movilidad, materializó una intervención territorial que cada seis meses puso en marcha una campaña de interacción ciudadana. Con *performance*, mensajes animados, piezas comunicativas, intervención en espacios académicos, publicaciones y operatividad se difundieron mensajes como: "cógela suave", "utiliza la cabeza", "a ciegas no", "tómate un descanso", "camina con él" y "mira pa´allá y pa´acá".

Prevenir los siniestros viales

Pensar la movilidad desde la persuasión diaria y con un enfoque de prevención de accidentalidad, posicionó a Nariño como uno de los departamentos con mayor organización, priorización de acciones y puesta en marcha de actividades para el cuidado de la vida en las carreteras y vías.

Fue el primer departamento en implementar la Ley Pro-Bici (Ley 1811 del 21 de octubre de 2016) en 35 municipios, por medio de un modelo de movilidad sostenible desde la bicicleta con iniciativas, como la ciclo-oficina, o los pactos para la movilidad responsable enfocados en la disminución de velocidades.

Como medida de pilotaje exitoso, actualmente trece municipios tienen el sello de "Tramos Viales Seguros", un proceso de intervenciones en 13 kilómetros, acondicionados de acuerdo con estándares internacionales en infraestructura, señalización y distribución de espacios con diseños de urbanismo para la seguridad vial de todos los actores.

La atención a las víctimas de accidentes de tránsito, de otra parte, fue un componente fundamental que procuró una optimización de los servicios de acompañamiento y rehabilitación a personas con discapacidad permanente y transitoria por siniestralidad vial, así como a sus familias.

Las acciones en dicha línea permitieron:

1. Revisar, fortalecer o crear la asociación de víctimas por siniestros de tránsito en Nariño.
2. Promover programas educativos y de formación para el trabajo de las víctimas de traumatismos relacionados con el tránsito.
3. Formular un programa de generación de oportunidades laborales para las víctimas de los traumatismos relacionados con el tránsito para aquellos con discapacidad.

Estas iniciativas, pasaron por un proceso de planeación estratégica en el que la articulación de los planes de seguridad vial de los municipios fue la pieza clave de acción para los resultados en disminución de accidentalidad.

Finalmente, el paso a paso, divulgación de acciones y hasta juegos virtuales para niños y niñas se encuentran en una página web, en la cual se pueden descargar los pactos para cada actor vial.

También se puede diligenciar un formulario digital y enviar los soportes de la firma del Pacto por la Conducción Responsable con los Trabajadores, colaboradores o pasajeros de empresas y entidades de la región; opción que le ha permitido a la gobernación tener una base de datos de aliados en prevención de siniestros viales que reciben incentivos y reconocimientos por hacer parte del cuidado de los actores de la movilidad urbanay rural.

Acciones de prevención e intervención

Boyacá

Se han manejado tecnologías de simuladores de volcamiento, en las cuales la persona vive la experiencia de un siniestro vial y aprende la forma adecuada de utilizar el cinturón de seguridad, entre otros elementos de cuidado. Estos simuladores de vehículos, motocicletas y buses, así como las gafas de simulación de alcoholemia o de sustancias psicoactivas son herramientas prácticas y educativas desde la experiencia sensible que dejan aprendizajes más significativos.

Carlos Andrés
Amaya Rodríguez
GOBERNADOR FINALISTA

"Fueron 370.000 ciudadanos a quienes de forma personalizada les llegamos con mensajes de prevención de siniestros viales. Se trató de tocarles el corazón, no solo la razón. Se usaron mensajes con fuerza y sensibilidad para que pensaran no solo en ellos, sino en sus familiares y seres queridos mientras conducen o se mueven por la ciudad", con estas palabras, el gobernador de Boyacá, Carlos Andrés Amaya Rodríguez, inició la explicación en un tablero en el que de manera organizada y esquemática, presentó un mapa conceptual que reunió cinco fases de un amplio proyecto.

Este proyecto le permitió durante su periodo de gobierno (2016-2019), una notable reducción de siniestros de tránsito en las vías del departamento; no es para menos ya que para 2018 se logró una reducción de siniestralidad en un 7,2 % con respecto a 2017, y en 2019, una del 12,8 % con respecto al 2018.

Boyacá está situado en el corazón de Colombia y su riqueza reside en lo turístico y natural, al estar bañado por lagunas, parques naturales y montañas. Se sitúa en la cordillera de los Andes oriental y al noreste está bordeado por Venezuela.

Sus vistosas y típicas ciudades coloniales se destacan por su arquitectura y fue la tierra que presenció la mayor parte de las batallas de Independencia, en la lucha de Bolívar y muchos otros patriotas contra la Colonia española.

SEGUROS EN LA VÍA
SALVAMOS VIDAS

Motociclista

Adopte las **tres condiciones** para que un **casco le proporcione la protección** necesaria:

- Use un casco certificado
- Use la talla correcta
- Use el casco debidamente abrochado

La inmensa escultura del Monumento a los Lanceros, del artista Rodrigo Arenas, cerca de la ciudad de Paipa, celebra la batalla del Pantano de Vargas de 1819.

La ruta turística por el lado del nororiente del departamento, atraviesa poblaciones como Paipa, Sogamoso, Duitama, Tibasosa, Firavitoba, Iza, Nobsa, Punta Larga, Monguí, Tópaga y Corrales, entre otras.

Y también se encuentra otra ruta turística por el lado noroccidental, la que pasa por poblaciones como Villa de Leyva, conocida como un importante centro colonial del virreinato, y Ráquira, centro artesanal por excelencia en el país.

Acciones de prevención e intervenciones de vigilancia y control

Los impactos favorables en cifras, corroborados por fuentes oficiales, son el resultado de 766 acciones operativas de vigilancia y control, además de intervenciones directas para lo que se denominó "formación de formadores", un proceso de instrucción para docentes, padres de familia y representantes comunitarios, y así por medio de su liderazgo acompañaron a la gobernación en la difusión de mensajes de previsión y prevención de siniestros viales.

Las campañas comunicativas de Boyacá, se basaron en procesos pedagógicos que por medio de intervenciones sensoriales, buscaron afianzar la cultura del cuidado, un concepto que consiste en tomar todas las medidas de protección que estén al alcance y posibilidad de cada actor, por pequeño que fueran los recorridos.

A la par, en los espacios determinados con mayor accidentalidad según cifras de Policía y Medicina Legal, se realizaron procesos de revisión minuciosa de las condiciones físicas y de infraestructura de cada punto.

A estas acciones se les denominó "auditorías por la vida" y fue gracias a ellas, que se identificaron deficiencias en temas de iluminación, dotación, señalización, anchos de curva no adecuados y capas de rodadura en mal estado, entre otros. Estos informes fueron entregados a las entidades pertinentes como Invías, Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y a la secretaría de Infraestructura del departamento.

Cuidado de la ciudadanía

En Boyacá se entendió que gran parte de la mirada en las vías debe enfocarse al cuidado de la ciudadanía y, por ende, en promover acciones de corresponsabilidad en las cuales cada persona sea consciente de las maneras en que puede ayudar a cuidar al otro desde su quehacer diario.

Crear una cultura vial hacia una movilidad segura en las vías de Boyacá, pasó por mesas de trabajo y grupos de pensamiento en los que con ayuda de expertos, la academia y la participación activa de la comunidad, se lograron establecer puntos comunes que aunque parecían sencillos, eran la raíz de las fatalidades.

De ahí surgió la que se llamó "prioridad comunicativa en las vías", un esfuerzo de comunicación estratégica que puso el énfasis en mensajes para el uso del cinturón y casco, así como el acato y respeto por las señales de tránsito.

Las campañas asociadas a la estrategia comunicativa, se hicieron con palabras coloquiales y de uso común en Boyacá, haciendo que los mensajes fueran cortos, concisos y cercanos; por ejemplo: "Soy buena papa en la vía" o "Un santo por las vías". Esta última campaña, explicó con un lenguaje común que "después de 80 kilómetros por hora, el ángel de la guarda se baja del carro".

La razón técnica detrás del mensaje es que según estudios internacionales consultados, al exceder esta velocidad es imposible contener los vehículos por mejor reflejo o reacción que el conductor tenga.

Caravanas y experiencias sensibles

Gran parte del éxito de las estrategias de sensibilización y comunicación residió en las "experiencias sensibles", mediante las cuales se buscó que la ciudadanía tomara conciencia, por medio de la recreación de los efectos de las sustancias psicoactivas y el alcohol, con el uso de gafas de recreaciones tridimensionales o simuladores de choques a tamaño real de vehículos, motocicletas y bicicletas.

Los simuladores recorrieron el departamento como parte de la Caravana de la Seguridad Vial, una feria itinerante que llegó a diferentes parques con conferencias, carpas informativas para cada actor vial y concursos con premios que incluían elementos de protección.

Las ferias fueron atendidas por el Programa de Horas Sociales, que poniendo en práctica la Ley 115 de 1994, vinculó estudiantes de educación media, para participar en calidad de Vigías por la Seguridad Vial, como parte de las actividades del Proyecto de Servicio Social Obligatorio.

Finalmente, la atención integral a las víctimas de siniestros viales, se dio a partir de la creación del protocolo de atención a víctimas departamentales, socializado a los entes territoriales, secretarías de salud, colegios y municipios.

De igual modo, se capacitó a clínicas y hospitales del departamento y sus respectivos equipos de urgencias para la correcta y prioritaria atención a víctimas de siniestros viales, logrando reducir en más de 32 minutos la respuesta médica a los incidentes viales en comparación con 2015.

Crean secretaría de Transporte y Movilidad

Dilian Francisca
Toro Torres
GOBERNADORA FINALISTA

Valle del Cauca

Con el Programa Camineros se realizó el mejoramiento y mantenimiento preventivo de las vías veredales. Acompañado de un proceso de empoderamiento ciudadano de las obras, se logró que el mantenimiento permanente básico se diera desde las mismas comunidades, llegando a la generación de empleo para las poblaciones beneficiarias, gracias a los arreglos en la malla vial.

"Tomar en serio la prevención de la accidentalidad vial, como un eje fundamental para el desarrollo de las comunidades, y mejorar las condiciones de movilidad, como parte de potenciar la economía, nos puso en la obligación y la tarea de crear la secretaría de Transporte y Movilidad del Valle del Cauca, como una entidad directa del despacho de la gobernación", afirmó la gobernadora Dilian Francisca Toro Torres, ante los micrófonos de Colombia Líder.

Al comparar el primer cuatrimestre de 2019 con el mismo periodo de 2018, se registra una disminución del 50 % en fallecidos por siniestros viales, al reducirse las muertes del 22 a 11, un logro destacado en seguridad vial, que como bien lo explicó la gobernadora, se trata no solo de arreglar vías sino también de salvar vidas.

La ejecución de campañas de sensibilización tendientes a mejorar la seguridad vial, reducir la tasa de accidentalidad y mejorar la perspectiva vial, pasó por la urna de ideas, una serie de talleres en los cuales el Observatorio de Seguridad Vial, expuso en cada municipio la información oportuna, objetiva y confiable, sobre los incidentes viales, para luego proponer y construir colectivamente soluciones a estos siniestros en el Valle del Cauca.

Acciones de difusión y formación

Como parte de la estrategia de comunicación de las mesas, se entregaron 23.977 cartillas para los estudiantes de los grados séptimo y octavo de los colegios del departamento, al mismo tiempo que mil cartillas a directivos y docentes, quienes crearon una cátedra por la movilidad en los colegios, para que haya una nueva generación más consciente sobre los riesgos que implica la velocidad vial y tenerla en cuenta con mayor responsabilidad.

En cuanto a los actores viales, se brindaron recomendaciones, cifras y medidas de prevención mano a mano para el tránsito diario en las vías de los municipios. La entrega, por medio de gestores de vía, tuvo un alcance uno a uno de 12.405 personas impactadas, adicionales a las más de 266.000 cuentas activas en redes sociales a las que diariamente se les enviaron contenidos virtuales.

De esa manera, la seguridad vial en el Valle del Cauca, se elevó a una categoría de respeto, responsabilidad y estudio técnico que invitó a las universidades y colegios, a poner sobre la mesa un tema del diario vivir y transversal a toda la ciudadanía pero que, paradójicamente, es uno de los aspectos menos considerado y debatido por parte de la ciudadanía.

Con el fin de cambiar este panorama, se crearon ciclos de conversatorios viales en cada uno de los municipios, que enfocados en la Ley 1503 de 2011 (por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas viales seguras en la vía), buscaron elevar el debate, para que en cada casa del departamento, se empezara a dialogar en familia sobre la importancia del cuidado en las vías.

Entre los aciertos, como señala la gobernadora, está la creación de la campaña “A vos te queremos con vida”, la cual logró impactar a 77.574 actores viales, (peatones 25.711, ciclistas 8224, motociclistas 36.219, automovilistas 5623 y pasajeros 1797).

Firma de pactos y planes pioneros

Con la divulgación de la seguridad vial, como un asunto social y masivo, se promovieron diálogos ciudadanos, en los cuales se firmaron pactos a través de la metodología World Café. Esta técnica consistió en la organización de grupos de cinco participantes que dialogaron sobre una pregunta abierta y pertinente para el intercambio de ideas y de saberes, y llegar a trabajos comunitarios en cada barrio para prevenir accidentes de tránsito. De esa manera se firmaron 545 pactos con los ciudadanos.

En forma simultánea, en los territorios y con la participación masiva ciudadana, desde la nueva secretaría de Transporte y Movilidad, se llevaron a cabo planes pioneros en el país, que buscaron descentralizar la mirada de la movilidad de los cascos urbanos para ampliar la proyección e intervención de la gobernación a las zonas rurales.

Mediante el Programa Camineros, se realizaron intervenciones y mantenimiento que llevaron a mejorar las condiciones de movilidad, el tránsito y la seguridad vial en las veredas y campos del Valle del Cauca. Entre estas acciones de intervención se realizaron labores de rocería, limpieza de alcantarillas, limpieza de cunetas, remoción o retiro de derrumbes menores, intervención en fallos, y reporte de huecos y baches.

Los éxitos colaterales de Camineros, no dieron espera y después de dicha acción, se logró crear y alimentar constantemente un plano de topografía georreferenciada de las vías del departamento, que además dispone de registros fílmicos y fotográficos de gran parte del territorio, pues como lo dice su gobernadora: “Solucionar los problemas, pasa por conocerlos en carne propia, de primera mano”.

Intercambios de saberes

En el marco del "Reconocimiento a los mejores gobernantes en seguridad vial: seguros en la vía", Colombia Líder, con el apoyo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y Seguros Bolívar, realizaron diálogos con los protagonistas en las ciudades de Bolívar y Candelaria (Valle del Cauca), Itagüí (Antioquia), Leticia (Amazonas), Neiva (Huila), Piedecuesta (Santander) Sincelejo (Sucre) y Villavicencio (Meta), espacios de intercambio de experiencias significativas, que fueron precedidos por los propios alcaldes y en compañía de sus pares y delegados de otros entes territoriales participantes del Reconocimiento.

Así mismo, los cinco preseleccionados de cada una de las ocho categorías del Reconocimiento, formaron parte de los eventos de Gobernantes al Tablero y la Feria del Conocimiento.

La seguridad vial

Salvar vidas:

la apuesta del nuevo siglo

Nuevos enfoques más allá de la infraestructura

Apoyan