

NIÑOS PRIMERO

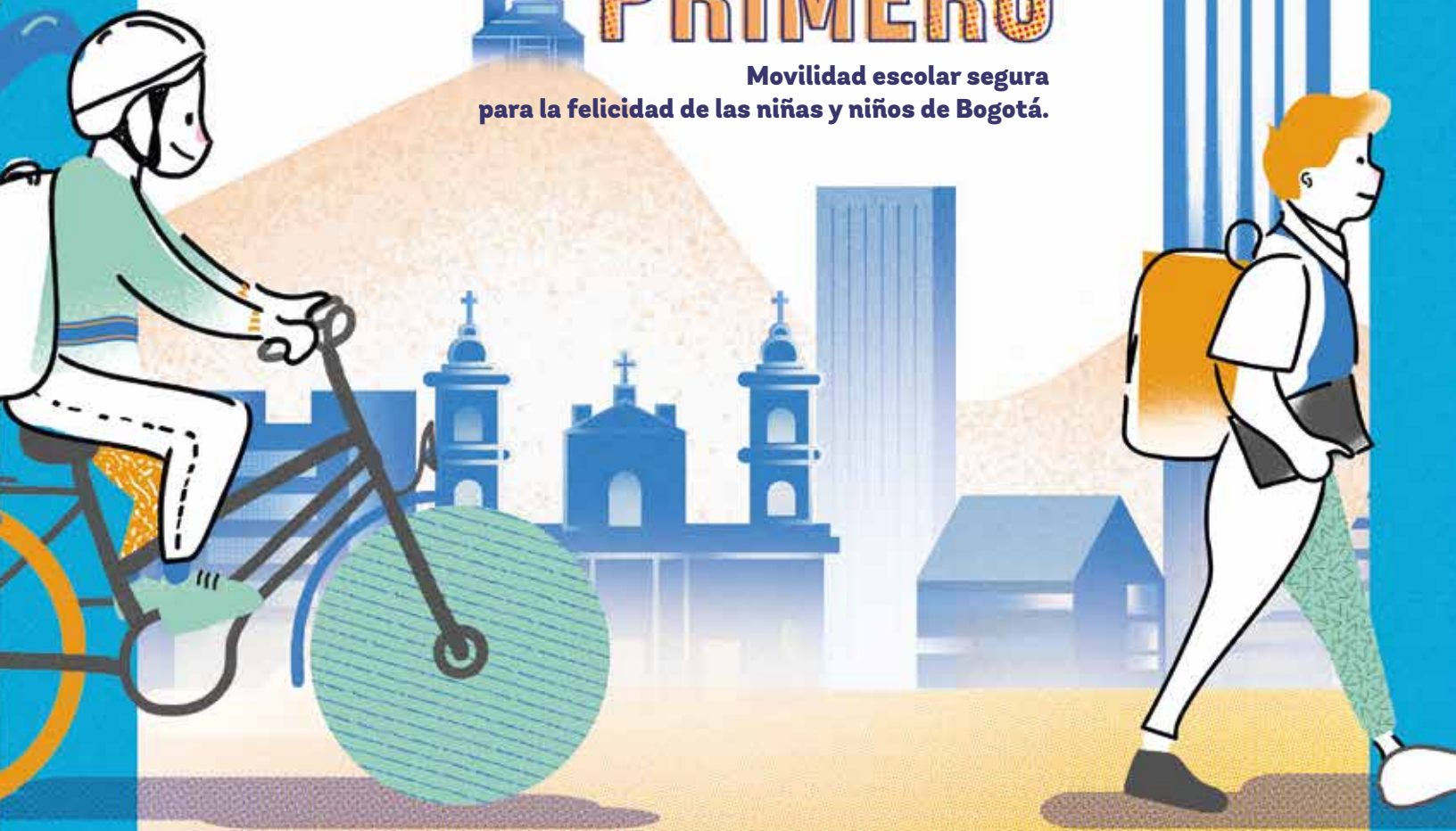
**Movilidad escolar segura
para la felicidad de las niñas y los niños de Bogotá**





NIÑOS PRIMERO

**Movilidad escolar segura
para la felicidad de las niñas y niños de Bogotá.**



ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ

Enrique Peñalosa Londoño
Alcalde de Bogotá

SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD

Juan Pablo Bocarejo Suescún
Secretario de Movilidad

Claudia Andrea Díaz Acosta
Jefe Oficina de Seguridad Vial

Andrés Fabián Contento Muñoz
Jefe Oficina Asesora de Comunicaciones y Cultura para la Movilidad

Sergio Eduardo Martínez Jaimes
Subsecretario de Política de Movilidad

Jonny Leonardo Vásquez Escobar
Subsecretario de Gestión de Movilidad

Ingrid Johana Portilla Galindo
Directora de Planeación de la Movilidad

Adriana Marcela Neira Medina
Directora de Ingeniería de Tránsito

Nicolás Adolfo Correal Huertas
Director de Gestión de Tránsito y Control de Tránsito y Transporte

Mario Gabriel Carbonell Gutiérrez
Subdirector de Señalización

Sergio Raúl Tovar Farfán
Subdirector de Gestión en Vía

Rafael Alberto Gonzáles Rodríguez
Subdirector de Control de Tránsito y Transporte

SECRETARÍA DE EDUCACIÓN DEL DISTRITO

Claudia Puentes Riaño
Secretaria de Educación

María Constanza García Botero
Subsecretaria de Acceso y Permanencia

Edwin Giovanny Rodríguez García
Director de Bienestar Estudiantil

PROYECTO EDITORIAL

Claudia Andrea Díaz Acosta
Dirección

César Manuel Mariño Ávila
Juliana Zambrano Moncada
Autores y coordinación editorial

Adán Farías Forero
Diseño, diagramación e ilustración

Juan Sebastián Solano Ramírez
Corrección de textos

© Alcaldía Mayor de Bogotá
© Secretaría Distrital de Movilidad

Todos los derechos reservados. Ninguna parte de esta publicación puede ser reproducida, almacenada o transmitida de ninguna forma o por ningún medio magnético, electrónico, mecánico, fotocopia, grabación u otros, sin previo permiso escrito de los editores.



Alcaldía de Bogotá

Luisa Rubio Villamil
Jessica Kisner Giraldo
Carolina Ávila Morales
Lina García Mejía
Christian Medina Beltrán
Sandra Cristina Orjuela Achury
Sergio Jiménez Malagón
María Elizabeth Malaver Ramírez
Nataly Salamanca
Alexandra Aponte Sagbini
María del Pilar Colorado Ovalle
Julián Andrés González Flechas
Contenidos

Mayra Castellanos Meneses
Asistente de redacción

Jhonatan Ramos Guillén
Jessica María Herrera de la Rosa
Angie Buitrago Novoa
Juliana Zambrano Moncada
Agencia Nacional de Oficiales del Transporte NACTO
Instituto de Recursos Mundiales WRI
Oficina de Seguridad Vial SDM
Fotografías



// El sector público debe encontrar soluciones innovadoras, poderosas y efectivas a los retos de ciudad, en especial aquellos que impactan en la protección y felicidad de las niñas y los niños. //

Enrique Peñalosa,
Alcalde de Bogotá



// Nunca es largo el camino que conduce a casa,
cuando se recorre de la mano de un amigo.
Gracias Alcaldía por ser ese amigo. //

Jairo,
Estudiante de la Institución Educativa Distrital Argelia,
Caminante Ciempiés



// La seguridad, el bienestar y la felicidad de las niñas y los niños ha sido una de las prioridades de esta administración. Nos hemos encargado de brindarles alternativas desde los componentes de seguridad vial, infraestructura y educación a la hora de trasladarse. Nuestras iniciativas transforman sus vidas, los vuelven más activos, conscientes y responsables de su ciudadanía y del ambiente, pero, sobre todo, les da libertad y autonomía. Con estas herramientas queremos forjar ciudadanos del futuro más felices, amantes del aire libre y de su ciudad. //

Juan Pablo Bocarejo,
Secretario de Movilidad del Distrito



// Este programa nos sigue llenando de orgullo, pues a través de Niños Primero estamos formando, desde la niñez, ciudadanos responsables, autónomos y comprometidos con el desarrollo sostenible. Este programa busca generar cultura ciudadana y construir una mejor Bogotá. Estas Iniciativas son una oportunidad para que nuestras niñas, niños y jóvenes fortalezcan la convivencia pacífica y la felicidad como personas y como ciudadanos. //

Claudia Puentes Riaño,
Secretaria de Educación del Distrito



INTRODUCCIÓN

Las iniciativas /11

Visión Cero /15

Situación actual /21



CIEMPIÉS CAMINOS SEGUROS /29

Introducción /30

Palabras clave /38

Caminos Seguros /42

Ciempies Caminos Seguros en números /58

Línea de tiempo /60



MOVIPARQUE /67

Introducción /68

Semilleros de la Bici /74

Segurito Voy /82

Moviparque en números /89



AL COLEGIO EN BICI /93

Introducción /94

Palabras clave /102

Guías escolares /104

Rutas de confianza /108

Cicloexpediciones /118

Biciparceros /122

Al Colegio en Bici en números /124

Línea de tiempo /126

CONTENIDOS



TRANSPORTE ESCOLAR/131

Ciempiés Carril Escolar/132

Palabras clave/134

Carril Escolar en números/138

Ruta Pila/140

Palabras clave/142

Ruta Pila en números/149



ZONAS ESCOLARES/153

Introducción/154

Palabras clave/156

Casos de Estudio/164

Zonas Escolares en números/172



GLOSARIO/178



LAS INICIATIVAS

Las iniciativas aquí presentadas han sido fruto del esfuerzo colectivo de la Alcaldía Mayor de Bogotá. Hoy, todo el trabajo centrado en la movilidad de las niñas y los niños hacia sus instituciones educativas se agrupa en el Programa Distrital Niños Primero.



El programa abarca distintas iniciativas que buscan brindar espacios más seguros y eficientes para el desplazamiento diario de la población infantil de Bogotá. Además, el programa propone la creación de espacios para que las niñas y los niños exploren su entorno de manera segura y feliz. Esto con el objetivo de que las niñas y los niños reconozcan su ciudad, la disfruten y se apropien de ella.

CIEMPIÉS CAMINOS SEGUROS crea caravanas lúdicas para los es-

tudiantes que se desplazan a pie. **MOVIPARQUE**, **AL COLEGIO EN BICI** y **BICIPARCEROS** fomentan el uso de la bicicleta como medio de transporte amigable y sostenible, crean rutas para llegar a la institución educativa o para conocer la ciudad. Para garantizar la seguridad de las niñas y los niños que se desplazan en vehículos motorizados, el programa ha trabajado en la implementación de carriles preferenciales para **TRANSPORTE ESCOLAR** con la modalidad Ciempiés Carril Escolar y Ruta Pila. Por último, se



Ciempiés

Moviparque

Al Colegio en Bici

Transporte Escolar

Zonas Escolares



encuentra la iniciativa de **ZONAS ESCOLARES** que se ha enfocado en crear entornos seguros en las vías adyacentes a las instituciones educativas.

La planeación, el desarrollo y la implementación de este programa de ciudad, liderado por la Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría de Educación Distrital, se ha logrado con la colaboración de las comunidades beneficiadas (niñas, niños, madres, padres, acudientes y vecinos que han participado activamente en

las distintas fases de las iniciativas) la coordinación interinstitucional y el apoyo constante de Bloomberg Philanthropies.

Este libro quiere brindar herramientas a otras ciudades e instituciones para implementar medidas similares, también busca agradecer a las comunidades que las inspiraron, almacenar todo el conocimiento adquirido de los equipos que hacen parte de cada iniciativa y poner en la agenda pública la seguridad vial infantil como una prioridad.





VISIÓN CERO

Las iniciativas de la Alcaldía Mayor que se presentan en este libro se enmarcan dentro de la política de Visión Cero, adoptada por el distrito y base del Plan Distrital de Seguridad Vial 2017-2026. Esta visión le da un enfoque ético a la seguridad vial y tiene como ideal reducir a cero el número de víctimas fatales o heridos graves por siniestros viales, para proteger la vida de los actores más vulnerables, entre ellos, las niñas y los niños.

Visión Cero considera que la pérdida de una vida en tránsito es moralmente inaceptable, pues todas las muertes son prevenibles y el sistema vial debe proteger a los usuarios de las vías en cualquier circunstancia.

Esta política se centra en prevenir las fatalidades y lesiones graves, teniendo en cuenta que la seguridad vial es una res-

ponsabilidad compartida y que sus políticas deben estar integradas con otros objetivos de sostenibilidad ambiental, social, económica, de salud pública y calidad de vida para lograr reducir el número de víctimas de siniestros viales. Otro de los principios de la Visión Cero afirma que el sistema de transporte debe ser seguro y que debe darle prioridad a la vida humana y a la salud de todos sus



usuarios desde la concepción misma, para garantizar protección y seguridad. En esta misma línea, integra el error humano al proceso de planeación, diseño y operación del sistema de transporte, dándole mayor importancia a acciones enfocadas al desarrollo de infraestructura segura. Por último, se reitera que la velocidad de las vías debe gestionarse, pues tiene un impacto directo sobre la seguridad vial al aumentar las posibilidades de siniestros y la gravedad de las consecuencias de estos.

Esta política toma mayor importancia cuando se habla de niñas y niños. Ellos son más vulnerables, su capacidad de reacción es diferente y su cuerpo es más frágil que el de un adulto. Las

calles deben estar diseñadas para que las niñas y los niños no solo se sientan seguros sino que realmente lo estén. Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), los límites de velocidad para áreas urbanas no deberían ser mayores a 50 km/h y en las zonas con peatones y ciclistas, no mayores a 30 km/h (Global Status Report on Road Safety, 2015).

Gracias a la adopción de esta política, Bogotá ha logrado reducir en 3 años en un 11% las muertes en siniestros viales y en los últimos 2 años el 64% de las muertes de menores de edad.

50 Km/h

ES EL LÍMITE DE VELOCIDAD
RECOMENDADO PARA ÁREAS URBANAS
SEGÚN LA OMS.

11%

ES EL PORCENTAJE QUE HA LOGRADO REDUCIR
BOGOTÁ EN MUERTES POR
SINIESTROS VIALES EN LOS ÚLTIMOS 3 AÑOS.



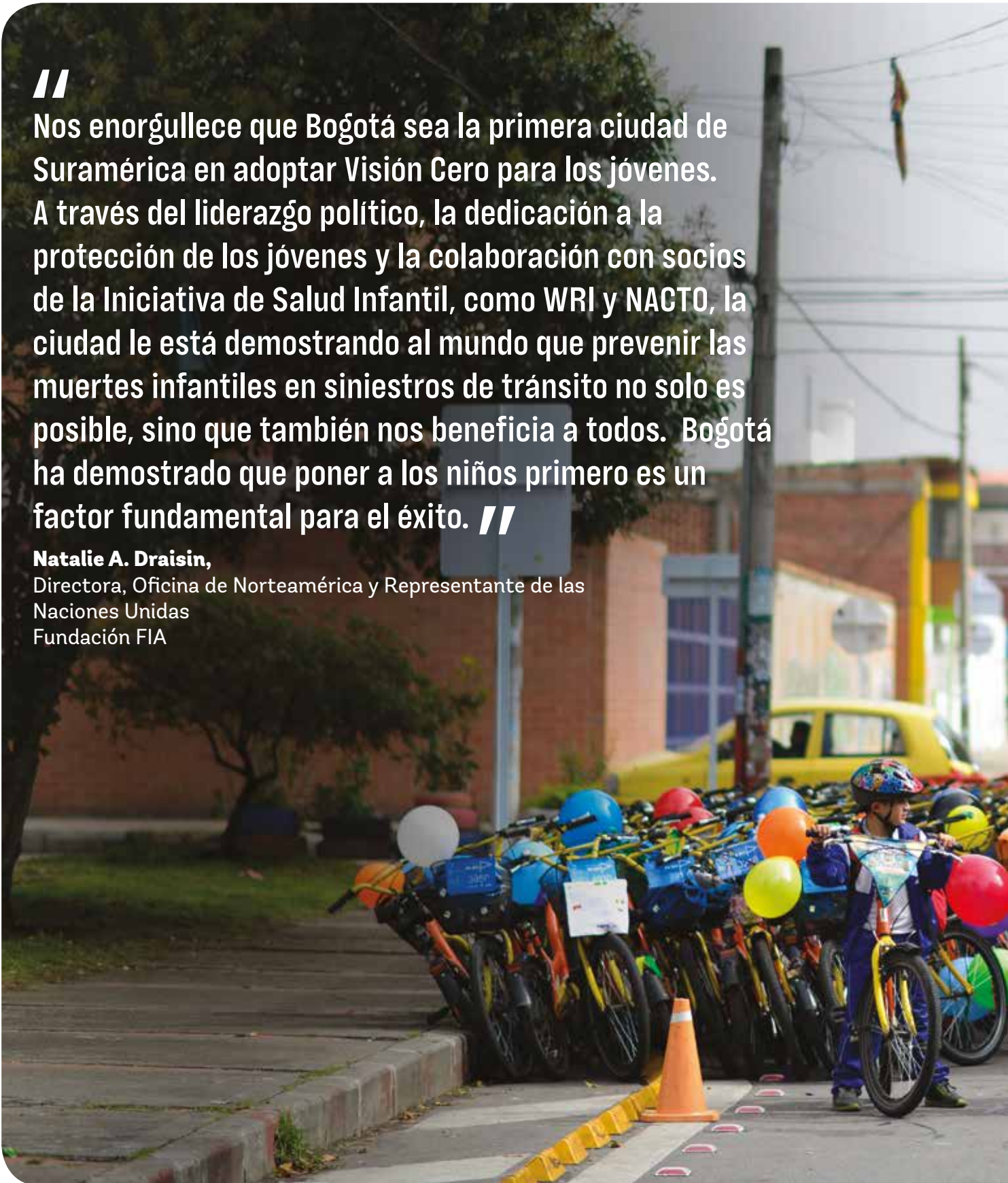


//

Nos enorgullece que Bogotá sea la primera ciudad de Suramérica en adoptar Visión Cero para los jóvenes. A través del liderazgo político, la dedicación a la protección de los jóvenes y la colaboración con socios de la Iniciativa de Salud Infantil, como WRI y NACTO, la ciudad le está demostrando al mundo que prevenir las muertes infantiles en siniestros de tránsito no solo es posible, sino que también nos beneficia a todos. Bogotá ha demostrado que poner a los niños primero es un factor fundamental para el éxito. //

Natalie A. Draisin,

Directora, Oficina de Norteamérica y Representante de las Naciones Unidas
Fundación FIA





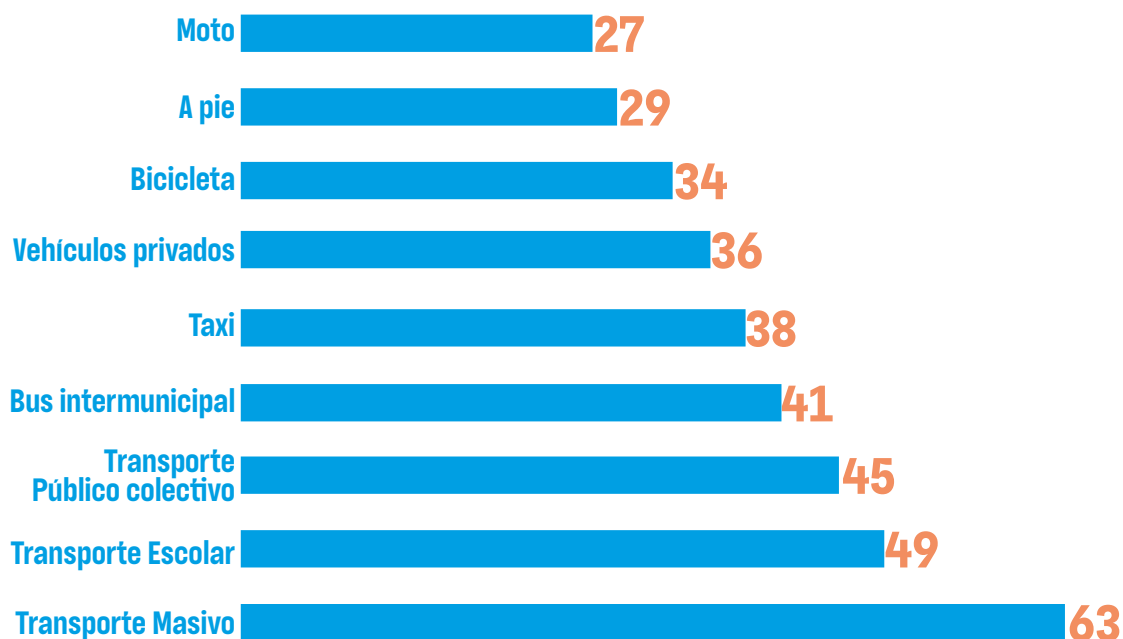


SITUACIÓN ACTUAL

A partir de la Encuesta de Movilidad 2015

La población infantil entre los 7 a 15 años se toma, en promedio, cincuenta (50) minutos para ir a la institución educativa, esto quiere decir que, en un solo día, las niñas y los niños pasan aproximadamente una (1) hora y cuarenta (40) minutos viajando. Los tiempos de recorrido más altos corresponden a los viajes realizados en rutas escolares y en transporte público.

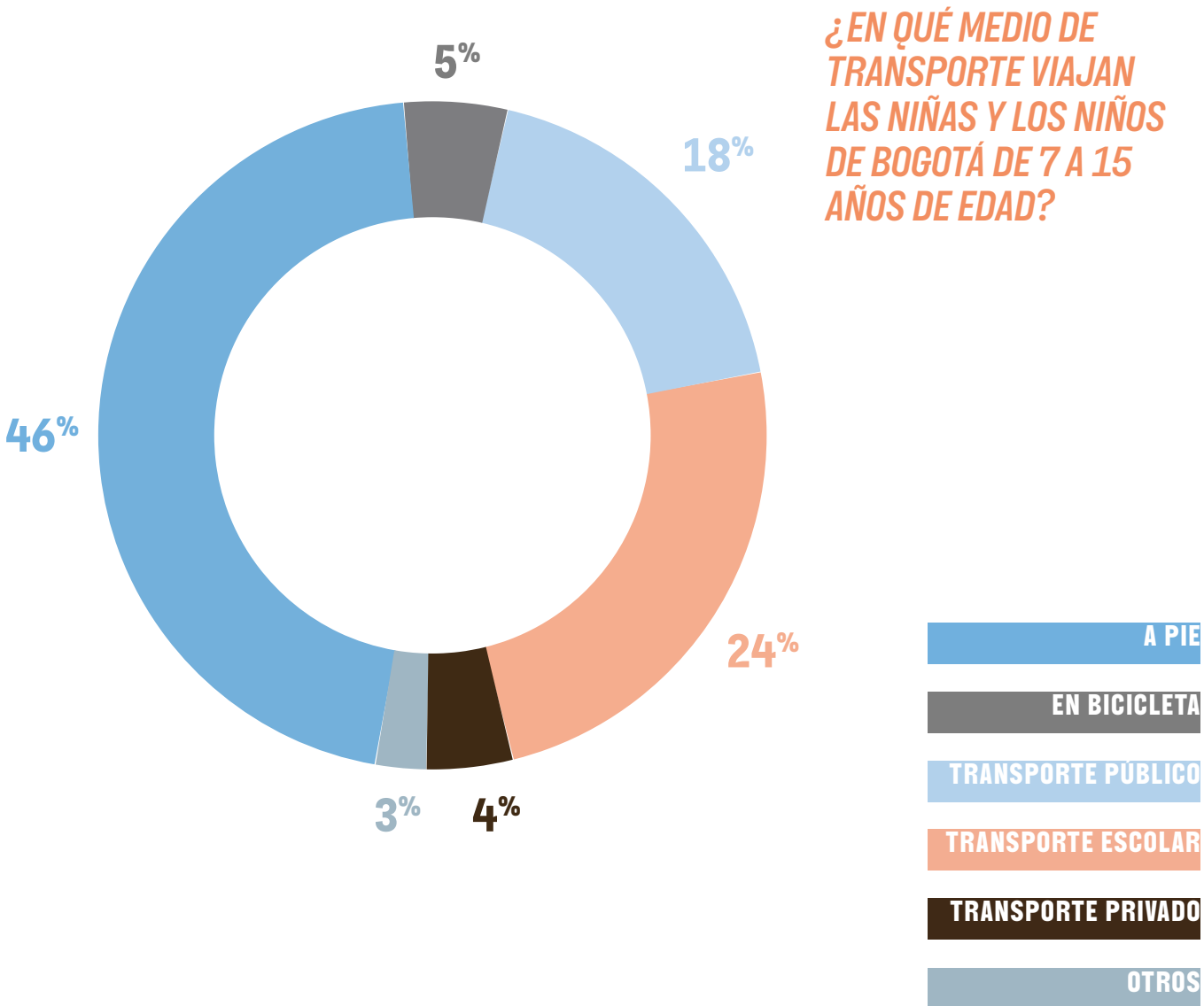
**¿CUÁNTO
TIEMPO TARDAN
LAS NIÑAS Y LOS
NIÑOS DE 7 A 15
AÑOS DE EDAD
PARA LLEGAR A
LA INSTITUCIÓN
EDUCATIVA?**



TIEMPO PROMEDIO DE VIAJE EN MINUTOS



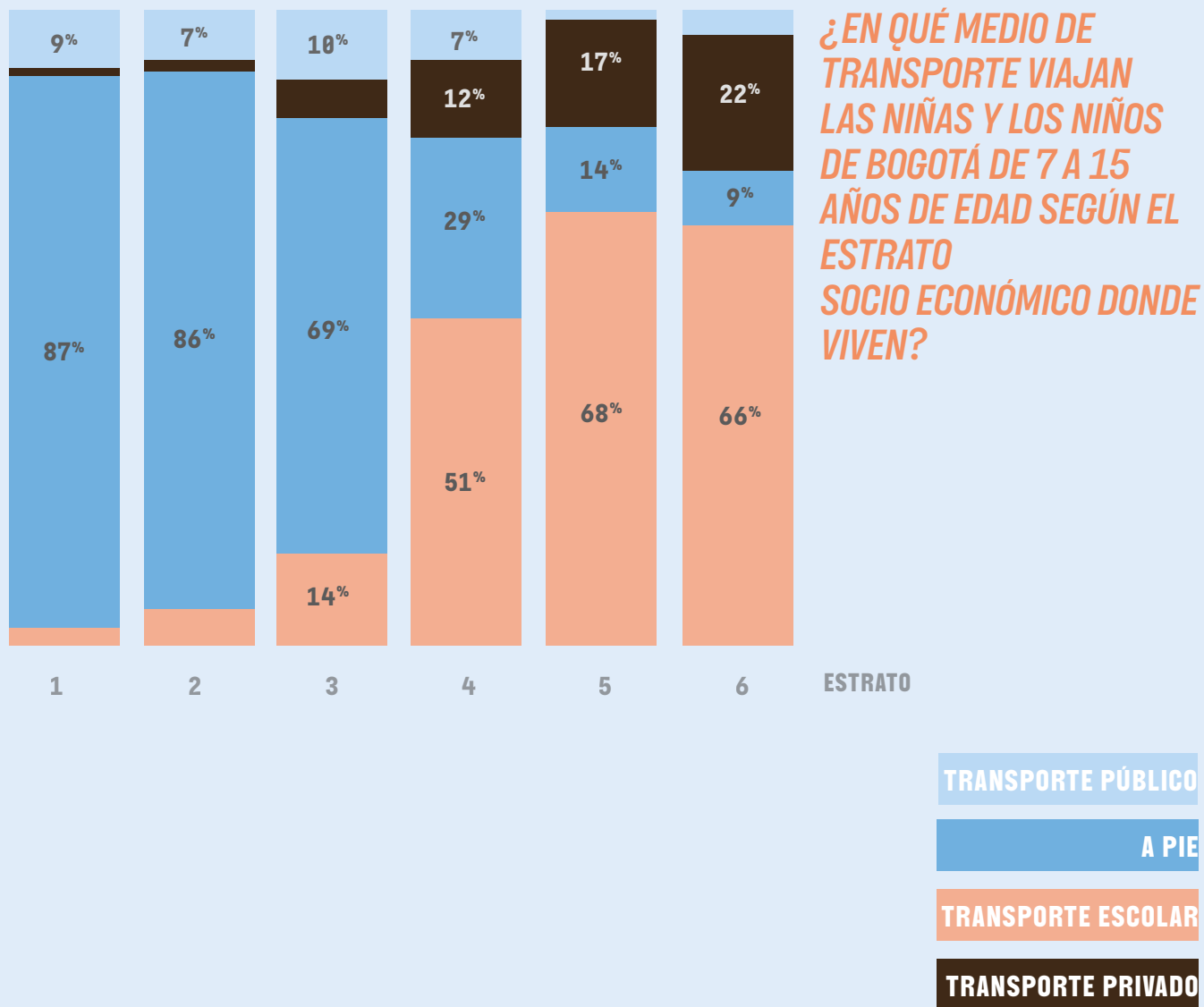
Las niñas y los niños viajan a su institución educativa principalmente a pie (49%), los medios de transporte que están en segundo y tercer lugar son el transporte escolar (23%) y el transporte público (12%).



A partir de la Encuesta de Movilidad 2015.



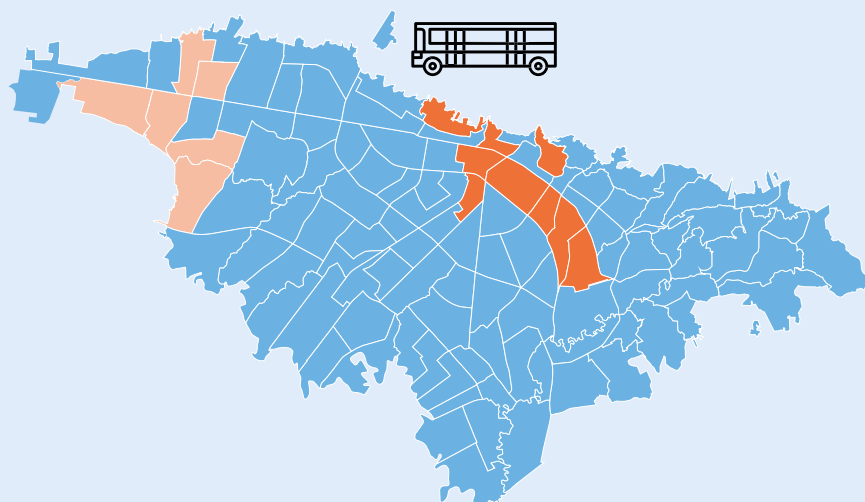
La caminata es el medio de transporte predominante de las niñas y los niños que viven en estratos 1, 2 y 3, mientras que el transporte escolar son las más utilizadas en estratos 4, 5 y 6.



A partir de la Encuesta de Movilidad 2015.



Las niñas y los niños que viajan a la institución educativa en transporte público lo hacen principalmente desde las UPZ Bosa Central, Los Libertadores, Suba, Tibabuyes y Venecia y viajan principalmente a Suba y al sur occidente de la ciudad

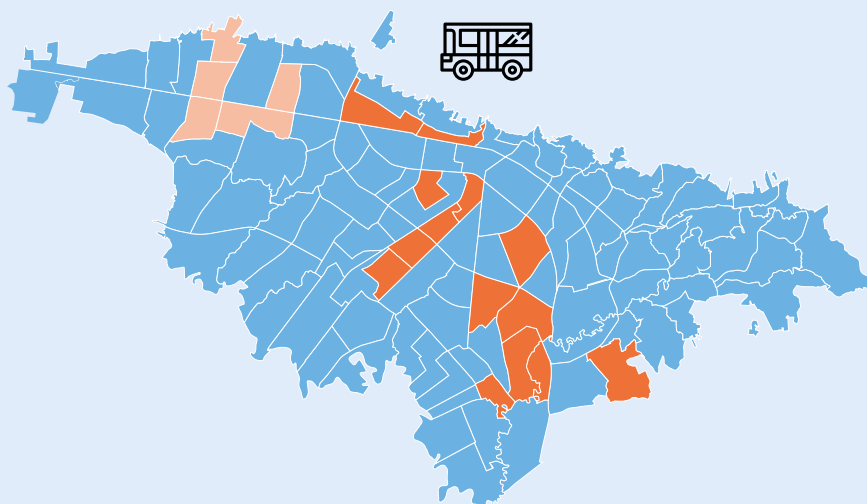


¿DE DÓNDE Y HACIA DÓNDE VIAJAN LAS NIÑAS Y LOS NIÑOS EN TRANSPORTE PÚBLICO?

¿DE DÓNDE SALEN LAS NIÑAS Y LOS NIÑOS?

¿A DÓNDE LLEGAN LAS NIÑAS Y LOS NIÑOS?

Las niñas y los niños que viajan a la institución educativa en transporte escolar lo hacen principalmente desde las UPZ El Prado, Tibabuyes, Los Cedros, Niza y Santa Bárbara y hacia los polígonos Calle 63-NQS-46Sur-Caracas, Calle 153 hacia el Norte y las UPZ Casablanca, Suba y Niza.



¿DE DÓNDE Y HACIA DÓNDE VIAJAN LAS NIÑAS Y LOS NIÑOS EN TRANSPORTE ESCOLAR?

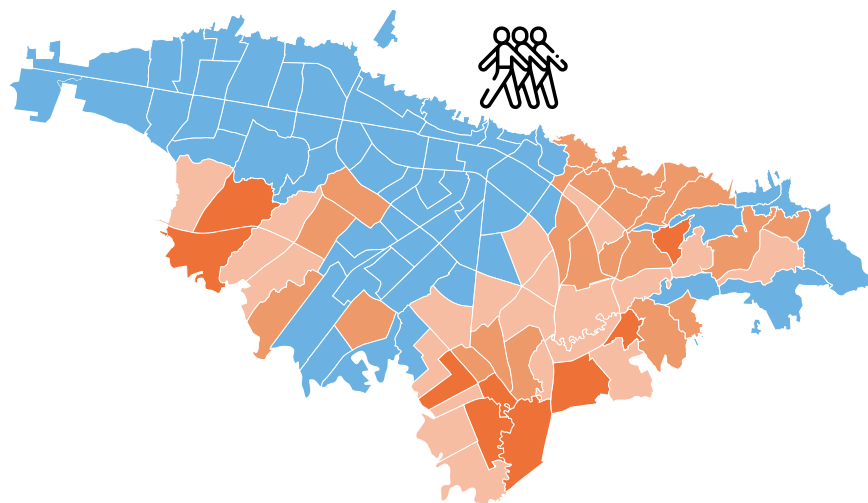
¿DE DÓNDE SALEN LAS NIÑAS Y LOS NIÑOS?

A DÓNDE LLEGAN LAS NIÑAS Y LOS NIÑOS



A partir de la Encuesta de Movilidad 2015.

Los niños que caminan a la institución educativa viajan principalmente en las Unidades de Planeamiento Zonal (UPZ) Bosa Central, El Rincón, Tibabuyes e Ismael Perdomo.



¿QUÉ UPZ TIENEN LA MAYOR CANTIDAD DE NIÑAS Y NIÑOS QUE VIAJAN A PIE?

ALTA CONCENTRACIÓN DE VIAJES A PIE

MEDIA CONCENTRACIÓN DE VIAJES A PIE

BAJA CONCENTRACIÓN DE VIAJES A PIE

A partir de la Encuesta de Movilidad 2015.





//

Enfocar en las niñas, los niños y en quienes cuidan de ellos el diseño de las calles y los sistemas de transporte, es crítico para la salud, la equidad y la sostenibilidad de las ciudades.

Cuando diseñamos calles a través de su visión creamos infraestructura segura, accesible y divertida que mejora la eficiencia y eleva la calidad de vida para todos los usuarios de la calle.

//

Skye Duncan,

Directora, Iniciativa Global de Diseño de Ciudades
NACTO







Ciempíés

Caminos Seguros

Ciempíés Caminos Seguros hace que las caminatas hacia las instituciones educativas sean más seguras, las convierte en momentos divertidos y educativos que fortalecen el tejido social de la comunidad. En sus trayectos hacia la institución educativa y de vuelta a puntos de encuentro cercanos a casa, la iniciativa vigila, acompaña y enriquece la experiencia de cientos de niñas y niños, consiguiendo recorridos más seguros, confiables y felices.



INTRODUCCIÓN

Gracias a la idea innovadora de crear caravanas a pie que incluyen el componente del juego en las caminatas a las instituciones educativas, la iniciativa Ciempiés Niños Primero de Bogotá ganó el prestigioso premio *Mayors Challenge* de *Bloomberg Philanthropies* en 2016. El *Mayors Challenge* o Desafío de Alcaldes es un concurso diseñado para ayudar a líderes a hacer frente a los retos más desafiantes de sus ciudades.

El concurso busca fomentar programas para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos. En su versión del 2016 las cinco mejores ideas recibieron recursos económicos y apoyo técnico por parte de Bloomberg Philanthropies para implementar programas que generaran un cambio duradero en el contexto que buscan mejorar. Entre los diversos temas que llaman la

atención de los ganadores se encuentran la lucha contra la corrupción, la reducción de la obesidad, la protección de tierras cultivables y la movilidad urbana, como es el caso del Ciempiés.



// El *Mayors Challenge* es un concurso de ideas diseñado para ayudar a los líderes de la ciudad a pensar en grande, ser audaces y descubrir ideas ingeniosas, que, en última instancia, sean compartibles y aborden los problemas más complejos de la actualidad. La idea que tuvo Bogotá de mejorar la seguridad de los niños y enriquecer su aprendizaje mientras caminaban juntos a la institución educativa en caravanas captó nuestra imaginación en Bloomberg Philanthropies cuando se convirtió en ganadora y recibió un premio de un millón de dólares en 2016. Estamos muy complacidos de apoyar a Ciempiés Niños Primero debido al potencial que tiene para mejorar la vida de los niños al permitirles aprender juntos, desarrollar relaciones con sus compañeros y establecer vínculos con sus familias, todo esto mientras caminan al colegio de manera segura. Esperamos que la iniciativa Ciempiés Niños Primero se convierta en una referencia para toda Colombia y, en última instancia, para ciudades y países de todo el mundo, sobre cómo ayudar a los niños a desplazarse de manera segura e inteligente.



Cristina Cacciato
Programas de Innovación en Gobierno,
Bloomberg Philanthropies





Ciempiés Caminos Seguros es una iniciativa de la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), articulado con la Secretaría de Educación Distrital (SED) que surgió de la necesidad de que las niñas y los niños, así como sus acompañantes, puedan desplazarse más tranquilos y felices desde los puntos de encuentro a las instituciones educativas y de vuelta a sus puntos de encuentro. Los pequeños peatones son los actores viales más vulnerables: su baja estatura hace que sean poco visibles para los vehículos motorizados, caminan a ritmos distintos y, además, tienen una perspectiva espacial diferente a la de los peatones adultos. Teniendo esto en cuenta, idear estrategias para que las niñas y los niños pudieran reconocer su entorno, apropiarse de él y aumentar su sensación de seguridad durante el trayecto, se convirtió en un asunto apremiante para la Alcaldía Mayor.

En otras épocas, las niñas y los niños aprovechaban las calles para encontrarse con sus amigos para jugar y disfrutar del espacio al aire libre. Para llegar a sus lugares de juego, las niñas y los niños usualmente caminaban, lo que tenía la feliz consecuencia de que se mantenían activos mientras exploraban los alrededores, reconocían la ciudad y la hacían suya. En la actualidad, las niñas y los niños están refugiados en sus hogares y sus posibilidades de salir se ven restringidas por los horarios de los adultos que les cuidan.





La iniciativa se apoya en tres pilares fundamentales: la seguridad, la felicidad y los lazos comunitarios.



LA SEGURIDAD se logra en cada recorrido, pues los pequeños caminantes realizan sus desplazamientos en grupo mientras aprenden sobre seguridad vial. Entre las prácticas y conocimientos que las niñas y los niños adquieren se encuentran: la forma correcta de cruzar las calles, la importancia del uso de la infraestructura peatonal, el respeto a las señales de tránsito y la convivencia con los demás actores viales.



LA FELICIDAD se fomenta mediante la risa, la diversión y el reconocimiento que se les hace a las niñas y los niños por su participación en los juegos del recorrido. A lo largo de sus caminatas desde los puntos de encuentro a la institución educativa, las niñas y los niños participan en juegos cortos diseñados para estimular los sentidos, la lógica matemática, la creatividad, la observación y el sentido de colaboración entre ellos. De esta forma adquieren habilidades y aptitudes que contribuyen al desarrollo cognitivo de las niñas y los niños, que les permiten apropiarse de los diferentes espacios en los que se mueven. Además, se busca que las niñas y los niños se puedan identificar en y adueñarse de sus espacios, que vean que tienen un rol en la ciudad y se sientan valorados por ello.



LOS LAZOS COMUNITARIOS se crean en los trayectos cuando padres, madres, acompañantes y vecinos se involucran con los Caminantes Ciempiés. Todos comparten este trayecto y lo vuelven una experiencia en la que, además, reciben los conocimientos del monitor de la ruta e intercambian anécdotas. La idea es que todos terminen por apropiarse de las rutas y creen redes de apoyo que aseguren la continuidad y permanencia de los caminos seguros.



//

Trabajar con las familias de Suba, Bosa y con un equipo tan grande, preparado y comprometido, ha sido una experiencia motivadora que potencia las ganas de seguir planeando las estrategias que permitan que el Ciempiés se quede en el Distrito por muchos años más. El Ciempiés empezó como un piloto donde éramos nosotros quienes incentivábamos a la comunidad para unirse. Ahora es todo lo contrario. La comunidad reconoce al Ciempiés y quiere hacer parte de la iniciativa. A la fecha contamos con más de 1000 niñas y niños inscritos que se identifican con el Ciempiés. Es, asimismo, conmovedor ver los lazos que se generan en la comunidad, entre acudientes, participantes, con los monitores y en general el tejido social que la iniciativa promueve.

Luisa Rubio,
Gerente

//

Por medio de los juegos, se pueden trabajar diferentes valores que son indispensables para el ser humano, como resolver conflictos entre ellos, trabajar en equipo, estar pendiente el uno del otro, el respeto y la puntualidad: al saber que la ruta inicia a una hora establecida entienden que deben levantarse temprano para caminar con el ciempiés.

Mónica Guarín,
Monitora

//

Una experiencia muy bonita fue en el Colegio Reina de Gales se generaron lazos de amistad entre estudiantes que no se hablaban, incluso siendo vecinos y usando el mismo camino para dirigirse a la institución educativa. Cuando estoy haciendo la ruta de la institución educativa 4 ex-caminantes Ciempiés se acercan, saludan, y, dependiendo de la hora, nos acompañan.

Deisy Torres,
Monitora



PASOS ANTES DE EMPEZAR A CAMINAR



Contacto con la institución educativa y fortalecimiento de la relación y comunicación.

Designación de contactos de enlace de ambas partes.



Creación del camino seguro.

Ruta tentativa.



Presentación del Ciempiés a la comunidad estudiantil, a los padres y acudientes.

Recolección de información de potenciales participantes (direcciones e información socio-económica básica).





Reunión con posibles participantes y padres interesados

- a.** Socialización de un trazado de ruta preliminar con los padres y la comunidad escolar. Se agenda una primera caminata.
- b.** Apertura del proceso de inscripción de los participantes.
- c.** Creación de grupo de WhatsApp para cada ruta, canal que será usado para dar la información del desarrollo de esta.

5



Talleres de capacitación a las instituciones educativas en seguridad vial.

6



Apertura del proceso de inscripción de los participantes.

7



Inicio de la primera caminata del Ciempiés.



PALABRAS CLAVE

¡Estos términos te ayudarán a no perderte en el recorrido!

Camino seguro

Recorrido a través de los barrios de la ciudad. Está diseñado para que niñas, niños y acompañantes caminen a su colegio y de vuelta sin peligros y pasando un buen rato.



Acompañante

Toda persona que, siguiendo su interés, motivación y voluntad, decide realizar un acompañamiento frecuente o permanente a los Caminantes Ciempiés en sus recorridos por las rutas previamente establecidas.

Monitor

Es la persona que guía la ruta. Lleva una chaqueta distintiva y usa su silbato y su paleta para detener el tráfico en los cruces. Además, vigila que todo el trayecto sea seguro a través de varias señales acordadas previamente con las niñas y los niños y acompañantes. El monitor también conoce todos los juegos del Ciempiés, los pone en práctica con los caminantes y los anima a competir sanamente por calletones. Son personas responsables que cuentan con conocimientos sobre seguridad vial.



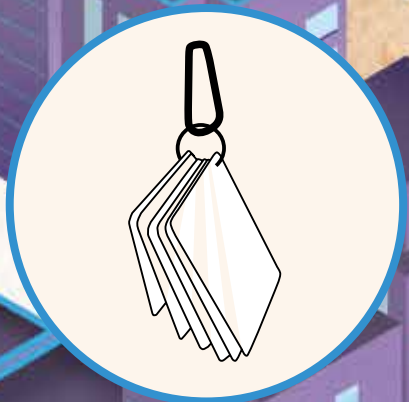
Puntos de encuentro

Son los lugares específicos a lo largo de la ruta donde los usuarios esperan a que llegue la caravana. El Ciempiés llega a ellos para dejar o recoger caminantes.



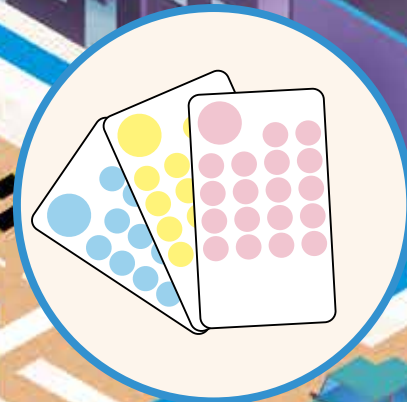
Caminantes Ciempiés

Son los estudiantes, niñas y niños en edad escolar, cuyos intereses personales los llevaron a hacer parte de esta iniciativa.



Set de Juegos o tarjetero

Juego de tarjetas que cada caminante lleva consigo a manera de llavero. En él están impresos los juegos, la información personal de cada uno y tiene espacio para acumular calletones.



Calletones

Son calcomanías que representan los puntos que reciben los Caminantes Ciempiés cuando ganan en los juegos que se realizan en los trayectos.





CAMINOS SEGUROS

¿EN QUÉ CONSISTE?

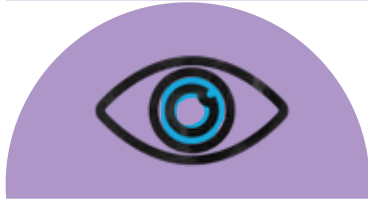
Los caminos seguros son las rutas por donde pasa la caravana de Caminantes Ciempiés. Esta iniciativa busca que la comunidad participe en la creación de estos trayectos, que se anime a ha-

cer parte de las caravanas a pie y que se comprometa a velar por la seguridad de los caminantes de su barrio. La seguridad vial de las niñas y los niños es un asunto que compete a todos.



CREACIÓN DE LOS CAMINOS SEGUROS

Para crear un camino seguro es importante comprender las características de los barrios.



Existen múltiples criterios que deben evaluarse. **LA COMUNIDAD EDUCATIVA** es la principal, pues es indispensable saber cuántas instituciones educativas hay en la zona y cuántos estudiantes están matriculados en ellas para determinar el número de posibles caminantes. Otro de los criterios que se deben tener en cuenta es la **MOVILIDAD ACTIVA**, es decir, cuántos niñas y niños se desplazan a pie o en bicicleta a sus instituciones educativas, se realiza una inspección y análisis estadístico de la **SEGURIDAD VIAL**. Asimismo, se consideran **LA SEGURIDAD CIUDADANA** del sector y la cantidad de **ESPACIOS CULTURALES Y DE RECREACIÓN** con los que cuenta. También se considera la **UBICACIÓN DE LOS HOGARES** de los posibles participantes para definir una ruta. Una vez recolectada esta información, se determinan las zonas que más podrían beneficiarse de la iniciativa Ciempiés Caminos Seguros, dentro de un barrio.



CREACIÓN DE LOS CAMINOS SEGUROS

Una vez se cuenta con una zona potencial definida, se contactan a las instituciones educativas y se convoca a la comunidad para empezar a construir el camino seguro. A través de talleres con las familias, se identifican los lugares de encuentro favoritos o los puntos más representativos para ellos, como panaderías o supermercados, para incluirlos en el diseño del recorrido. Estos son referentes importantes porque todos los conocen dentro del barrio y hacen parte del paisaje del camino seguro. La comunidad también da al equipo información sobre seguridad ciudadana.

En cuanto a la seguridad vial, se analizan varios criterios del entorno, como qué tan accesible es para las personas con discapacidades que afecten su movilidad, si los cruces representan algún riesgo, la cantidad de paraderos de transporte público y la velocidad promedio en la que transitan los vehículos entre otros. Aunque en un principio se trabaja con las condiciones urbanas existentes, lo esperado es poder mejorar la infraestructura del espacio público por donde se camina. De esta forma surge la relación del Ciempiés Caminos Seguros con la iniciativa Zonas Seguras. Esta ruta, previamente recorrida por los monitores, es socializada en una reunión de padres, en la que también se empieza el proceso de inscripción de los participantes y se pacta un día para realizar la primera caminata en conjunto.

Paralelamente, en compañía del grupo de teatro y pedagogía de la Secretaría Distrital de Movilidad, el equipo Ciempiés capacita a niñas y niños y realiza talleres lúdicos sobre las normas básicas de seguridad vial. De este modo, aprenden a caminar siempre por la acera, a solo cruzar cuando el semáforo les de la vía, a mirar siempre a la derecha y a la izquierda antes de pasar la calle y a cruzar solo cuando los vehículos motorizados se hayan detenido del todo. Además, se les enseña sobre la importancia de las cebras y se les inculca el respeto a las señales de tránsito, entre otros temas que los acercan a las normas de seguridad y a las formas adecuadas de hacer uso del espacio público en el momento de realizar desplazamientos de un punto a otro. Asimismo, el equipo brinda a los acompañantes una capacitación sobre las normas para caminar en compañía.

La ruta puede empezar con tan solo una niña o un niño, pero la idea es empezar a caminar e ir conociendo a más interesados a través del tiempo. A medida que la comunidad empieza a reconocer la caravana, más caminantes se interesan en hacer parte de ella. Desde la primera caminata, el monitor está atento a las posibles mejoras que podrían realizarse al recorrido, a las zonas y calles más seguras y, finalmente, a los puntos de encuentro mejor dispuestos para esperar a los caminantes y para jugar. A veces hay vías que tienen condiciones de mo-



vilidad complejas o están deterioradas, entonces se buscan alternativas que brinden mayor seguridad a los Caminantes Ciempiés. Durante estas caminatas iniciales, el monitor también debe calibrar el tiempo de recorrido y controlar los tiempos de espera en cada punto de

encuentro para asegurarse de que los caminantes puedan llegar a tiempo a sus clases. Luego de hacer algunos recorridos de prueba y de integrar las propuestas que surgen de ellos, se llega a un camino seguro consolidado.

**¡En rojo estoy
atento y en verde
cruzo contento!**

//

La primera vez que llegué a la ruta del colegio Bosanova me di cuenta de que había un niño un poco hiperactivo y generador de discusiones con los otros chicos, lo que hacía que la caminata fuera tensa por momentos. Sin embargo, lo que hice fue interactuar con él, aprovechando que el otro monitor estaba liderando la caminata, y en esta conversación Maikol me contó que le gustaba el *rap* y que inventaba canciones. Aproveché este momento para decirle que me cantara una de sus canciones y que intentara *rapear* usando algo que hubiera aprendido en el Ciempiés. Fue muy divertido escucharlo durante todo el camino mientras contaba cómo la ciudad tenía ventajas, en comparación con el campo, por tener cebras y semáforos. Ahora, siempre que va conmigo me dice que le tengo que llevar una pista para que pueda *rapear*. //

Catalina Rodríguez,
Monitora







Después de hacer los recorridos de prueba se establece el recorrido definitivo y empiezan los trayectos rutinarios: todos los días en el punto de encuentro y a la hora pactada con los caminantes y sus acompañantes. Sin importar la cantidad de alumnos, siempre hay mínimo dos monitores de la SDM, quienes guiarán el trayecto y los esperan allí.

REGLAS DEL CIEMPIÉS PARA CAMINAR SEGUROS



1 Se necesitan dos o más monitores o acompañantes. Uno debe situarse delante del grupo y otro atrás, de modo que se forme un cinturón de protección que permita observar a todos los caminantes.

- a. El monitor que va en la cabeza del Ciempiés es quien guía la caravana y mide los tiempos de espera en los puntos de encuentro.
- b. El monitor que va en la cola del Ciempiés debe estar pendiente de las niñas y los niños que entran o salen de la caravana.



2 Siempre se debe caminar por la derecha, ya que esto facilita el desplazamiento y les ayuda a los caminantes a tener una mejor vista del entorno y de los actores viales.



3 Se debe esperar siempre a los demás para que el grupo no se disperse.



Durante el trayecto, los monitores y los acompañantes que van en la cabeza y en la cola del Ciempiés establecen la velocidad de la caminata, que debe adaptarse al ritmo de las niñas y los niños. Al llegar a los cruces todo el grupo se detiene en la esquina, se organiza en dos filas y espera la señal del silbato de los monitores o acompañantes, quienes autorizarán el cruce únicamente cuando los vehículos se hayan detenido. El Ciempiés continúa su recorrido por todos los puntos de encuentro, en los que se irán uniendo más personas.

Cuando todos los participantes ya se han unido al Ciempiés, continúa el recorrido, ahora con un valor agregado: ¡el juego! El monitor escoge los lugares y momentos más seguros para desarrollar un juego, ronda o canción para incentivar diferentes habilidades en las niñas y los niños. Finalmente, el Ciempiés llega a la institución educativa y una vez allí cada miembro de esta pequeña familia se dirige hacia sus salones de clase. En el recorrido de regreso, la caravana del Ciempiés va reduciendo su tamaño hasta dejar al último caminante en su punto de encuentro.

// Una mamá comentó que ha visto un cambio en su hijo, ya que al principio él era muy tímido. Nos dimos cuenta que ha habido un cambio positivo, se involucra en el grupo y no le da pena participar en el juego, ya que se ha construido un ambiente de respeto hacia al otro y de diversidad, pues todos no somos iguales. //

Deisy Torres,
Monitora





Después de este periodo, los monitores incentivan a que los acudientes salgan con las caravanas sin la necesidad del su apoyo. Para este momento, ellos ya habrán adquirido los conocimientos requeridos para realizar los juegos y actividades que los caminantes realizan en sus trayectos, así como los de seguridad vial necesarios para llevar la caravana a la institución educativa de forma exitosa. En muchas ocasiones de la misma familia Ciempiés surgen nuevas ideas de juegos y canciones que enriquecen a la caravana y crean un vínculo muy fuerte.

Además de los recorridos matutinos hacia la institución educativa y de vuelta a los puntos de encuentro, las caravanas

tienen iniciativas de integración los fines de semana, en las jornadas en las que las niñas y los niños no están estudiando y en las vacaciones escolares. La comunidad se reúne para hacer un “compartir”. Cada uno lleva un pasaboca, un postre o algo para compartir a los demás en el picnic. La iniciativa, por su parte, incentiva estos espacios proponiendo actividades como pequeños concursos de “porras” de seguridad vial, traer señales de tránsito hechas en casa, salidas a elevar cometas, y entre otras actividades que brindan a las niñas y los niños momentos de distracción y de unión comunitaria que aportan al desarrollo de su personalidad de forma solidaria e incluyente.



PACTO DE VIAJE

Antes de empezar esta aventura, firmemos juntos el compromiso de la Ruta del Ciempiés.

Me comprometo a:



Escuchar con atención al monitor.



Moverme siempre por donde otros me puedan ver.



Mirar a los dos lados antes de cruzar la calle.



En rojo parar atento y en verde cruzar contento.



Caminar siempre por la acera y a mi derecha.



Siempre caminar con amigos para llegar seguro y feliz a mi destino.



EL JUEGO CIEMPIÉS: ¡CON MIS AMIGOS VOY MÁS CONTENTO!

Cuando las niñas y los niños se inscriben al Ciempiés reciben un set de juegos o tarjetero que les permitirá hacer de los viajes una aventura urbana que hace más feliz su recorrido y los motiva a participar en el Ciempiés todos los días.

Dependiendo de los ánimos, el clima, el tamaño del grupo y sus intereses, el monitor define el juego que los divertirá a todos en esa

sesión, socializa las reglas e instrucciones con los participantes y les recuerda la importancia de respetar las normas de tránsito durante el recorrido y la actividad. Después de esto se da inicio a la ruta. Aunque los juegos son fáciles de ejecutar, siempre los procura realizar en lugares tales como parques, senderos peatonales, andenes anchos, plazoletas, entre otros.

// Tanto los acudientes como las niñas y los niños agradecen constantemente. Su forma de agradecer es dar dulces, galletas, helados, mensajes y llamadas que bendicen cada uno de nuestros pasos. //

Alejandra Peralta,
Monitora



Cada juego tiene uno o varios ganadores que son premiados en el momento mismo del logro, a través de calletones, representados por calcomanías para pegar en el juego de tarjetas de cada caminante. Entre más participen, más calletones ganan y, dependiendo de la cantidad que recolecten, pueden ir ascendiendo de nivel en el Ciempiés. La primera medalla se obtiene cuando los caminantes han coleccionado

entre 1 a 39 calletones, lo que los convierte en “novatos”. Si obtienen más calletones ascienden al nivel de “paseador”, luego “caminante”, después “explorador” y, finalmente, al obtener más de 200 calletones, “aventurero”. Cada medalla representa para las niñas y los niños un ascenso que los motiva a competir sanamente y a seguir caminando y jugando con el ciempiés.



El día que hicimos la entrega de medallas y diplomas en el Colegio Bilbao IED evidenciamos todo ese entusiasmo de los niños al saber que todo su esfuerzo en los juegos se podría ver reflejado en algo ya tangible. Se vio mucha alegría en ellos al tener sus medallas. De igual manera las madres asistentes mostraban un orgullo al ver a sus hijas e hijos recibiendo estos incentivos. //

William Aponte,
Monitor





Es en el juego que el Ciempiés cumple uno de sus principales objetivos: ¡la felicidad! La dinámica de enfrentarse a un desafío y lograr resolverlo divierte a las niñas y a los niños, así como a sus acompañantes y, además los sensibiliza sobre la importancia de su seguridad vial.





Los juegos tienen un componente pedagógico para que los caminantes reconozcan los lugares por los que transitan y aprendan a recorrerlos de forma segura. Un ejemplo de ello es el juego “Ojos de Lince”, que les enseña a observar su entorno: el lince tiene una visión muy aguda y las niñas y los niños deben demostrar que su visión es tan buena como la de este animal, buscando en la calle los objetos que ven en las cartas o los que el monitor menciona. Cuando encuentran un objeto, los participantes deben decir “¡ojos

de lince!”, en voz alta, el primero que lo haga ganará un calletón.

En esta misma línea, el juego “Lotería de sonidos” enseña a los caminantes a estar atentos a los sonidos de la calle, pues deben prestar atención a cualquier ruido y nombrarlo en voz alta para ganar calletones.

El Ciempiés fomenta la creatividad de los niños, pues también les brinda un espacio para que inventen su propio juego, lo lleven a la práctica con sus amigos caminantes y, de esa forma, ganar calletones.





“Los Pies del Ciempiés” es otra de las actividades que prueba las habilidades de las niñas y los niños, particularmente su razonamiento matemático. El monitor pregunta “¿cuántos pies tiene el ciempiés?”, canta la canción de los “Pies del Ciempiés” y los jugadores la repiten en coro. Enseguida, el monitor indica el número que los jugadores deben completar con sus pies y/o sumando el de sus compañeros. Los primeros jugadores que completen el número anunciado gritan: “¡ciempiés!” y ganan calletones si han completado correctamente el número anunciado.

“La Tapara”, por su parte, es un juego que incentiva la actividad física de los integrantes del ciempiés. Con el baile de la Tapara no se ganan calletones, pues su intención es divertir a las niñas y los niños mientras esperan al resto del grupo.

El monitor da inicio al juego cantando:

nosotros queremos ver a
[nombre de algún jugador]
bailando la tapara

Luego, el jugador nombrado salta al centro del círculo o de la fila y canta:

cojo la tapara,
le quito la tapita,
le echo la tierrita
y chucuchucucha.

Si el jugador completa la canción y hace una buena mímica de la tapara, el resto de las personas cantan

eso sí es tapara

pero, si el grupo cree que el jugador no ha bailado bien la tapara, debe cantar

eso no es tapara



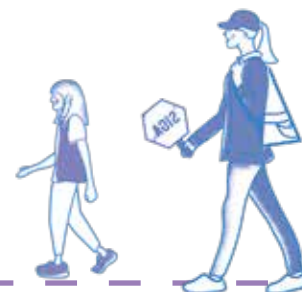


CIEMPIÉS EN NÚMEROS EN EL MOMENTO CONTAMOS CON:

Más de

**1000**

niñas y niños inscritos



Más de

15 000

niñas y niños capacitados

Más de

26 000

viajes realizados.



Más de

248padres de familia
y acompañantes
voluntarios**20**caminos
seguros**15**

instituciones educativas





LÍNEA DE TIEMPO

2016

La Alcaldía de Bogotá adopta Visión Cero, política internacional que rechaza la pérdida de vidas en siniestros viales y gana el prestigioso premio *Mayors Challenge* de *Bloomberg Philanthropies* para financiar el la iniciativa Ciempiés Niños Primero.

2017

La ciudad firma el convenio que da inicio a su implementación.



En abril, comienza a implementarse el piloto de la iniciativa Ciempiés Niños Primero.

En la localidad de Suba comienzan a caminar las primeras caravanas.

En febrero, la iniciativa llega a la localidad de Bosa.

En junio, la iniciativa alcanza un total de 17 803 viajes seguros acompañados por acudientes y se logra la cifra de

11 932 niños capacitados en seguridad vial.

En julio, hay más de 600 estudiantes que participan en las caravanas a pie hacia 15 instituciones educativas, tanto públicos como privados.

En agosto, se realiza una gran celebración para festejar los logros de la iniciativa.

Inician las caravanas en la jornada de la tarde en la localidad de Bosa y Suba. En ellas se introdujeron nuevos parámetros de seguridad vial como prendas reflectivas y bastones luminosos para los monitores y los estudiantes Ciempiés. Igualmente inicia los intercambios de calletones por premios.

En septiembre, la iniciativa alcanza el objetivo de 1000 niñas y niños inscritos.

En octubre, la iniciativa lanza el documental y libro Niños Primero. Movilidad escolar segura para la felicidad de las niñas y los niños de Bogotá.

En noviembre, se realiza la presentación del estudio de impacto que la iniciativa ha tenido en la felicidad y seguridad de las niñas y los niños caminantes.

2018

2019



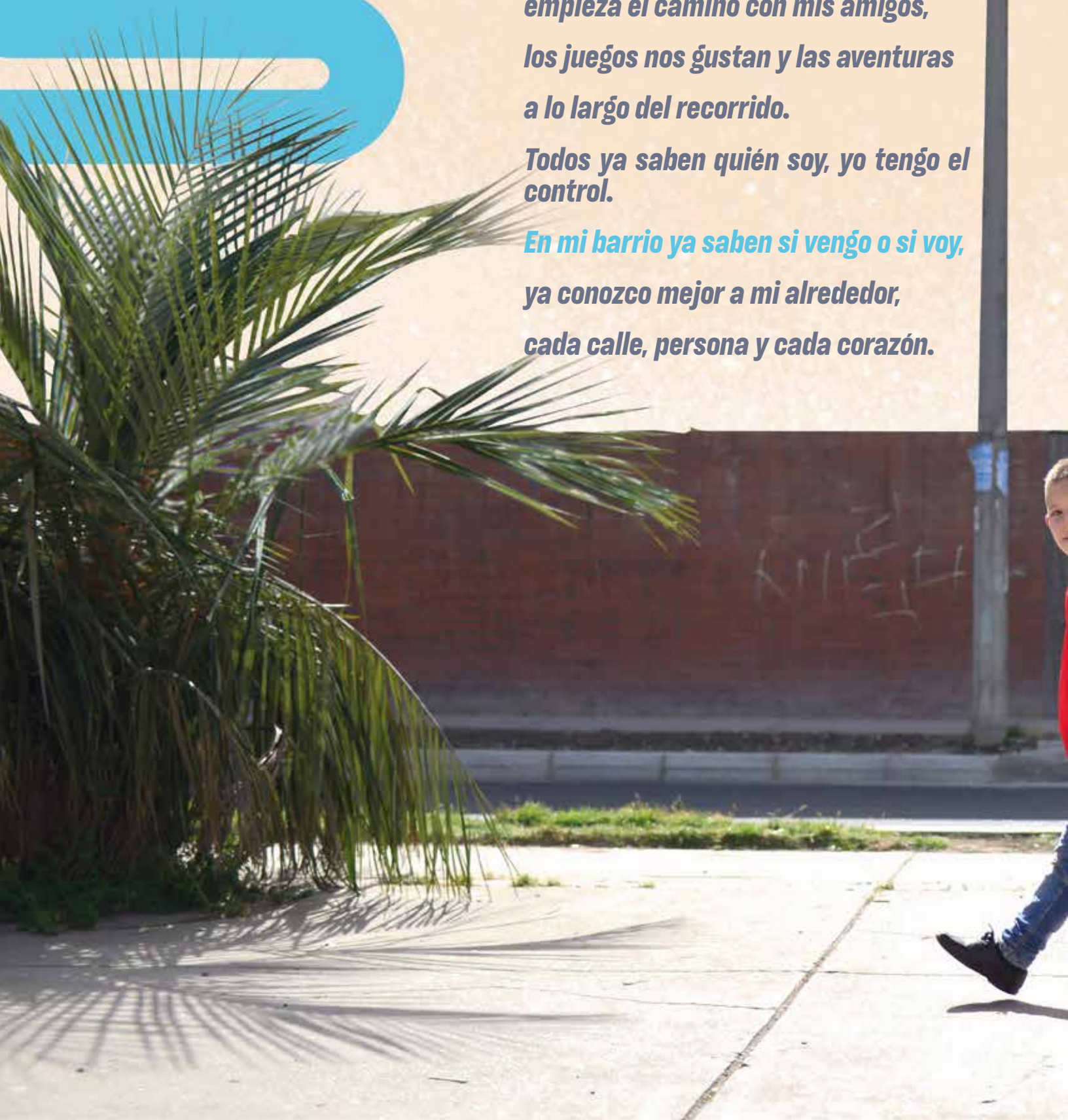


La canción del Ciempiés

*Aquí viene la ruta segura-segura,
empieza el camino con mis amigos,
los juegos nos gustan y las aventuras
a lo largo del recorrido.*

*Todos ya saben quién soy, yo tengo el
control.*

*En mi barrio ya saben si vengo o si voy,
ya conozco mejor a mi alrededor,
cada calle, persona y cada corazón.*



*Vamos al punto de encuentro,
vámonos todos al tiempo,
por nuestro carril llegaremos seguros
al colegio.*

***Ya llegó el ciempiés-pies,
vamos todos: “un, dos, tres”.***

*Con un paso adelante y muchas son-
risas compartiendo.*

***Ya llegó el ciempiés-pies,
vamos todos: “un, dos, tres”.***











Moviparque

En el Moviparque las niñas y los niños entre los 3 y 11 años aprenden a establecer una relación de confianza con las bicicletas y a interactuar de manera segura con los demás actores viales.

INTRODUCCIÓN

El Moviparque es un escenario que viaja por instituciones educativas que están interesadas en enseñar a sus niñas y niños comportamientos seguros en las calles. Funciona como un rompecabezas cuya superficie e infraestructura simula una ciudad a escala de las niñas y los niños.

En esta ciudad en miniatura, los pequeños ciudadanos adquieren diferentes roles, como el de peatón, ciclista, conductor y pasajero, para aprender y poner en práctica los principios de la movilidad segura y sostenible: la sana convivencia, el respeto, la autorregulación y el auto cuidado. Durante el ejercicio se hace énfasis en la realidad que se encontrarán en la calle: hay que compartir el espacio con distintos actores viales, por lo que se debe reconocer a cada uno de ellos, así como sus diferencias y lo que los hace vulnerables.

El Moviparque puede ir a cualquier institución educativa pública o privada que esté interesada en formar a las niñas y los niños en seguridad vial e inculcar en ellos conductas seguras para cuando asuman cualquier rol en la vía. Para llevar la plataforma hasta una institución o entidad es necesario verificar que el espacio cuente con las condiciones necesarias para ser habilitado exclusivamente para la actividad, que la superficie sea lisa y que mida aproximadamente 25 m de largo por 15 m de ancho. Asimismo, es importante contar con un número mínimo de 480 y un número máximo de 2000 participantes.





El Moviparque está conformado por espacios que simulan vías, zonas verdes, parqueaderos, andenes, ciclorrutas y espacios cotidianos de una ciudad. Para que los pequeños ciudadanos se sientan cómodos dentro de esta ciudad, se han creado elementos de acuerdo a su estatura y campo visual. Hacen parte del parque: señalización vertical y horizontal, dispositivos reguladores del tránsito (semáforos peatonales, vehiculares y para ciclistas), biciparqueaderos, botiquín de primeros auxilios, bicicletas y carros.

La actividad del parque inicia con una formación teórica sobre los correctos comportamientos que las niñas y los niños deben tener en la vía. Los pedagogos de la Secretaría Distrital de Movilidad empiezan por enseñarles a los pequeños ciudadanos cada uno de los roles que existen en la movilidad de una ciudad y las diferentes opciones que tienen los habitantes para desplazarse dentro de ella. Con estos elementos, los pequeños ciudadanos pueden empezar a reconocerse como parte de un sistema y, con la ayuda de los pedagogos, empiezan a relacionar la forma en la que se comportan con la de los demás habitantes de esta pequeña ciudad.



Luego, viene la fase de aplicación de los conocimientos adquiridos: los pedagogos y facilitadores de la SDM se encargan de equipar a las niñas y los niños con bicicletas, cascos y chalecos para iniciar el recorrido por el parque. Durante el trayecto se habla de las señales de tránsito, del semáforo, de los cruces peatonales, entre otros temas relevantes para su seguridad, todo esto mientras se divierten.

En el Moviparque se desarrollan dos talleres según el rango de edad de los participantes: Semilleros de la Bici, dirigido a las niñas y los niños entre los 3 y 6 años, para fomentar su relación con la bicicleta; y Segurito Voy, dirigido a las niñas y los niños entre los 7 y 11 años, para promover el aprendizaje de la seguridad vial e incentivarlos a practicar una movilidad segura y sostenible. La iniciativa inició sus actividades en 2017.









Gracias por lo que hicieron por nuestro país y por permitirnos soñar que algún día íbamos a ganar el Tour de Francia, dijo Egan a las leyendas del ciclismo.

Hoy quiero decirle a las niñas y los niños de Bogotá que participan en todas estas iniciativas: gracias por permitirnos soñar con una ciudad mejor donde todos podemos disfrutar cada uno de sus espacios con seguridad, amabilidad y, lo más importante, con una sonrisa inmensa por la felicidad que al verlos pasar junto a sus guías en las caravanas. //

Jonny Leonardo Vásquez Escobar,
Subsecretario de Gestión de la Movilidad.



SEMILLEROS DE LA BICI

¿EN QUÉ CONSISTE?

Semilleros de la bici es un espacio para las niñas y los niños entre 3 y 6 años que busca propiciar la interacción y la relación con la bicicleta, así como fomentar hábitos adecuados que contribuyan a una movilidad más segura. Los beneficiados por esta iniciativa son los más jóvenes de los pequeños ciudadanos, quienes se encuentran en un momento sensible de aprendizaje en el que se desarrollan tanto las habilidades motoras, como la motricidad fina -ligada al desarrollo intelectual que favorece el dominio corporal- y la motricidad gruesa -relacionada con la coordinación y el equilibrio-. Esto la hace una etapa ideal para que las niñas y los niños tengan su primer acercamiento a la bicicleta y a las conductas seguras en la vía.

Con esta iniciativa se busca fomentar la buena convivencia entre todos los actores viales y el buen comportamiento en las calles, al igual que el conocimiento de las normas de tránsito a través de manualidades y actividades representativas. También se procura que los pequeños ciudadanos identifiquen las conductas viales y habilidades motrices que deben fortalecer. Se espera que las niñas y los niños aprovechen sus capacidades, afiancen sus valores ciudadanos y puedan formar un criterio propio sobre la cultura implícita en la movilidad por medio de la observación, la participación y el análisis de situaciones reales.



PALABRAS CLAVE



EDAD PREESCOLAR

En esta etapa las niñas y los niños se encuentran en un periodo de perfeccionamiento de las capacidades adquiridas en etapas de crecimiento anteriores. En este momento de las vidas de las niñas y los niños la adquisición de las formas básicas de algunos movimientos y habilidades motrices es más fácil y rápida.



DESTREZA SOCIAL

Es la capacidad de interactuar y establecer relaciones de confianza y afecto con adultos y pares, compartiendo, participando y colaborando en actividades grupales. En la edad preescolar, las niñas y los niños pueden ser egoístas en ciertas situaciones, pero, al interactuar con otros, empiezan a aprender el control de sus emociones. En esta etapa, las niñas y los niños se mantienen en grupos, obtienen información, interiorizan aprendizajes, desarrollan sus habilidades motrices y adquieren costumbres a medida que interactúan con otros pares y el medio (jardín, hogar y lugares que frecuentan).



DISPOSITIVOS DE CONTROL VIAL

Son elementos que complementan la señalización y la demarcación de las vías, por ejemplo: reductores de velocidad, hitos o topes plásticos para segregar los flujos de tránsito, tachas reflectivas o estoperoles, barreras físicas, entre otros. Estos elementos sirven como herramientas para controlar el movimiento de los actores viales y buscan evitar acciones riesgosas para mejorar la seguridad vial.



CAPACIDADES

Conjunto de recursos, aptitudes o potencias que tiene un individuo para desempeñar una determinada tarea. Las capacidades pueden ser perceptivas, físicas, estratégicas, de planeación, de táctica, valorativa, entre otras.



MOTRICIDAD GRUESA

Son los movimientos amplios que necesitan de coordinación general, involucran las habilidades visomotoras y dependen, entre otros factores, del tono muscular y el equilibrio.



MOTRICIDAD FINA

Son los movimientos finos y precisos que requieren destreza y coordinación óculo-manual y fonética.



FORMACIÓN DE LOS PEQUEÑOS CICLISTAS

Los pedagogos de la SDM utilizan el juego como método de aprendizaje para desarrollar diversas actividades a lo largo de las cinco estaciones de los Semilleros de la Bici. Para interiorizar lo aprendido, los pequeños ciudadanos se enfrentan a tres situaciones:

1. La interacción con el elemento, la bici.
2. La conexión con el mundo real, dada por el escenario que recrea el sistema vial.
- 3 La participación activa.

Primera estación

En la primera estación del recorrido se hace una bienvenida y se presenta el Moviparque a los participantes, allí conocen la actividad y las normas que se deben respetar durante el desarrollo de las actividades en cada estación. Tales como atender las instrucciones, evitar correr, no agredir o empujar a los compañeros. Este es también el momento en el que las niñas y los niños conocen al equipo de la SDM y se familiarizan con Semilleros de la Bici a través de una canción:



*Todos en bicicleta vamos a pasear.
Si vemos la luz roja debemos frenar, frenar
y el entorno observar.
En mi bicicleta vamos a pasear.
Si vemos la luz verde, debemos seguir, seguir.
¡Pedaleando juntos, llegaremos bien, bien bien!*



Segunda estación

La segunda estación corresponde a los hábitos de cuidado que se transmiten a través del juego “El huevo no está quebrado”. En él, los pequeños ciudadanos deben trabajar en grupos para pensar en una forma de salvar la vida del huevo que se les asigna y del que son responsables. De esta manera, aprenden que todos somos seres vulnerables y, por lo tanto, que deben saber cómo cuidarse a sí mismos y a quienes los rodean. Para poner en práctica este cuidado se les introduce al tema de los elementos de protección personal.

Tercera estación

La tercera estación, “Calentando pedales”, prepara a los participantes a nivel físico, para los movimientos que van a ejecutar con la bicicleta y también a nivel mental, para las actividades que realizarán en la iniciativa. Al ritmo de canciones como “Bicycle race” de Queen y “La cumbia de la bici” de David Aguilar, los pequeños ciudadanos activan y oxigenan las células de sus cuerpos. Para ello, realizan una serie de movimientos de las principales articulaciones, imitando los que hacemos al andar en bicicleta. Además de calentar, las niñas y los niños aprenden la manera correcta de llevar los elementos de seguridad para movilizarse por el Moviparque.

Cuarta estación

En “En bici aprendo”, la cuarta estación del taller, los pedagogos de la SDM enseñan a las niñas y los niños a usar la bicicleta, a mantener el equilibrio y a tener precaución de la siguiente manera: Primero se hace énfasis en la atención que se debe prestar a las personas, los animales y vehículos que puedan cruzarse en su camino. Luego, se concentran en el equilibrio mediante estrategias que les ayudan a perder el miedo al levantar los pies del suelo. Después inicia un recorrido por la pista en el que deben centrar su atención en las señales de tránsito y en los dispositivos de regulación del tráfico. Finalmente, los pedagogos generan situaciones en las que los participantes deben aprender a negociar los espacios y ser comprensivos con sus compañeros, pues estos tienen otros roles viales.

Quinta estación

La quinta estación, “El increíble mundo de rodar”, consiste en una actividad lúdica para reforzar y mejorar las habilidades adquiridas con la bicicleta, así como los conocimientos sobre seguridad vial. Con juegos como “Estatua”, en el que los participantes deben mantener el equilibrio sobre sus bicicletas por cinco segundos, o “Misión Rigo”, que los reta a recoger objetos sin bajarse de la bicicleta, las niñas y los niños mejoran su equilibrio, concentración y capacidad de reacción sobre sus bicicletas, además de fortalecer sus capacidades coordinativas. Por último, las niñas y los niños les cuentan a los pedagogos cómo se sintieron, qué aprendieron y qué dudas les despertó la actividad.







LAS ESTACIONES DEL SEMILLERO DE LA BICI



Estación 1/ Bienvenida

Las niñas y los niños conocen qué es Moviparque, se familiarizan con los pedagogos y aprenden las reglas de la actividad.



Estación 2/ El huevo no está quebrado

A través del reto de cuidar la vida de un huevo, los participantes aprenden hábitos de cuidado y autocuidado a la hora de realizar desplazamientos en la vía.



Estación 3/ Calentando pedales

Los participantes preparan su cuerpo para los movimientos de la bici a través de ejercicios aeróbicos, así se evitan lesiones.





Estación 4/ En bici aprendo

Las niñas y los niños aprenden de equilibrio, concentración y tolerancia mientras usan la bici en el recorrido de reconocimiento de la pista.



Estación 5/ El increíble mundo de rodar

A través del juego, los participantes fortalecen y mejoran las técnicas de uso de la bicicleta, así como su capacidad para cooperar y resolver problemas.



Estación 6/ Despedida

Las niñas y los niños socializan su experiencia.





SEGURITO VOY

¿EN QUÉ CONSISTE?

Segurito Voy es un taller dirigido a las niñas y los niños entre 7 y 11 años que promueve el aprendizaje de la seguridad vial de una manera lúdica y experiencial en el marco de la cultura de la prevención. Estos talleres conforman la segunda fase de los Semilleros de la Bici, por lo que, de acuerdo a la madurez mental de los pequeños ciudadanos, incluyen enseñanzas un poco más complejas

El objetivo de la iniciativa es enseñar a los pequeños, a través del fomento de valores y principios, que todos tenemos un rol en la mejora de la convivencia entre los actores viales. Moviparque funciona como una guía que les enseña cómo mantener un comportamiento adecuado en la ciudad mientras se movilizan por ella. Con las actividades de Segurito Voy se espera que las niñas y los niños aprendan a identificar los espacios

urbanos, su infraestructura, sus opciones de transporte, las normas y señales de tránsito. Asimismo, se espera generar hábitos de movilidad sostenible, salud y autocuidado a través de la actividad física que implica el caminar o montar en bicicleta.

El taller se basa en un juego de roles: peatones con y sin movilidad reducida, ciclistas, pasajeros, conductores y policías de tránsito. Durante el desarrollo del juego se ponen en práctica competencias en seguridad vial como el reconocimiento del entorno, la responsabilidad compartida y la percepción del riesgo. Además, se generan procesos de reflexión alrededor de la cultura ciudadana para la movilidad, promoviendo espacios de convivencia para una movilidad más segura en el entorno escolar.



PALABRAS CLAVE PARA IR SEGURO



PARQUE ITINERANTE

Escenario que va de un lugar a otro prestando sus servicios de manera temporal. Su carácter itinerante hace que tenga que contar con apoyo logístico en cada uno de los sitios a los que llega para realizar su montaje.



SEGURIDAD VIAL

Conjunto de acciones, mecanismos y medidas orientadas a la prevención y disminución de siniestros viales para proteger la vida de los usuarios de las vías.



SINIESTRO VIAL

Hecho evitable, que implica un riesgo y que puede ocurrir por diversas causas.



CULTURA CIUDADANA PARA LA MOVILIDAD

Sistema de comportamientos, hábitos, actitudes, valores y emociones compartidas y legitimadas socialmente que permiten la convivencia, la solidaridad y el respeto por los otros, así como el disfrute sostenible de la ciudad.



FORMACIÓN DE ACTORES VIALES SEGUROS

Las niñas y los niños se enfrentan a situaciones simuladas en este escenario portátil. Allí deben integrar aspectos básicos de la seguridad vial y los pedagogos de la SDM actúan en caso de presentarse una infracción.

Para lograr los objetivos de la actividad, los pedagogos acompañan a las niñas y los niños a lo largo de cuatro estaciones diseñadas para incentivar las buenas conductas, propiciar espacios de interacción que permitan visibilizar los diferentes tipos de desplazamiento que ocurren en las vías, e inculcar la corresponsabilidad vial.



Primera estación

En la primera estación, “Bienvenida”, las niñas y los niños reciben las recomendaciones básicas para un óptimo desarrollo de las actividades en el Moviparque. Estas recomendaciones se conocen como Moviacuerdos:



Segunda estación

En “Exploración”, la segunda estación, los pequeños ciudadanos realizan actividades de observación para ejercitar su reconocimiento de espacios (pasos o cruces seguros) y objetos (señalización), así como sus habilidades específicas de prevención

LOS MOVIACUERDOS

1

Atiendo y sigo instrucciones

2

Voy de un punto a otro caminando

3

Dentro del Moviparque no voy a comer

4

Respeto a mis compañeros, no los empujo ni los agredo





Tercera estación

y las técnicas de protección propias que se deben tener en cuenta según el modo y el medio de desplazamiento que se escoja.

En la tercera estación, “Actividades formativas”, se amplían los conocimientos de los pequeños ciudadanos sobre los actores más vulnerables de la vía (peatones, ciclistas y pasajeros) y los comportamientos adecuados para cada interacción con ellos. En esta estación se refuerza el valor que tienen los elementos de protección de cada actor vial como el cinturón de seguridad, el casco, las prendas reflectivas, entre otros. Todo esto se hace mientras se les recuerda a las niñas y los niños la importancia de la infraestructura vial, como los cruces seguros dentro del parque y su función. Para lograr esto, las niñas y los niños participan en varias actividades formativas:

¿Dónde está el peatón?: los participantes recuerdan las conductas seguras y las inadecuadas de los caminantes.

¿Viste al ciclista?: los participantes deben identificar los elementos de protección de los ciclistas entre un conjunto variado de cosas.

En la vía aseguro mi vida: los pequeños ciudadanos aprenden sobre las precauciones y acciones preventivas que se deben tener en cuenta cuando se tiene el rol de pasajero, ya sea en transporte privado, público o escolar.

Educando a papá: se simula un día cotidiano de las niñas y los niños en el que ve a su papá motociclista alistarse de afán y utilizar los elementos de protección personal de manera inadecuada. En esta actividad se invita a reflexionar sobre los riesgos que se presentan al descuidar las medidas de seguridad que debe tener cada actor vial.



Cuarta y última estación

La última estación está pensada para que los pequeños ciudadanos reflexionen sobre la importancia de conducir de manera responsable e identifiquen las medidas que se deben tener en cuenta para preservar la vida propia y la de los demás usuarios de las vías. En la actividad “Vamos a conducir”, los pequeños ciudadanos tienen la oportunidad de realizar un recorrido por el Moviparque en vehículos de juego, desde los que deben interpretar la señalización aplicando lo aprendido en las estaciones anteriores. Al final, de manera simbólica, los pequeños ciudadanos reciben los documentos necesarios para conducir, una licencia de conducción y una cédula de ciudadanía y se les enseña sobre la gran responsabilidad que han adquirido.

Al terminar el recorrido se les recuerda a las niñas y los niños la importancia de asumir responsablemente el rol que cada uno tiene en la vía, para así cuidar su vida y la de los demás.









MOVIPARQUE EN NÚMEROS

14 800 estudiantes que han vivido la experiencia hasta agosto del 2019

27 instituciones educativas

5 guías logísticos

50 bicicletas

5 carros

4 pedagogos

52 cascos y chalecos

30 silbatos











Al Colegio en Bici

Las bicicaravanas y cicloexpediciones de Al Colegio en Bici (ACB) promueven la cultura de la bicicleta como medio de transporte sostenible y sano para las niñas y los niños en edad escolar básica y secundaria.





INTRODUCCIÓN

// A través de iniciativas como estas, Bogotá empodera a sus niños para que sean multiplicadores de buenas prácticas en sus familias, su institución educativa y su comunidad. Estamos formando niñas y niños que actúan de manera responsable en la vía, buscando siempre su seguridad, así como la de otros actores viales; niñas y niños que, además, adoptan (y disfrutan) hábitos de vida saludables y sostenibles, que son conscientes del impacto que sus acciones tienen en el medio ambiente; niñas y niños que llegan a la institución educativa despiertos y con una mejor disposición para aprender; en resumen, niñas y niños que están listos para asumir los retos del mundo futuro. **//**

Diana Lucía Vidal,
Subsecretaria de Servicios a la Ciudadanía
Secretaría Distrital de Movilidad



Al Colegio en Bici (ACB) es una iniciativa pionera en movilidad escolar sostenible en el país, liderado por la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) y la Secretaría de Educación Distrital (SED). El propósito de esta iniciativa es inculcar la cultura de la bicicleta como medio de transporte sano y amigable con el medio ambiente en las niñas y los niños de instituciones educativas públicas. Para lograrlo, se organizan bicicaravanas diarias, de ida y vuelta entre la institución educativa y a los puntos de encuentro cercanos a casa, así como cicloexpediciones por la ciudad donde las niñas y los niños tienen la oportunidad de reconocer y apropiarse del espacio público y de disfrutar de la oferta cultural de la ciudad, aprendiendo, al mismo tiempo, el uso seguro de la bicicleta.

La iniciativa fue creada en 2013 con el objetivo de formar pequeños ciudadanos comprometidos con los modos sostenibles de transporte y la seguridad vial, generando además un sentido de pertenencia en la comunidad al construir un tejido social alrededor de la iniciativa. Todo con el fin de garantizar mayor seguridad para los pequeños estudiantes

ciclistas. Dadas las complejas dinámicas de movilidad de Bogotá y de muchos hogares, lograr que las niñas y los niños tomen alguna de estas opciones para que lleguen de manera independiente, puede ser complejo o costoso. Por ello, la SED ha ofrecido diferentes alternativas para facilitar la movilidad escolar y evitar que el transporte se convierta en una barrera para acceder a la educación. Esta iniciativa se ha convertido en una alternativa para muchos estudiantes, que ha logrado mejorar la puntualidad con que llegan a sus instituciones educativas, ya que genera un compromiso de las niñas y los niños con sus compañeros para unirse a la ruta puntualmente y se vuelve una motivación para ir de forma especial.

La implementación de ACB se ha logrado gracias a la integración de la comunidad educativa, las autoridades de cada localidad, la ciudadanía y al trabajo interinstitucional de la SED y la SDM. La SED se encarga de capacitar a las niñas y los niños sobre las normas de tránsito, la cultura ciudadana, la mecánica de la bicicleta y los comportamientos adecuados de los ciclistas. La SDM, por su parte, diseña las rutas de confianza por donde





transitan los estudiantes a diario, para lo que tiene en cuenta criterios técnicos como la topografía de la zona (no debe ser superior a 4 %), la distancia recorrida (no debe ser mayor a 6 km) o que no pasen rutas de transporte público por ellas. Se quiere lograr que los recorridos sean seguros a través del acompañamiento en la vía, pues se garantiza que siempre habrá como mínimo dos guías por ruta, la relación usada para tener una operación adecuada es de un guía por cada 15 estudiantes beneficiados. Los guías son bachilleres, universitarios o profesionales con vocación pedagógica, quienes han tenido experiencia previa de trabajo con infancia.

Para garantizar la seguridad vial, los guías participan en jornadas de capacitación sobre protección, reglas para rodar seguros y guianza de las niñas y los niños. Los guías reciben una dotación para rodar por las calles con toda la protección necesaria, también reciben radios para hacer reportes constantes sobre el desarrollo de las rutas y las emergencias que puedan presentarse. También se realizan talleres con los acudientes de los pequeños ciclistas en los que se explica la necesidad del acompañamiento a los estudiantes a los puntos de encuentro. Las niñas y los niños reciben kits de seguridad y cuentan con el servicio de mantenimiento preventivo de bicicletas por parte de la SED.





REGLAS PARA RODAR SEGUROS EN EL ACB



Respetar al peatón y siempre darle prioridad.



Respetar las normas y señales de tránsito.



No transitar por los carriles exclusivos de Transmilenio.



Descender de la bici y llevarla en la mano en andenes, puentes y pasos peatonales.

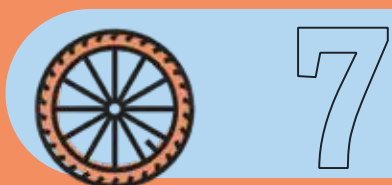


Mantenerse a una distancia prudente de los vehículos.





Portar siempre los elementos de seguridad, como el casco y las prendas reflectivas.



Llevar consigo un kit básico de herramientas y de despinche.



No usar celular ni audífonos durante los recorridos.



Hacer uso correcto de las ciclorrutas, transitando siempre por la derecha.



Hacer contacto visual con conductores y peatones al girar o detenerse, además de utilizar señales manuales.







PALABRAS CLAVE



RUTA DE CONFIANZA

Trayecto por el cual transitan los pequeños ciclistas y los guías escolares que los acompañan desde el punto de encuentro hasta la institución educativa.



RUTAS DE TIEMPO ESCOLAR COMPLEMENTARIO (TEC)

Son rutas diseñadas para acompañar a los pequeños ciclistas que están inscritos en actividades extracurriculares, generalmente llevadas a cabo después de la jornada de estudio. También se acompaña a las niñas y los niños en sus recorridos de vuelta a los puntos de encuentro.



PUNTOS DE ENCUENTRO

Son puntos en la ruta de confianza donde los acudientes entregan y reciben a los estudiantes.



PARTICIPANTE O BENEFICIARIO

Estudiante matriculado en una institución educativa oficial del Distrito que haya cumplido con el proceso de capacitación para ser parte de la iniciativa Al Colegio en Bici. Los estudiantes beneficiarios de la iniciativa se conocen como los pequeños ciclistas.



ACUDIENTE O ADULTO AUTORIZADO

Persona que tiene bajo su responsabilidad a un pequeño ciclista, a quien debe acompañar y recoger en el punto de encuentro definido. De no tratarse del padre o la madre, el acudiente debe contar con un permiso expreso en el acuerdo de corresponsabilidad.



GUÍA ESCOLAR ACB

Persona que presta sus servicios de apoyo a la iniciativa. Está capacitada para acompañar de manera segura y pedagógica a los estudiantes en las rutas de confianza.





LÍDERES DE ZONAS

Cada uno de estos líderes supervisa a dos localidades para velar por la seguridad y correcto funcionamiento de la iniciativa en sus zonas asignadas.



CENTROS DE FORTALECIMIENTO

Son algunas instituciones educativas que tienen un convenio con la iniciativa para resguardar a los estudiantes que no hayan sido recogidos en los puntos de encuentro mientras llega su acudiente.



CICLOEXPEDICIÓN

Actividad extracurricular por medio de la cual los pequeños ciclistas tienen la oportunidad de conocer y reconocer espacios públicos emblemáticos de su localidad o de la ciudad.



CLUBES SIKLAS

Colectivos conformados por estudiantes de distintas localidades que han pasado por los talleres pedagógicos y se benefician de la iniciativa ACB y de las cicloexpediciones.



ACUERDO DE CORRESPONSABILIDAD

Documento escrito en el que se establece el compromiso de los acudientes con la iniciativa, así como sus responsabilidades y las del Distrito.



GUÍAS ESCOLARES

Son fundamentales para el desarrollo de esta iniciativa, pues cumplen roles que van desde la estructuración de los recorridos hasta la generación de confianza en los pequeños ciclistas. Actualmente la iniciativa cuenta con un equipo de **222 guías y 12 líderes** dedicados a trabajar por la iniciativa.

Los guías escolares están capacitados en seguridad vial, lo que les da habilidad para velar por el cumplimiento de las normas de tránsito y de convivencia ciudadana durante los recorridos. También apoyan en el diseño, reconocimiento e implementación de las rutas de confianza. Se aseguran del cumplimiento de los protocolos y procedimientos establecidos por la iniciativa. Entre sus funciones está, además, brindar recomendaciones e indicaciones de comportamiento vial para que los estudiantes las apliquen en sus

recorridos. Junto a los mecánicos de cada institución educativa garantizan el buen estado de las bicicletas.

Además de estas labores técnicas, los guías escolares tienen la tarea de instruir a estos pequeños ciclistas para que sean ciudadanos ejemplares al pedalear. Esto se logra a través de los fuertes lazos emocionales que se generan entre las niñas, los niños y los guías. Estos se convierten en figuras que infunden respeto, confianza y aspiración en los pequeños ciclistas.



// Para mí ha sido un orgullo trabajar en pro de la movilidad escolar sostenible, pues siento que le aporté un grano de arena a niñas y niños, padres de familia y comunidad en general que necesitan de esta iniciativa. Ver en sus rostros una sonrisa es la mejor recompensa que uno puede recibir por el esfuerzo diario y esto alimenta el espíritu, aún más en una sociedad que cada día necesita más acciones como estas, que resaltan la importancia de convivir en sociedad, el respeto por la vida, la solidaridad con los actores viales más vulnerables y de esta manera avanzar como ciudad. Por último, quisiera agradecer a todo el equipo de trabajo, es por estas personas que en algún momento de su vida han aportado a la construcción de la iniciativa que hemos podido posicionar a “Al Colegio en Bici” a tal punto de convertirlo en un referente nacional e internacional. //

Christian Camilo Medina,
Coordinador operativo de la iniciativa





Los guías escolares no son ciclistas profesionales que madrugan para entrenar, pero a las 4:30 de cada mañana están listos para pedalear por Bogotá. No son necesariamente licenciados en la educación, pero sus pequeños ciclistas les dicen “profes” por la autoridad y respeto que inspiran. No son agentes de tránsito, pero gestionan el tráfico y sus dificultades diarias. No son mecánicos, pero se las ingenian para reparar una bicicleta en la vía y continuar el recorrido. No son médicos o psicólogos, pero tratan muchas veces con golpes físicos y emocionales. No son necesariamente padres, pero asumen la responsabilidad de cada niña y niño como si fuera un hijo propio.



Son guías, no solo de la calle, sino del camino; son el héroe a seguir, un actor social que incide diariamente en la ciudad, un agente de cambio en la vía, en la bicicleta, en el tráfico, en la educación, en el cuidado de las niñas y los niños, en los problemas de las familias. Son un pilar de las vidas de cada uno de sus niñas y niños que guían. //

Christian Andrés Forero,
Guía escolar y líder de zona



RUTAS DE CONFIANZA

Las rutas de confianza son planeadas por la SDM para que los pequeños ciclistas de las instituciones académicas distritales se desplacen de forma segura desde los puntos de encuentro a la institución educativa y de regreso.

El proceso de diseño de los recorridos pasa por varias etapas. Se inicia con un diagnóstico de los entornos de las instituciones educativas, para el que se tienen en cuenta criterios de densidad estudiantil, población escolar, modos de transporte y topografía. Una vez se conocen estas características y sus posibilidades, se contacta a las instituciones educativas de la zona para establecer acuerdos con los rectores. Se busca que estos se comprometan a aportar el espacio para el encuentro de los acudientes con los guías escolares, para la realización de talleres teórico-prácticos y reuniones de la iniciativa, así como para un cicloparqueadero que

será instalado por la SDM. Todo esto tiene el fin de garantizar el correcto funcionamiento de la iniciativa. El rector es quien crea el ambiente adecuado para que Al Colegio en Bici se consolide en el entorno.

Una vez aprobada la implementación de la iniciativa para la institución, se identifica a los estudiantes interesados y se crea una base de datos que recoja su información más relevante. Esto es indispensable para el diseño de las rutas y para determinar los puntos de encuentro. Con base en esta información se elabora un pre diseño de la ruta de confianza a partir de varios criterios.



CRITERIOS PARA LA APERTURA DE UNA RUTA DE CONFIANZA



INFRAESTRUCTURA VIAL

Se debe trazar la ruta aprovechando, en lo posible, las ciclorrutas o vías compartidas con ciclistas.



PRIORIZACIÓN DE VÍAS

Se recomienda evitar trazar una ruta sobre una vía de la malla vial arterial o en vías donde los ciclistas deban compartir carril con buses de transporte público.



PASOS SEGUROS

En caso de necesitar cruzar vías de la malla vial arterial, usar un paso seguro semaforizado o pasos a desnivel.



BICI EN MANO

En caso de tener que hacer uso de un andén que no cuente con ciclorruta, los pequeños ciclistas deben transitar a pie con la bicicleta en la mano.



RED VIAL

La utilización de vías de la malla vial secundaria y local cuando no exista cicloinfraestructura.



ESTADO DE LAS VÍAS

Se consideran las vías con malla vial en buen estado y con señalización en la medida de lo posible.



SENTIDO VIAL

El trazado debe coincidir con el sentido establecido para el flujo vehicular, en caso contrario los pequeños ciclistas deben transitar a pie por la acera con la bicicleta en la mano.



SEGURIDAD HUMANA

Con ayuda de la comunidad se identifican lugares con problemas de seguridad o zonas de vulnerabilidad que impliquen un riesgo para los pequeños ciclistas. Cualquier lugar que sea rechazado por los vecinos no se incorpora en el recorrido.



PUNTOS CRÍTICOS

Se identifican puntos críticos en términos de seguridad vial con el fin de evitarlos durante el recorrido.





La ruta es aprobada por la coordinación operativa de la iniciativa y socializada con los padres de familia, quienes dan su aval a través de los acuerdos de corresponsabilidad. Así, se da inicio a los Talleres de la bicicleta, espacios para la formación de las niñas y los niños con el apoyo de pedagogos de la SED. En estos talleres los participantes aprenden sobre las normas de tránsito, los comportamientos adecuados que deben tener como ciclistas, las medidas de seguridad necesarias para proteger tanto su vida como la de sus compañeros y la parte mecánica de la bicicleta. Al finalizar los talleres, los estudiantes reciben su bicicleta y un kit de seguridad compuesto por casco, chaleco reflectivo, chaqueta impermeable, bandana, herramienta multipropósito, mini bomba, candado para bicicleta, elementos para el despinche y portaherramientas. Con la información y los elementos de protección necesarios, las niñas y los niños pueden comenzar a rodar por las rutas de confianza.

En las mañanas, las rutas inician en los puntos de encuentro y terminan en la institución educativa, mientras que en las tardes arrancan en

la institución educativa para finalizar en los puntos de encuentro. Estos puntos de encuentro se acuerdan previamente con las madres, padres o acudientes, teniendo en cuenta la cercanía a su hogar, con el fin de integrar a las familias de los pequeños ciclistas y hacerlas parte de la responsabilidad que implica protegerlos y acompañarlos a los lugares programados por cada ruta.

Como parte de los cambios que se han hecho a la iniciativa, desde el 2018 se hizo obligatorio que los acudientes dejen y reciban a los estudiantes en los puntos de encuentro, pues, anteriormente, los estudiantes podían continuar su trayecto a sus hogares sin compañía. Esta modificación se introdujo por seguridad personal y vial. No cumplir con esta exigencia representa una falta a los acuerdos de corresponsabilidad y puede generar penalidades a los beneficiarios del sistema. Con esto no solo se busca mejorar la seguridad de los estudiantes, sino también establecer una relación de responsabilidad compartida entre el distrito y los ciudadanos.



al colegio
EN BICI



Tomado de la identidad visual de Al Colegio en Bici



EL ACOMPAÑAMIENTO EN LA VÍA SE ASEGURA A TRAVÉS DE VARIAS ACCIONES:

La participación de los acudientes y el seguimiento de los guías escolares, que siempre verifican que el adulto responsable recoja y acompañe al pequeño ciclista en el punto de encuentro asignado.

En esta misma línea se encuentran los centros de fortalecimiento a cargo de la SED, donde los estudiantes que no son recogidos por sus acudientes pueden acceder a talleres de formación complementaria mientras esperan.



Asimismo, cabe destacar la labor de la Red Protectora, conformada por las madres, los padres y adultos responsables, que busca promover el acompañamiento constante a los pequeños ciclistas en sus desplazamientos. La Red brinda información a los adultos sobre los aspectos legales en la protección de las niñas, los niños y sobre la importancia de la corresponsabilidad entre estado, sociedad y familia. También se les informa sobre los requisitos mínimos de seguridad.

// Para mí, Al Colegio en Bici ha sido espectacular porque sé que nuestros hijos tienen la seguridad de los guías en su regreso a casa, pero estoy de acuerdo en que esto debe funcionar con el apoyo de nosotros los padres de familia porque la responsabilidad debe ser compartida. //

Sandra Ramírez,
Madre de familia



Para un desplazamiento tranquilo, las bicicaravanas ruedan principalmente sobre las ciclorrutas, las niñas y los niños se organizan uno tras otro detrás del guía, conservan siempre el carril derecho y nunca adelantan a sus compañeros. Cuando es necesario transitar por vías donde no hay cicloinfraestructura, los guías se encargan de crear un carril artificial de al menos 1.5 m de ancho para proteger a los estudiantes.

MANEJO DE EMERGENCIAS

Al Colegio en Bici cuenta con un protocolo de emergencias conformado por tres pilares:



La promoción y prevención de la seguridad de las niñas, los niños y los guías: se busca el bienestar de los participantes brindándoles los elementos de protección personal y cerciorándose que las bicicletas estén ajustadas a sus dimensiones y estén en buen estado mecánico. Igualmente se fomentan las actividades de cuidado personal como el uso de protector solar y la realización de los estiramientos necesarios para montar en bicicleta.



El plan de emergencias para atender los siniestros de las personas que hacen parte de la iniciativa: a partir de la identificación de las posibles amenazas en el entorno, como el alto flujo vehicular, el mal estado de una vía, los riesgos de siniestros viales y posibilidades de caídas o lesiones, se diseñan estrategias para responder a estos riesgos.



La atención en casos de emergencia: se aplica desde las molestias de salud de los participantes en la iniciativa hasta siniestros viales y de seguridad pública. Este plan se vincula directamente con la red de atención de emergencias de la ciudad. Este apoyo es gestionado de manera prioritaria a través de un canal compartido con el Centro de Gestión de Tráfico de la SDM, desde donde se monitorea la movilidad de la ciudad.



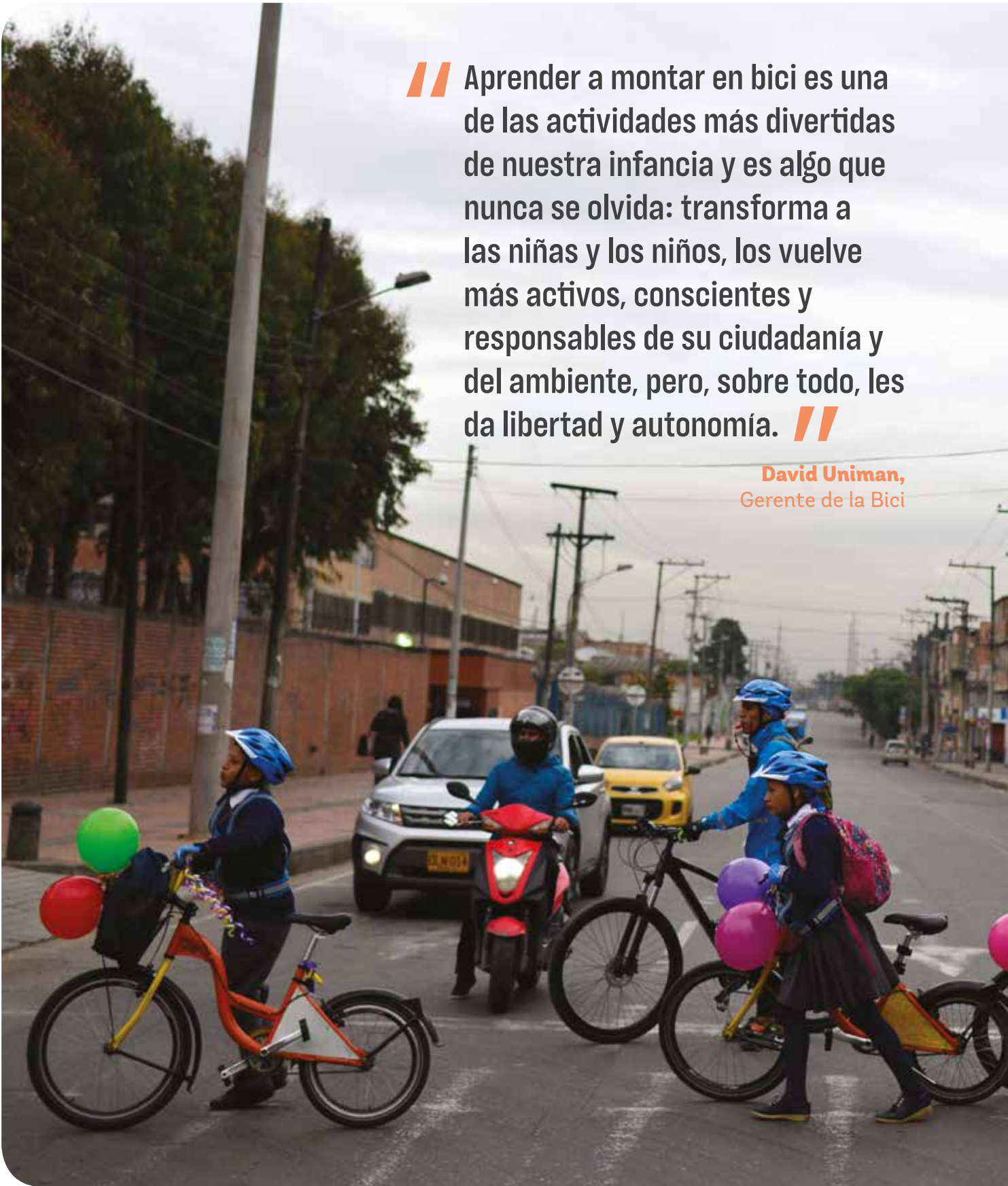


Los 222 guías escolares y 12 líderes que hacen parte de la iniciativa están en capacidad de atender cualquier emergencia, pues han sido capacitados según las recomendaciones de la Secretaría de Salud, el IDIGER y la OMS en cuanto a primeros auxilios. Así mismo, la iniciativa cuenta con 172 radios que permiten una comunicación en tiempo real y efectiva, y tiene, además, el apoyo de un centro de gestión que puede contactar al IDIGER y al cuerpo de bomberos en caso de ser necesario.



// Aprender a montar en bici es una de las actividades más divertidas de nuestra infancia y es algo que nunca se olvida: transforma a las niñas y los niños, los vuelve más activos, conscientes y responsables de su ciudadanía y del ambiente, pero, sobre todo, les da libertad y autonomía. //

David Uniman,
Gerente de la Bici





CICLOEXPEDICIONES



// Lo que más me gusta es que vamos a muchos lugares en bici. Hemos ido al centro de Bogotá a visitar museos y es muy chévere salir de Suba a todos esos sitios porque uno conoce más la ciudad. //

Santiago,

Estudiante del Colegio La Toscana Lisboa





Las cicloexpediciones son paseos en bicicleta que se realizan fuera de la jornada escolar o en temporada de vacaciones a lugares de interés cultural de la ciudad, como parques, museos, plazas y bibliotecas. Estos viajes se proponen con el fin de generar espacios de interacción y desarrollo cultural para los participantes de la iniciativa y cuentan con un objetivo pedagógico planteado por la SED. Allí se potencian sus competencias ciudadanas y se fortalecen los lazos de los estudiantes con la iniciativa. También se espera que las niñas y los niños refuercen lo visto en clase en estas expediciones y que exploren la ciudad utilizando la infraestructura destinada para que los ciclistas se movilicen en Bogotá. De esta manera, se inculca en los estudiantes su amor por la bici y la ciudad, así como el respeto por las normas de tránsito.

Las rutas para llegar a estos espacios son diseñadas por la SDM. Además, se prevén rutas alternas de desplazamientos en caso que se cierren algunas vías, haya siniestros o ausencia de cicloinfraestructura. Estas rutas también cuentan con el acompañamiento

de guías adicionales y de personal mecánico, por si se presentan novedades por el camino. En caso que no pueda realizarse la cicloexpedición, se plantean juegos de trabajo en equipo y actividades para mejorar las habilidades para rodar en bicicleta.

Los estudiantes que participan en las caravanas expedicionarias son aquellos que ya han pasado por los talleres de la bicicleta y que ya son miembros de los Clubes Siklas. Con actividades como las cicloexpediciones se busca mejorar la convivencia entre estudiantes de distintas instituciones educativas y crear tejido social en la comunidad, pues son espacios en los que los participantes pueden entrar en contacto con otras realidades. La intención del Clubes Siklas es extender la promoción del uso de la bicicleta como un medio alternativo de transporte no solo para los estudiantes, sino también para los docentes, las familias y demás integrantes de las comunidades. De este modo, se espera generar redes y colectivos alrededor de la bici.









BICIPARCEROS

Biciparceros es una iniciativa que será implementada en el 2020. Esta idea nace de la necesidad de atender a la población adolescente, desde los 12 hasta los 17 años, que se moviliza en bicicleta, pues las iniciativas Moviparque y Al Colegio en Bici se concentran en los pequeños ciclistas menores de 12 años.

Aproximadamente 2440 adolescentes se transportan actualmente en bicicleta a las instituciones educativas del distrito y para la Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría de Educación Distrital es una prioridad velar por la seguridad de esta población. Se ha

descubierto que, en muchos casos, la condición de las bicicletas de estos adolescentes se ve comprometida por sus limitaciones económicas: sus familias no pueden brindarles los elementos de protección personal apropiados para que rueden seguros, lo que convierte a



estos estudiantes en una población vulnerable. El propósito del Distrito es poder establecer alianzas con entidades privadas que, en el marco de sus programas de responsabilidad social empresarial o por voluntad propia, se animen a proteger y promover los biciparches, grupos de ciclistas adolescentes que la iniciativa Biciparceros creará.

Para que el recorrido desde y hacia las instituciones educativas de los miembros de los biciparches sea más seguro, la iniciativa creará zonas especiales en las cercanías de las instituciones educativas participantes. El perímetro de estas zonas será aproximadamente de 7 km y habrá dos Guardianes de Zona que patrullarán cada una de ellas. Los guardianes realizarán recorridos continuos por la zona perimetral para vigilar a los biciparches que se movilizan en la localidad y apoyarán a los jóvenes en cualquier eventualidad que se pueda presentar. El

propósito de la iniciativa es poder monitorear los recorridos de los biciparches, pero no controlarlos directamente, pues los adolescentes prefieren la autonomía a la sobreprotección.

Una vez implementado la iniciativa, se invitará a los biciparches a capacitaciones por parte de Secretaría de Educación Distrital, se llevarán a cabo inspecciones de seguridad por parte de Secretaría Distrital de Movilidad y se fomentará la participación de los jóvenes en retos y actividades pedagógicas, culturales y recreativas para fortalecer el lazo de quienes hagan parte de Biciparceros. Todo esto tiene el objetivo que sean usuarios ejemplares de las vías cuando sean adultos.



AL COLEGIO EN BICI EN NÚMEROS

DESDE EL 2016

Más de

16 000

estudiantes
beneficiados



5000

kits de seguridad
entregados

4443

bicicletas especiales
para niñas y niños
adquiridas



Presencia en

13

de las 20 localidades

Más de

1 500 000

de viajes realizados

Más de

525 000

viajes en el 2019

103

rutas implementadas



96

instituciones educativas
vinculadas

5500

estudiantes beneficiados

443

cicloexpediciones
pedagógicas



LÍNEA DE TIEMPO

2013

La iniciativa es **concebida** por la Secretaría de Educación.
Inician **los primeros talleres** en las localidades de Bosa y Kennedy.

Octubre de 2014

Llegan las bicicletas **diseñadas especialmente para los estudiantes**.
Se inician los primeros acercamientos con la comunidad educativa de la localidad de Bosa.

Abril de 2015

Empiezan a funcionar las primeras rutas de confianza **en 6 localidades**.



Septiembre

Al **Colegio en Bici** aumenta su cobertura a **13 localidades**.

Abril

Se activan la Red Protectora y el nuevo protocolo de seguridad para fortalecer los lazos de corresponsabilidad **entre las instituciones educativas y padres de los estudiantes beneficiarios**.

Se suman **las cicloexpediciones pedagógicas**.

La **SDM** asume la operación de la iniciativa mediante convenios con la SED.

Diciembre

La iniciativa **duplica** su cobertura pasando de **6 a 12 localidades**.

2016

2017

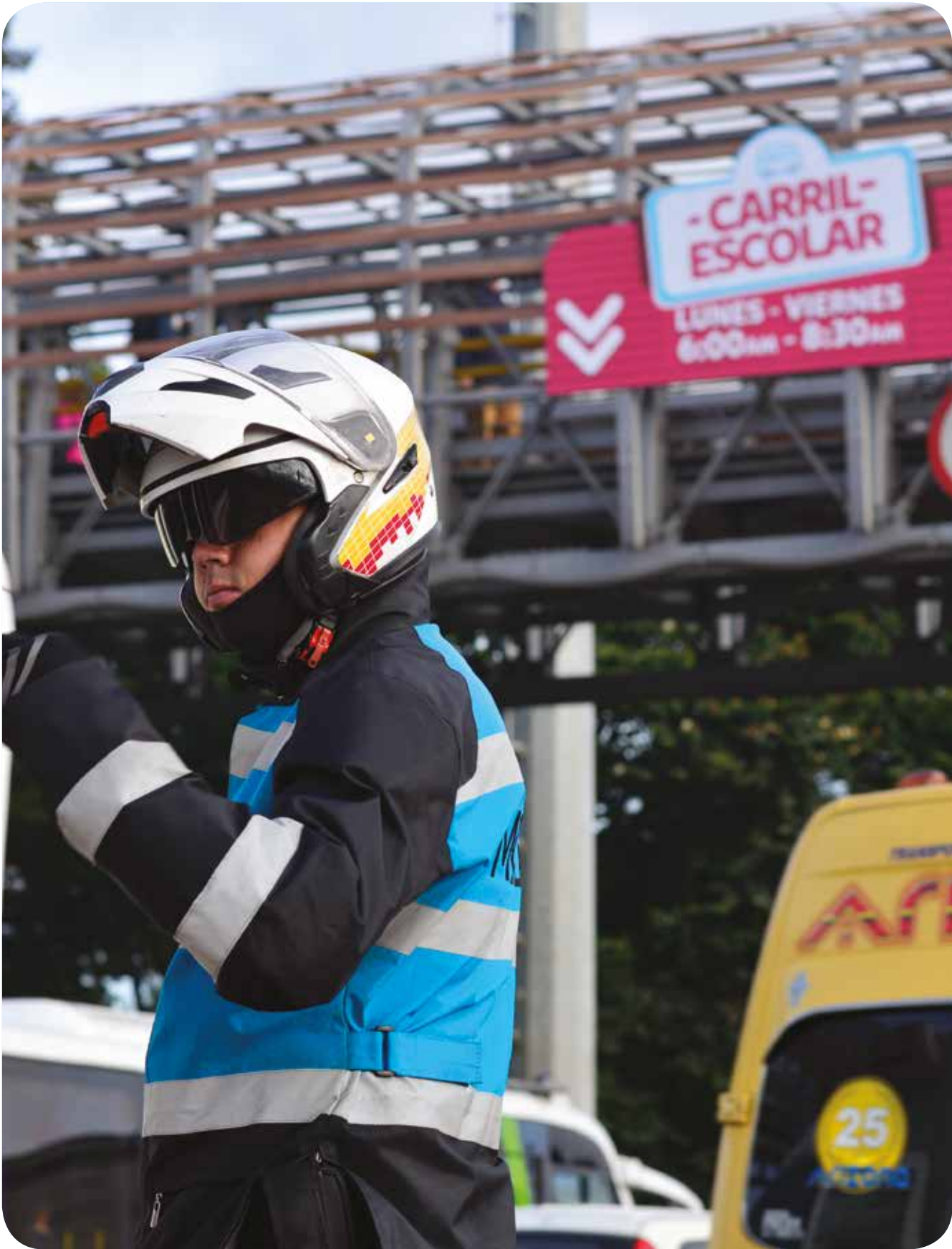
2018

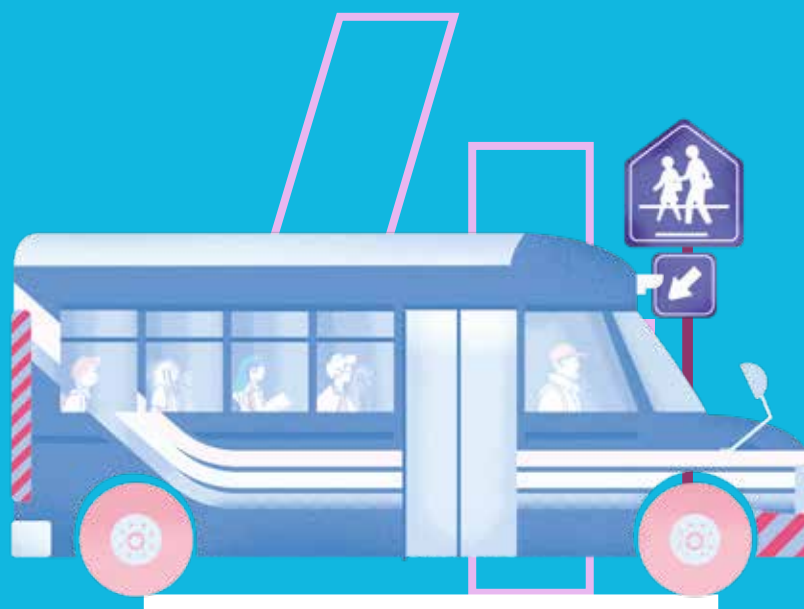
2019











Transporte Escolar

La iniciativa Ciempiés Carril Escolar -carril preferencial para el transporte escolar de las instituciones educativas- y Ruta Pila -estrategia preventiva y de control que verifica las condiciones de seguridad del transporte escolar- buscan beneficiar a los estudiantes que van en transporte escolar a las instituciones educativas, vigilando que su trayecto sea más seguro y eficiente.



CIEMPIÉS CARRIL ESCOLAR

Ciempiés Carril Escolar es una estrategia parte de la iniciativa Ciempiés Niños Primero. Creada para las rutas y buses escolares, que busca mejorar la experiencia de las niñas y los niños en su trayecto a las instituciones educativas para que este sea más feliz y seguro.

La felicidad y la seguridad se logran en cada recorrido cuando los pequeños pasajeros pueden disfrutar de un carril preferencial optimizado para llegar a su destino de forma eficiente. Para garantizar esto, el corredor vial por donde transitan es monitoreado constantemente por la Policía de Tránsito y los funcionarios de la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM).

La propuesta del primer carril preferencial surgió ante la compleja situación del tránsito de la Autopista Norte, que afectaba los recorridos de las rutas de transporte escolar, aumentando su tiempo de viaje y su operación. De acuerdo a un estudio realizado antes de su

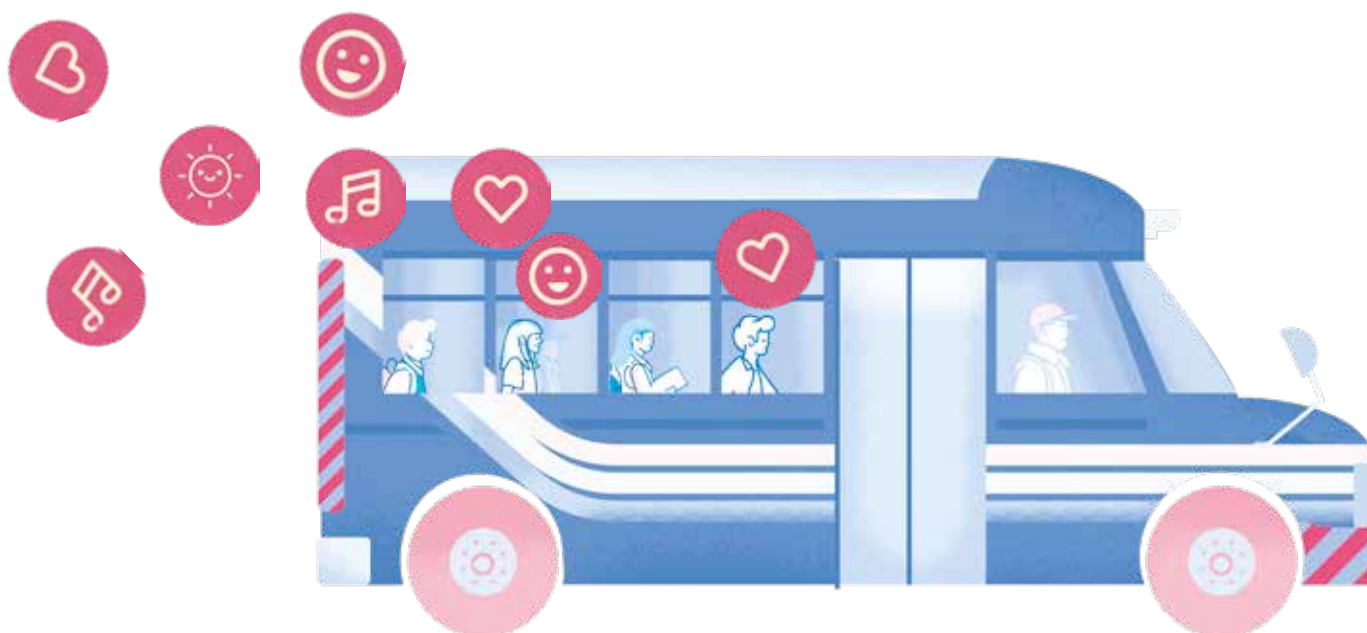
implementación, en las horas pico, aproximadamente 800 buses escolares se tardaban, en promedio, 65 minutos en recorrer el tramo comprendido entre la calle 127 y la calle 215.

Si bien Bogotá fue fundada hace más de 480 años, gran parte de su área se ha desarrollado en las últimas 6 décadas. El sector norte de la ciudad correspondía a las grandes haciendas privadas que con el tiempo se fueron dividiendo para acomodar la demanda de áreas residenciales. En las décadas de los 30 y 40 muchas instituciones educativas se instalaron en zonas más centrales de la ciudad, pero la presión inmobiliaria obligó a que salie-

800

BUSES ESCOLARES TARDABAN EN PROMEDIO 65 MINUTOS RECORRIENDO UN TRAMO EN COMPRENDIDO ENTRE LA CALLE 127 Y LA CALLE 215.





ran de este sector y fueran a buscar lugares con el espacio suficiente para construir la infraestructura que los estudiantes necesitan para su desarrollo, como campos de fútbol y zonas verdes. La zona que escogieron fue el norte de Bogotá. Hoy, el corredor norte, además de contar con una densidad escolar importante, ha desarrollado también una industria que ha atraído a una gran cantidad de trabajadores. Naturalmente, esto implicó un crecimiento en la densidad residencial del sector, lo que tuvo como consecuencia problemas de congestión importantes para la movilidad de esta parte de la ciudad.

43%

FUE EL PORCENTAJE DE DISMINUCIÓN DE LOS TIEMPOS DE VIAJE DE LOS ESTUDIANTES CON LA PRUEBA PILOTO EN 2016.

Con la prueba piloto del carril escolar, realizada en noviembre de 2016, se logró una disminución hasta de 43 % en los tiempos de viaje de los estudiantes, aproxima-

damente 30 minutos, resultados que evidenciaron la necesidad de mantener de forma permanente durante la época escolar el carril preferencial.

En septiembre del 2019 se realizó la segunda prueba piloto en el corredor de la Avenida Calle 80, que cuenta con características similares al corredor norte: tiene una vocación industrial en la Sabana Occidental luego del Río Bogotá que también ha sido acompañada de aumento de la densidad poblacional y del tráfico vehicular. En este caso, las rutas de transporte escolar se segregaron en un carril preferencial que también alberga a las rutas de transporte masivo del sistema Transmilenio que realizan recorridos en este importante corredor de movilidad.



PALABRAS CLAVE



Elementos que se instalan sobre calzadas y zonas aledañas para llamar la atención sobre posibles peligros en la vía e informar sobre las normas de tránsito.

SEÑALIZACIÓN VIAL



CARRIL ESCOLAR

Calzada vehicular con prioridad para el tránsito de buses del transporte escolar.

CARRIL PREFERENCIAL



FUNCIONAMIENTO

Para la puesta en marcha del carril escolar del corredor norte fue necesario el diseño e instalación de señalización exclusiva, como pasacalles ubicados en los puentes del tramo y la coordinación interinstitucional.

Con el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) y la Unidad de Mantenimiento Vial (UMV) se buscó la mejora de las condiciones físicas de la malla vial. Para el análisis de la velocidad promedio del carril escolar se realizó a partir de datos GPS de los buses escolares y la instalación de cámaras conectadas al Centro de Gestión de Tránsito (CGT) para el monitoreo diario y en tiempo real del carril.

La prueba piloto se acompañó de control policial y se impusieron multas a través de fotocomparendos por invasión de otros vehículos al carril preferencial. Asimismo, fue necesario implementar algunas medidas provisionales para la regulación y el control del tránsito en las vías adyacentes a las instituciones educativas en la franja horaria del Carril Escolar. Así pues, hubo cambios de sentido viales en algunas calles y desvíos autorizados para evitar la invasión del carril por parte de los vehículos particulares y de transporte público. Además, se aplicaron medidas complementarias como la ampliación del ciclo semafórico en algunos puntos estratégicos para dar prioridad al flujo vehicular en el sentido sur-norte en el horario de implementación del carril. Toda la implementación de la prueba piloto fue acompañada por integrantes del grupo guía de la SDM, quienes además regulaban

los retornos.

La implementación definitiva de la estrategia se realizó el 16 de enero de 2017, a través de la Resolución 012 de 2017.

En el caso del carril escolar del corredor de la Avenida Calle 80, fue estratégico lograr el apoyo y coordinación de las empresas de transporte público de pasajeros intermunicipales, ya que previo a la implementación del carril escolar, realizaban el descenso y ascenso de pasajeros de manera indiscriminada sobre el corredor. Buscando el beneficio de las niñas y los niños que se desplazan hacia sus instituciones educativas por la Avenida Calle 80, las empresas se comprometieron a mejorar su operación y a realizar estas maniobras solo en sitios autorizados. Un proceso similar se llevó a cabo con las rutas de transporte empresariales que se encuentran en el borde occidental de la ciudad, que transportan a sus trabajadores desde y hacia el interior de la ciudad a sus puntos de trabajo en la zona industrial.



CONDUCTAS QUE CONTRIBUYEN AL BUEN FUNCIONAMIENTO DEL CARRIL ESCOLAR



RESPECTAR EL PICO Y PLACA, RESTRICCIÓN VEHICULAR SEGÚN EL NÚMERO DE PLACA Y EL HORARIO.



CUMPLIR LA RESTRICCIÓN DE CARGA QUE SE APLICA EN ESA ZONA DE LA CIUDAD.



RESPECTAR LA APROPIACIÓN DEL CARRIL EXCLUSIVO POR PARTE DEL TRANSPORTE ESCOLAR.



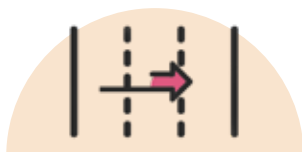
TOMAR EL BUS SOLO EN LOS LUGARES PERMITIDOS.



NO REALIZAR MANIOBRAS PELIGROSAS DE ENTRECruzAMIENTO.



NO ESTACIONAR EN LUGARES PROHIBIDOS.



UTILIZAR LOS CARRILES PARA TRÁFICO MIXTO (LADO DERECHO DE LA VÍA) AL MOVILIZARSE EN CUALQUIER VEHÍCULO QUE NO SEA UN BUS ESCOLAR.



CIEMPIÉS CARRIL ESCOLAR EN NÚMEROS

CARRIL ESCOLAR AUTONORTE

Cerca de

80 000

estudiantes beneficiados por este carril preferencial

65

instituciones educativas beneficiadas

El carril tiene

7km
de extensión

y funciona de lunes
a viernes entre las

6:00 a.m. y las 8:30 a.m.

entre las calles

167 y 235

(sentido sur-norte)



CARRIL ESCOLAR CALLE 80

Cerca de

15 000

estudiantes beneficiados por este carril preferencial

Más de

20

instituciones educativas beneficiadas

El carril tiene

2km

de extensión

y funciona de lunes
a viernes entre las**6:00 a.m. y las 8:00 a.m.**

entre las calles

104 y 118(sentido
oriente-occidente)

RUTA PILA

// La iniciativa Ruta Pila dirige sus actividades a la protección integral de las niñas, los niños y los adolescentes de Bogotá: protege sus derechos, promueve una movilidad más segura y minimiza riesgos en el transporte escolar. Para ello tiene presente que la población menor de edad es prioritaria y que requiere la total atención de las entidades distritales y nacionales. Es un compromiso de la sociedad en general con el firme propósito de salvar vidas. **//**

Sandra Cristina Orjuela
Coordinadora de la Iniciativa





Ruta Pila es una iniciativa inter-institucional de la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) y la Secretaría de Educación Distrital (SED) que busca la protección escolar de niñas, niños y adolescentes. Igualmente se busca la disminución de los índices de siniestralidad en el transporte escolar mediante el incentivo a las buenas prácticas en cultura y seguridad vial. La iniciativa se sostiene sobre tres pilares: prevención, control y seguimiento.

En esta iniciativa participan instituciones educativas públicas y privadas, empresas de transporte escolar, asociaciones de padres de familia, madres y padres, adultos acompañantes responsables y conductores de buses escolares. Todos contribuyen al fortalecimiento de las condiciones de

seguridad vial para el transporte de los estudiantes.

Las actividades implementadas por la iniciativa Ruta Pila se realizan en cumplimiento a lo dispuesto en el Acuerdo 281 de 2007, expedido por el Concejo de Bogotá, “por el cual se dictan normas de tránsito para la protección de niñas, niños y jóvenes en el Distrito Capital”. Estas actividades van desde la planeación, agendamiento e implementación de jornadas educativas hasta operativos de revisión y control en diferentes escenarios escolares de la ciudad. La iniciativa tiene el objetivo de prevenir siniestros viales en el servicio de transporte escolar el Distrito, pero, también responde a denuncias y quejas de la comunidad o a requerimientos de atención prioritaria, que son avalados por la SDM.



PALABRAS CLAVE



REVISIÓN TECNO- MECÁNICA

inspección que se realiza a los vehículos para establecer si sus sistemas técnicos y mecánicos funcionan de manera correcta.

NORMAS DE TRÁNSITO

leyes creadas para que los actores viales tengan claro cómo actuar en las calles para prevenir siniestros viales.



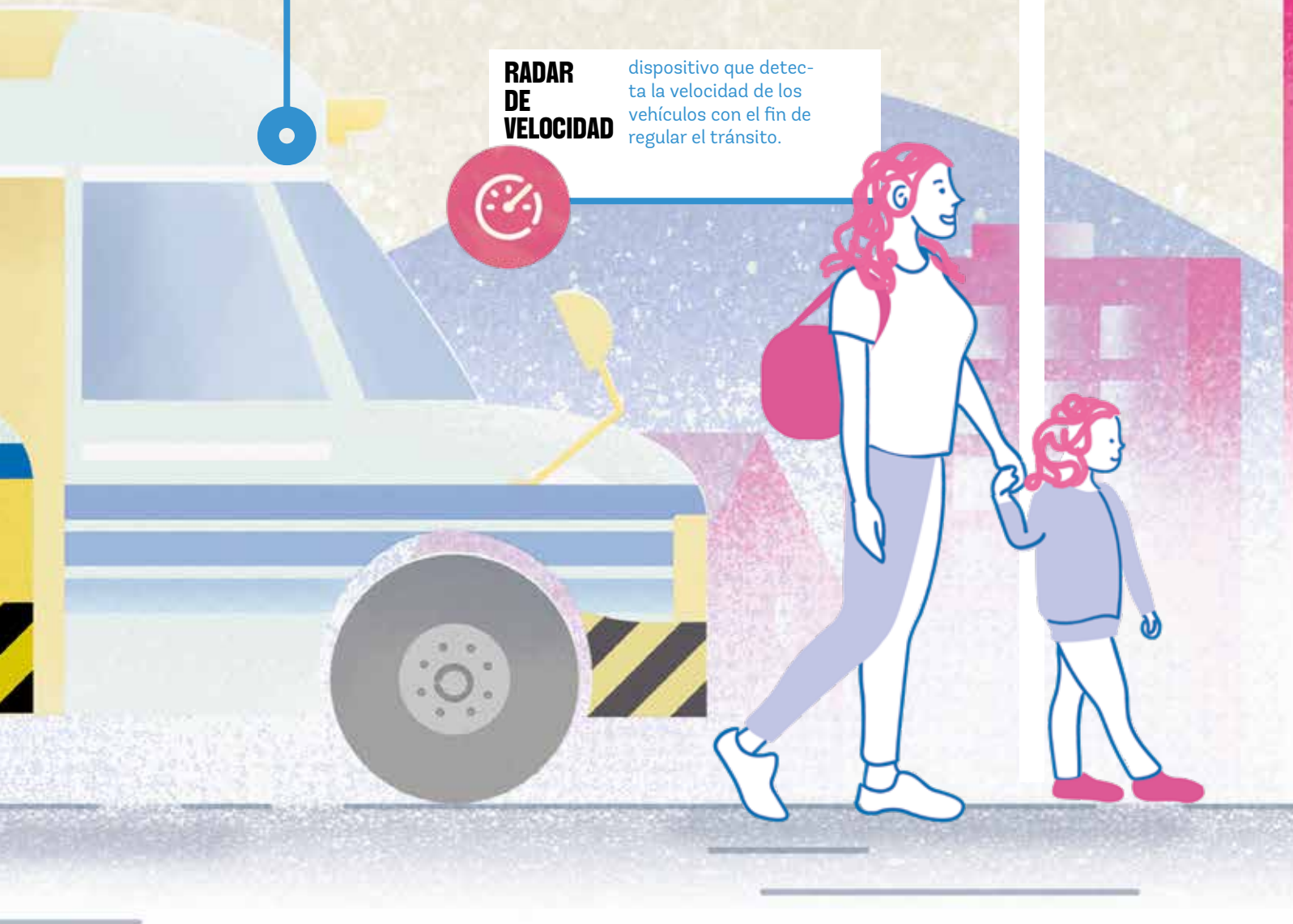
SOAT

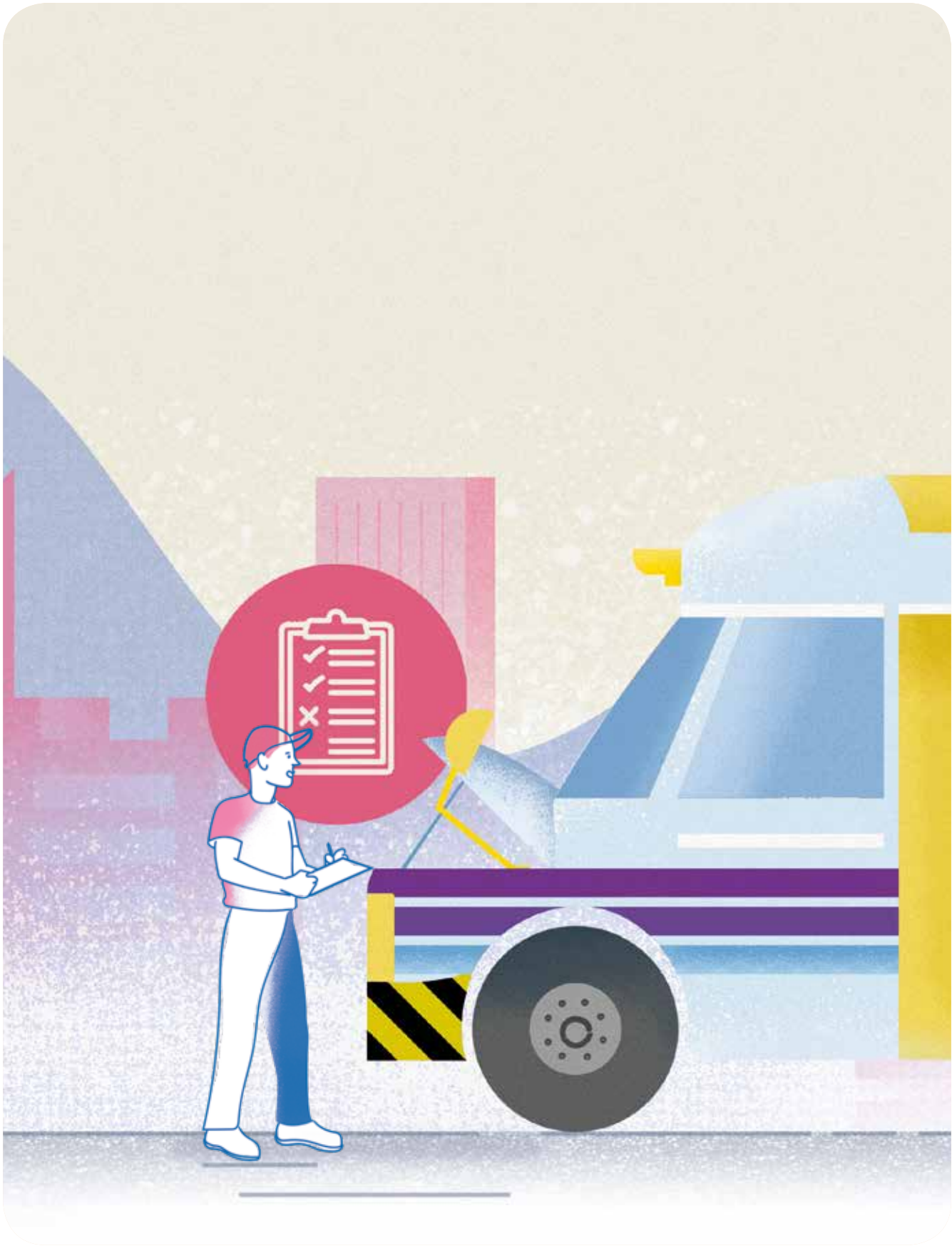
Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito
SOAT: asegura la atención inmediata de las víctimas de siniestros viales.



RADAR DE VELOCIDAD

dispositivo que detecta la velocidad de los vehículos con el fin de regular el tránsito.





PREVENCIÓN, CONTROL Y SEGUIMIENTO

La fase preventiva se implementa a través de jornadas de sensibilización en las instituciones educativas y empresas de transporte.

Esto se logra a través de visitas a las entidades y charlas para brindar conocimientos sobre cultura ciudadana, movilidad escolar (a pie, en bicicleta y vehicular), seguridad vial y medidas para minimizar los riesgos a los que los estudiantes están expuestos. En los talleres de formación y prevención también se promueve el cumplimiento de las normas de tránsito y se explica la documentación con la que debe contar los vehículos escolares, para que tanto los conductores como las instituciones educativas estén al tanto y puedan velar por el cumplimiento de estos requisitos.

Las entidades educativas deben verificar que los buses escolares estén vinculados a una empresa habilitada por el Ministerio de Transporte para prestar el servicio de transporte especial correspondiente. Los elementos que se deben verificar son, entre otros: que los vehículos tengan la tarjeta de operación, las pólizas de responsabilidad civil y el SOAT vigentes y que los adultos acompañantes y conductores estén contratados por la empresa con las prestaciones que les corresponden por ley.



Esta iniciativa ha sido una bendición porque da talleres de capacitación, que previenen y cuidan a las niñas y los niños.



Mireya Tapias García,
Rectora del Colegio Nuestra Señora de la Sabiduría



Parte de la estrategia de prevención implica también la revisión de los vehículos, tanto a nivel interno como externo.

EN LA REVISIÓN DE SEGURIDAD SE COMPRUEBA:



SEGURIDAD ACTIVA Y PASIVA
Que los cinturones de seguridad funcionen correctamente.



PRIMEROS AUXILIOS
Que el botiquín tenga antisépticos sin vencer, elemento de corte, algodón, gasa estéril, esparadrapo o vendas adhesivas, venda elástica, analgésicos, jabón neutro para higienizar heridas y guantes desechables de látex.



DOCUMENTACIÓN
Que las pólizas de seguro y los documentos del vehículo estén vigentes.



KIT DE VIAJE
Que el equipo de carretera esté completo.



PROTOCOLOS DE EMERGENCIA
Que tenga salidas de emergencia, ganchos expulsores y martillo.



ACOMPANIAMIENTO
Que la ruta esté acompañada por un adulto que tenga conocimiento de primeros auxilios, mecánica de vehículos y quien guíe a los pequeños pasajeros hasta el descenso del recorrido.

LA REVISIÓN FÍSICA CONSTA DE:



ESTADO DEL VEHÍCULO
Verificación de los vidrios, las luces, los espejos, las llantas y el estado físico general del vehículo.



DISPOSITIVOS DE CONTROL
Inspección del funcionamiento de los dispositivos sonoros y los radares de velocidad.



IDENTIFICACIÓN ESCOLAR
Verificación que el bus escolar cuente con los distintivos y las calcomanías escolares apropiadas.



REVISIÓN TECNO-MECÁNICA
Verificación del correcto funcionamiento del componente mecánico de los vehículos motorizados



Las fases de control y seguimiento son etapas de campo que incluyen operativos a gran escala sin previo aviso en las instituciones educativas, corredores viales y empresas de transporte para verificar el estado de los vehículos y que la documentación esté en regla.

También se les realiza pruebas de embriaguez a los conductores y se verifica que estén transitando a velocidades permitidas a través de radares de velocidad. El objetivo de estos controles correctivos es sancionar o inmovilizar los buses escolares que no cumplan con las condiciones de seguridad.

Tanto los padres de familia como las instituciones educativas pueden solicitar operativos de control, talleres de sensibilización sobre transporte escolar. También pueden solicitar a la SDM, de manera presencial o por medios electrónicos, que se lleve la iniciativa Ruta Pila a su institución o entidad.





RUTA PILA EN NÚMEROS

La iniciativa Ruta Pila, «Verificación de rutas escolares» inició sus labores en el año 2016, durante el cual logró la revisión de 3670 rutas, la imposición de 533 comparendos y la inmovilización de 229 rutas. Con corte al 30 de julio de 2019, desde la implementación de Ruta Pila:

24 000 rutas que han pasado por la revisión física, técnica y de seguridad

3300 órdenes de comparendo en los operativos en las instituciones educativas y en los corredores viales

1100 procesos de inmovilización por incumplimiento de la normatividad vigente











Zonas Escolares

Zonas Escolares busca crear entornos seguros en las vías adyacentes a las instituciones educativas.

INTRODUCCIÓN

Zonas Escolares crea entornos seguros para las niñas, los niños y los adolescentes, así como a toda la comunidad escolar, padres de familia y personal administrativo vinculados a instituciones educativas en el Distrito.

La velocidad con que se transita es uno de los principales factores asociados con la siniestralidad vial. Por ello, al disminuir y mantener estas velocidades, Zonas Escolares, en el marco de la política de Visión Cero, se propone evitar cualquier siniestro que pueda suceder en las calles. Una de las estrategias que la SDM implementa para lograrlo es ajustar el diseño de las vías de acuerdo al contexto y a la vulnerabilidad de los usuarios que las transitan.

Esto se logra a través de del mejoramiento de las condiciones viales adyacentes a las instituciones educativas, esto incluye intervenciones tipo señalización horizontal y vertical, elementos de segregación, dispositivos de reducción de velocidad e incluso la implementación de ciclorrutas. El objetivo es que los vehículos motorizados conserven una velocidad menor a 30km/h mientras transitan por la zona y así brindar condiciones de seguridad para el tránsito peatonal y de bicis.

Esta iniciativa no solo contribuye a la seguridad de las niñas y de los niños que se desplazan a pie o en bicicleta a sus instituciones educativas, sino que también favorece la movilidad de sus acompañantes, de los adultos mayores y de las demás personas que transitan por estas vías. La iniciativa busca trabajar con la comunidad para entender cuáles son sus mayores problemáticas y los riesgos que ellos mismos han identificado en el sector.

Para lograrlo, la Secretaría Distrital de Movilidad realiza estudios detallados de las zonas escolares, entendiendo que en cada una de ellas se concentran altos flujos de usuarios vulnerables como peatones y ciclistas y por lo cual las condiciones de la infraestructura deben responder a sus necesidades.



El concepto de velocidad parece muy lejano y ajeno a nuestras vidas, pero vemos como la calidad de vida de un barrio puede mejorar de una manera increíble cuando no sentimos la agresividad de las velocidades altas, cuando podemos disfrutar el llegar a casa en paz. //

Claudia Adriazola-Steil,
Directora de Salud y Seguridad Vial (WRI)



PALABRAS CLAVE



PACIFICAR

Reducir la velocidad de los vehículos motorizados para armonizar el tránsito y la circulación de peatones y ciclistas.



RESALTO

Área que sobresale de la calzada vehicular cuyo fin es regular la velocidad de paso de vehículos.



CRUCE PEATONAL SEGURO

Sección transversal de la calzada destinada al cruce seguro de peatones. Su disposición guía a los peatones para realizar el paso seguro entre calzadas y alerta a los conductores de vehículos sobre la presencia de los demás actores viales. Su ubicación debe garantizar accesibilidad universal a zonas de andén mediante vados o rampas.



REDUCCIÓN DEL ANCHO DE LA CALZADA

Medida de protección al peatón que consiste en extender la acera para disminuir la distancia de cruce de peatones. Esto reduce su exposición al riesgo, ya que la extensión de la acera ocupa una parte del área de la calzada vehicular. Su implementación, genera reducciones en la velocidad vehicular, esto debido al estrechamiento de la calzada.



SEÑALIZACIÓN

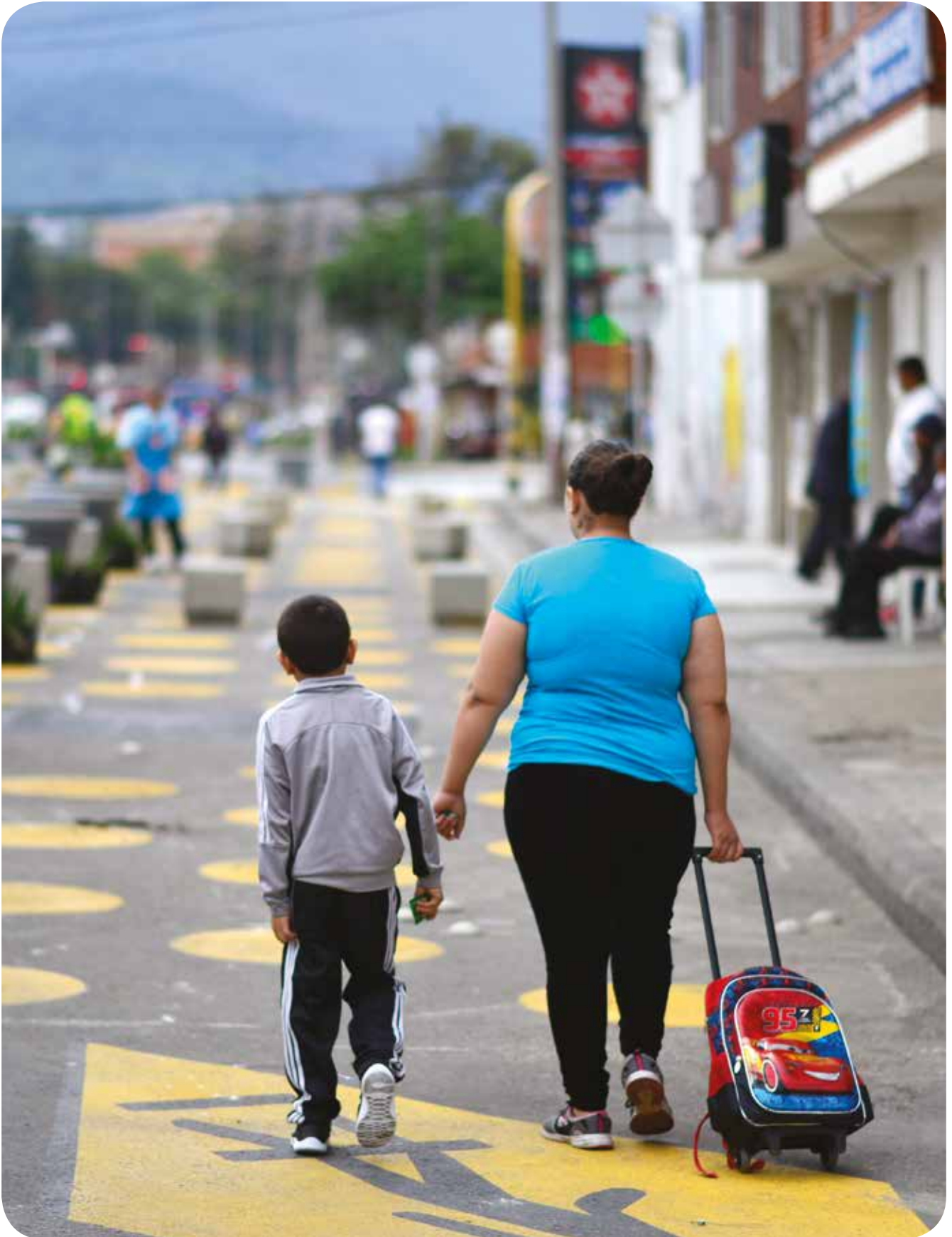
Elementos que se instalan sobre calzadas, aceras o separadores con el fin de reglamentar, advertir, informar a todos los usuarios de la calle acerca de la presencia de otros actores viales, sobre las normas de tránsito y las características físicas y de operación de las vías.



REFUGIO PEATONAL

Espacio ubicado sobre la calzada vehicular para la protección de los peatones. Este elemento permite cruzar la vía en dos tiempos reduce la longitud de cruce peatonal e induce a los vehículos a reducir la velocidad. Normalmente induce a los vehículos a reducir la velocidad por el estrechamiento en la calzada que su implantación genera.





CÓMO LOGRAR UNA ZONA ESCOLAR

Para determinar los espacios que deben ser intervenidos, la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) realiza una evaluación de cada localidad, basándose en análisis geográficos y estadísticos que permiten identificar zonas con problemática de siniestralidad que deban ser atendidas de manera prioritaria.

Como complemento y según las características de la zona y las vías que conectan con el centro educativo estas pueden estar sujetas a intervenciones de tráfico calmado, pues es posible que hagan parte del recorrido que hacen las niñas y los niños a diario para ir a sus lugares de estudio.

Una vez identificados los sectores, la SDM realiza un primer esquema o aproximación de solución a los conflictos que será verifi-

cada durante una visita de campo. Según el tipo de propuestas pueden ser llevadas para compartirlas con la comunidad quien puede tener recomendaciones.

La información que surge de visitas de campo o de reuniones se usa para ajustar las propuestas de la SDM. Las medidas implementadas están pensadas de acuerdo a las necesidades de cada sector e incluyen, entre otras soluciones: cambios de sentido vial



para disminuir los conflictos, la ampliación del espacio exclusivo para la circulación peatonal protegida, la demarcación de diversos espacios, la introducción de señalización no tradicional mediante elementos como materas y la creación de ciclorrutas, todo esto en los alrededores de las instituciones educativas del sector, para alertar a peatones, ciclistas y conductores sobre la presencia de niñas y niños en la vía. Estas intervenciones reconocen a todos los usuarios de la vía, pues benefician tanto a los peatones y los ciclistas, ya que este ha sido identificado como uno de los medios transporte más comunes para llegar a la institución educativa, como a quienes transitan en vehículos motorizados.

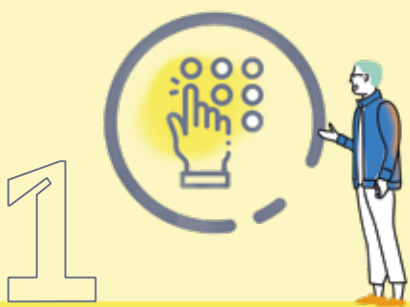
Aunque en estas zonas hay un límite de velocidad de 30 km/h, usualmente, ya sea por temas de morfología urbana o por los hábitos de los usuarios, estas velocidades son excedidas. Por lo tanto, todas las medidas implementadas tienen un objetivo en común: regular la velocidad de los vehículos a 30 km/h en las zonas escolares sin que sea necesario el control policial. La gestión de la velocidad no solo contribuye a crear entornos más seguros, sino que también promueve otros modos de transporte: las niñas, los niños, sus acompañantes y vecinos sienten más confianza para hacer sus trayectos caminando o en bicicleta.

// En Bogotá le estamos dando el lugar más importante a las niñas y los niños, por eso trabajamos en programas que los hagan visibles en nuestras calles con el objetivo de brindarles seguridad y felicidad. //

Sergio Eduardo Martínez Jaimes,
Subsecretario de Política de Movilidad.



PASOS PARA IMPLEMENTAR UNA ZONA ESCOLAR SEGURA



Elección de las zonas con instituciones educativas y evaluación de sus condiciones.

Estas incluyen análisis de velocidades, volúmenes, siniestralidad, la información general de la zona a partir de bases geográficas de la SDM, entre otros.



2

Visitas de campo

Se realizan para identificar y verificar las situaciones de riesgo particulares de cada zona.



Diagnóstico de los principales conflictos de la zona

En relación a los conflictos que se dan entre peatones y vehículos.



4

Análisis de la información recopilada





Socialización, validación y evaluación de las propuestas



Intervención piloto

Algunas de los esquemas desarrollados son probados en campo con elementos provisionales para ajustar el diseño y lograr uno que opere de manera óptima y beneficie a la comunidad.



Implementación de las intervenciones y seguimiento a las cifras de siniestralidad y de velocidad







CASO DE ESTUDIO



KENNEDY – AVENIDA DE LOS ESTUDIANTES

Esta zona conocida como La Avenida de los Estudiantes, se ubicada en el sector de Timiza, abarca una sola vía en las que se encuentran cinco instituciones educativas: Liceo Samario, Colegio Santa Luisa, Colegio de Formación Integral Nuevo Mundo, Colegio Distrital Francisco Miranda y Gimnasio Nueva América. Además de otros espacios importantes como el Centro de Desarrollo Comunitario Lagos de Timiza, el Hogar Infantil Comunitario ICBF Timiza y el Parque Metropolitano Timiza.

Dada la alta concentración de instituciones educativas en esta zona y el consecuente alto volumen de niñas y niños en edad escolar, incluyendo a los menores con discapacidad cognitiva que asisten al Centro Crecer. En febrero de 2017 se dio inicio al estudio del sector mediante visitas de campo en las que se identificaron conflictos entre peatones, ciclistas y vehículos motorizados a lo largo de la vía, especialmente en las intersecciones. Además, durante las horas valle, se observaron altas ve-

locidades vehiculares, lo que representaba un alto riesgo para los peatones y ciclistas del sector.

Entre los principales problemas registrados, se encontró que el ancho de la calzada era un inconveniente, pues su amplitud y estado de la demarcación propiciaba el estacionamiento de vehículos en la calzada y el exceso de velocidad. Asimismo, se encontró que no había infraestructura apropiada para los ciclistas, pues las niñas y los niños de la zona van a las instituciones educativas en bicicleta y se veían en la necesidad de compartir la calzada con los vehículos motorizados.

Para dar respuesta a estas necesidades y teniendo en cuenta el análisis de siniestralidad de la zona, se plantearon varias soluciones, entre ellas, la reducción del ancho de los carriles y la delimitación de refugios peatonales, que les permitiera a los estudiantes y demás miembros de la comunidad estar prote-





gidos en medio de la calzada. Estas medidas, así como las que creaban áreas para proteger a los ciclistas sobre la calzada, se implementaron provisionalmente usando conos. En esta prueba piloto, realizada en conjunto con la Agencia Nacional de Oficiales del Transporte NACTO, por sus iniciales en inglés y el Instituto de Recursos Mundiales WRI, por sus iniciales en inglés, aliados de la Iniciativa Global de Bloomberg para la Seguridad Vial B-GRS, por sus iniciales en inglés; se pudo observar que, gracias a la reducción del ancho de los carriles, hubo una disminución considerable de la velocidad de los vehículos que transitan por estos tramos viales. La velocidad promedio del flujo vehicular en la mañana pasó de 37 km/h a 26 km/h. La velocidad de los vehículos particulares disminuyó 10 km/h (de 34 km/h a 24 km/h), logrando el cumplimiento de la normatividad establecida para zonas escolares. Sin embargo, la mayor reducción de velocidad promedio se dio para las motocicletas, que pasaron de transitar a 41 km/h a hacerlo a 28 km/h (reducción de 13 km/h).

Los resultados obtenidos en la fase piloto dieron viabilidad a la implementación definitiva del proyecto en 2019. Entre otras medidas, se llevó a cabo la implementación de una serie de refugios peatonales en el eje de la vía, mejorando las condiciones de tránsito peatonal entre costados de la vía. Adicionalmente, en el espacio recuperado se generó un área segregada para el tránsito exclusivo de ciclistas. Finalmente se fortaleció la señalización horizontal y vertical en el sector, lo que ofrece una comunicación permanente entre el usuario y la vía, beneficiando a más de 6300 niñas y niños que transitan a diario por esta zona. Estos resultados son una muestra clara de cómo una intervención integral puede cambiar de forma contundente la experiencia de la ciudad.



CASO DE ESTUDIO

ANTES



DESPUÉS



CIUDAD BOLÍVAR - IED RODRIGO LARA BONILLA

El programa internacional apoyado el Banco Mundial y aliado de BIGRS, para la evaluación de vías iRAP, por sus iniciales en inglés es una de las herramientas para evaluar las condiciones de las vías a nivel mundial y dar recomendaciones para sus mejoras en términos de seguridad vial. Una de sus herramientas es la aplicación llamada Calificación por Estrellas para las Escuelas SR4S, por sus siglas en inglés que realiza mediciones para otorgar un puntaje que indica las condiciones actuales de la infraestructura y su potencial de intervención para la mejora en términos de seguridad vial. En esta escala 1 estrella representa condiciones de mayor riesgo vial y 5 las mejores condiciones de seguridad vial para los usuarios de ese entorno.

En el año 2018, la Secretaría Distrital de Movilidad probó esta aplicación en los alrededores del Instituto de Educación Rodrigo Lara Bonilla, ubicado en la localidad de Ciudad Bolívar. En esta zona circulan 499 peatones entre 6:00 a.m. y 8:30 a.m., de los cuales 78 % lo hacen entre 6:00 a.m. y 6:30 a.m. Este considerable número hizo de esta área el escenario perfecto para ser la primera de las Zonas Escolares de Bogotá evaluada con este enfoque sistemático basado en evidencia para analizar el riesgo en las vías alrededor de una institución educativa.

Varias de las intersecciones del sector fueron evaluadas con la aplicación SR4S y los resultados dejaron en claro que tres de los puntos, cuya calificación variaba entre 2 y 4 estrellas,





podrían ser objeto de intervención. A partir de estos resultados, se decidió concentrar los esfuerzos en los puntos con 2, 3 y 4 estrellas para lograr el máximo puntaje de 5 estrellas. En marzo de ese año se desarrolló un piloto que mediante medidas de pacificación no permanentes como conos para canalizaciones y alfombras rojas para resaltar el cruce peatonal, se disminuyó la velocidad, se aumentó la visibilidad para el peatón y se redujo la invasión generada por vehículos estacionados en calzada.

Con los resultados del piloto, la Secretaría Distrital de Movilidad decidió llevar a cabo la demarcación en la zona escolar. Las obras definitivas, que incluyen señalización y demarcación, se realizaron la primera semana de julio de 2018 y fueron complementadas por las niñas y los niños junto con la comunidad que

sembraron plantas en el área, dando así, el último toque a esta zona escolar.

Las medidas de pacificación de tránsito en los alrededores de la IED Rodrigo Lara Bonilla garantizan que, actualmente, los conductores de vehículos realizan los giros con mayor precaución y que evitan superar los 30 km/h en la intersección de la Calle 64 Sur con Carrera 38. Desde que esta zona fue intervenida, se ha presentado una reducción de la velocidad entre el 5 % y el 25 % en la intersección, lo que ha facilitado la movilidad de la población más vulnerable. Por otro lado, se generaron espacios peatonales seguros que han beneficiado a más de 4400 estudiantes del Colegio Rodrigo Lara Bonilla, a otros miembros de la comunidad educativa y a la comunidad residente del sector.



CASO DE ESTUDIO



BOSA – CENTRO FUNDACIONAL BOSA

Bogotá es una ciudad que, en su proceso de expansión, fue absorbiendo antiguos pueblos coloniales cuya morfología urbana se caracterizaba por tener calles angostas, un mínimo número de andenes y una gran vida social que transcurría en la calle, al ser este el único espacio público. Sin embargo, hoy en día, esta distribución del espacio debe acomodarse a una gran población y a cambios del uso del suelo.

Las características físicas mencionadas, sumadas a comportamientos inadecuados en las vías, resultó en más de 243 siniestros viales en los últimos cinco años. Esto ocurre en el tramo de la KR 80I entre CL 60 Sur y CL 65D sur, que sirve

como vía de acceso directa a 6 de los 7 establecimientos educativos del área estudiada. Dado que el 10 % de las víctimas lesionados en la zona fueron menores de edad, resultó ser un escenario prioritario a intervenir.

Como primera medida se realizaron dos pruebas piloto en los alrededores del Colegio Claretiano de Bosa, la IED Francisco de Paula Santander y el Colegio Claretiano El Libertador.





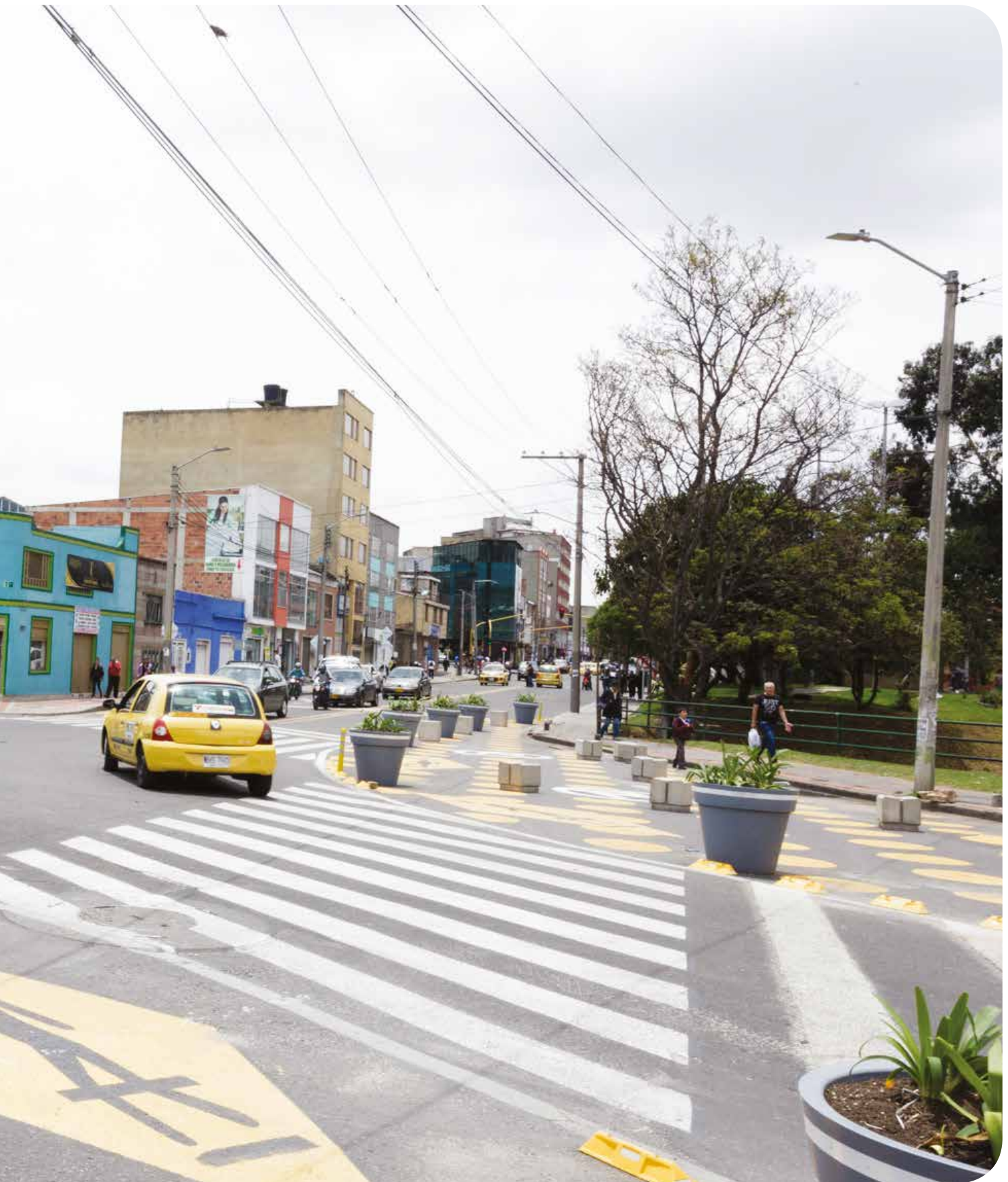
A partir de los resultados de esta etapa, así como los diagnósticos previos y las solicitudes de la comunidad y de otras entidades, se implementaron las siguientes medidas:

- Canalización de la calzada mediante hitos y tachas.
- Reducciones de calzada en esquinas.
- Demarcación de los pasos peatonales.
- Instalación de nuevos reductores de velocidad y mantenimiento de los existentes.
- Mantenimiento de la malla vial.

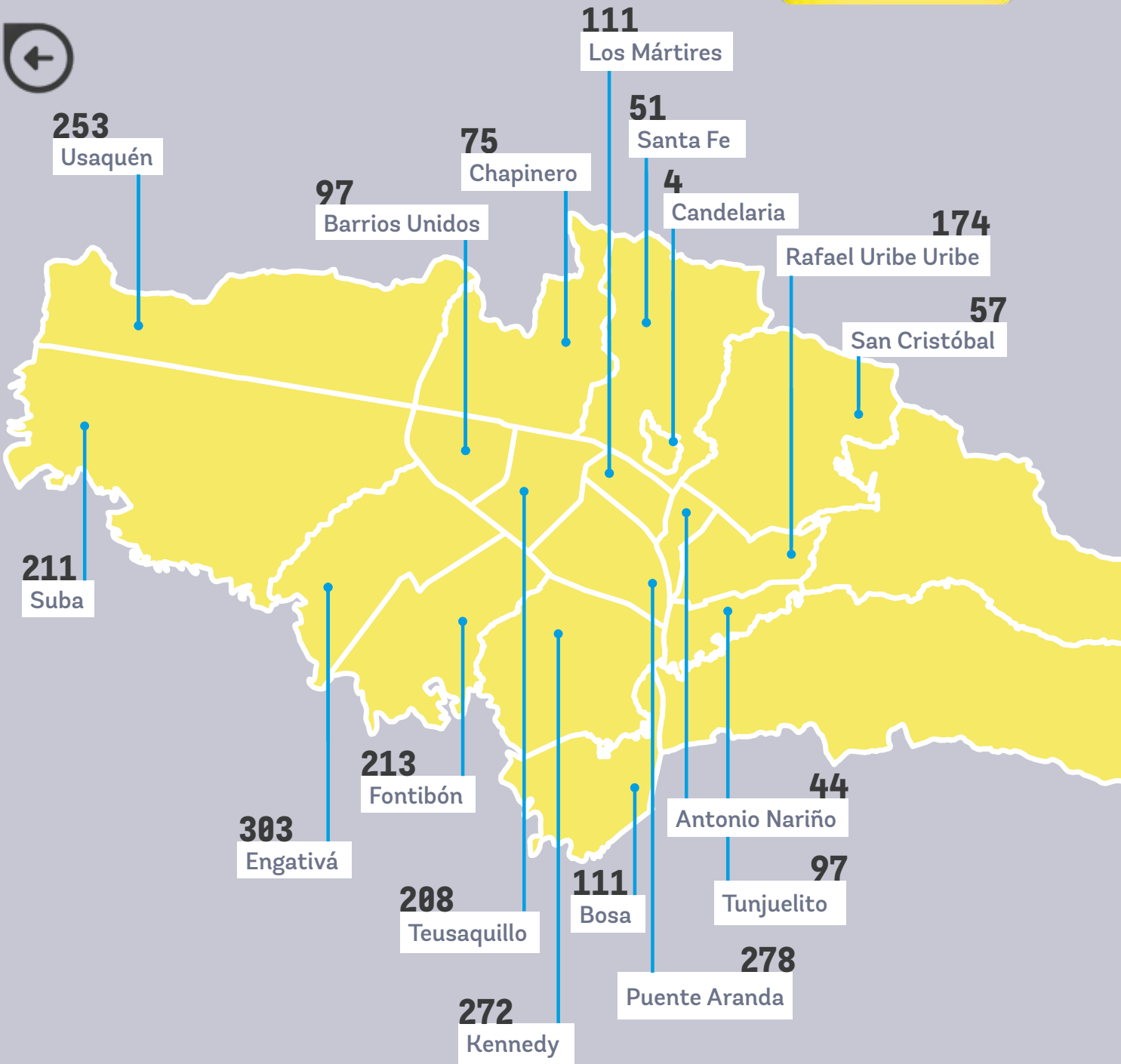
El resultado demuestra que, sin importar el momento ni la particular distribución de su espacio, las condiciones de seguridad vial de una zona siempre se pueden mejorar para proteger a los más pequeños y vulnerables: las niñas y los niños.



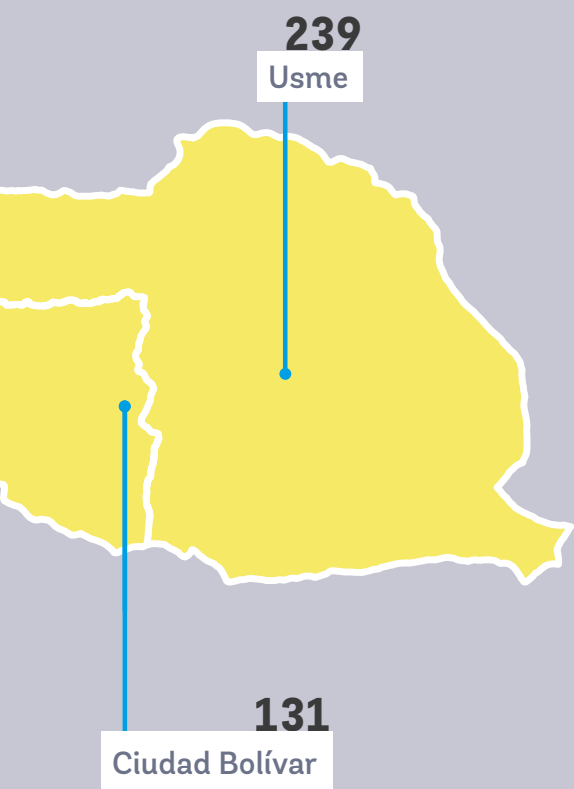




ZONAS ESCOLARES



Más de 2900 zonas escolares fueron implementadas entre enero de 2016 y agosto de 2019, en 19 localidades. Esto creó zonas de protección para peatones y ciclistas de todas las edades, especialmente para las niñas y los niños que recorren las vías.





//

El cuidado de la vida debe ser el motor de todas nuestras acciones. Diseñar nuestra ciudad para los más pequeños demuestra que es posible tener una convivencia armónica, en donde el más vulnerable siempre tiene la prioridad. //

Claudia Díaz Acosta,
Jefe Oficina de la Seguridad Vial
Secretaría Distrital de Movilidad







// El trabajo en el Ciempiés ha sido muy gratificante. Recibimos a diario miles de agradecimientos por parte de los padres que encuentran en nuestro equipo compromiso, confianza y amistad. Es un programa que, a pesar del poco tiempo que lleva funcionando, ya ha dejado una huella en los estudiantes. Su objetivo principal ha sido la felicidad y seguridad, pero ha logrado mucho más: ha fortalecido lazos comunitarios, ha forjado amistades entre vecinos y, a través de la lúdica, ha enseñado valores y cultura ciudadana tanto a las niñas y los niños como a los padres. //

Jessica Kisner,
Coordinadora de Ciempiés Caminos Seguros



GLOSARIO

A

ACB: Al Colegio en Bici

Acompañante: toda persona que, siguiendo su interés, motivación y voluntad, decide realizar un acompañamiento frecuente o permanente a los Caminantes Ciempiés en sus recorridos por las rutas previamente establecidas.

Actores viales: Peatones, ciclistas, pasajeros o conductores de servicio público, de motocicletas, vehículos particulares y de tráfico pesado.

Acudiente o adulto autorizado: persona que tiene bajo su responsabilidad a una niña o un niño, a quien debe acompañar y recoger en el punto de encuentro definido. De no tratarse del padre o la madre, el acudiente debe contar con un permiso expreso en el acuerdo de corresponsabilidad.

Acuerdo de corresponsabilidad: documento escrito en el que se establece el compromiso de los acudientes con la iniciativa, así como sus responsabilidades y las del Distrito.

Andén: El área de la calle destinada exclusivamente a la circulación del peatón.

B

BIGRS: Bloomberg Initiative for Global Road Safety.

C

Calletones: son calcomanías que representan los puntos que reciben los Caminantes Ciempiés cuando ganan en los juegos que se realizan en los trayectos.

Cambio de sentido vial: modificación en el uso que se le da a una vía en respuesta a cambios en la movilidad del entorno o por necesidades de operación.

Caminantes Ciempiés: son los estudiantes, niñas y niños en edad escolar, cuyos intereses personales los llevaron a hacer parte de estas iniciativas.

Camino o ruta segura: recorrido a través de los barrios de la ciudad. Está diseñado para que niñas, niños y acompañantes caminen a su institución educativa y de vuelta sin peligros y pasando un buen rato.

Capacidades: conjunto de recursos, aptitudes o potencias que tiene un individuo para desempeñar una determinada tarea. Las capacidades pueden ser perceptivas, coordinativas, físicas, estratégicas, de planeación, de táctica, valorativa, entre otras.

Centros de fortalecimiento: son algunas instituciones educativas que tienen un convenio con la iniciativa para resguardar a los estudiantes que no hayan sido recogidos en los puntos de encuentro mientras llega su acudiente.

Cicloexpedición: Actividad extracurricular por medio de la cual los pequeños ciclistas tienen la oportunidad de conocer y reconocer espacios públicos emblemáticos de su localidad o de la ciudad.

Cicloinfraestructura: Corresponde a la vía, sección de la calzada o de andén usada para la circulación exclusiva de la bicicleta.

Ciclo semafórico: periodo de tiempo que una intersección semaforizada otorga a cada uno de los movimientos que se pueden realizar en ella. Cuando un movimiento está en verde, el otro, que normalmente entraría en conflicto con él, estará en rojo; luego se invierten los papeles y el ciclo vuelve a empezar.

Corresponsabilidad: Es un principio pensado para romper la individualidad y actuar en mancomunidad para un fin común. También se le denomina responsabilidad compartida e implica un ejercicio de mirar al otro desde



su rol particular, para después actuar articuladamente en la garantía o restitución de los derechos humanos.

Clubes Siklas: colectivos conformados por estudiantes de distintas localidades que han pasado por los talleres pedagógicos y se benefician de la iniciativa ACB y de las cicloexpediciones.

Cruce peatonal seguro: área de intersección entre la calzada vehicular y las zonas de tránsito de peatones. Guía a los peatones que necesitan atravesar la calzada y advierte a los conductores que deben parar o reducir su velocidad, ya que puede haber peatones en su ruta. Todo cruce peatonal contará con vados o elementos similares que faciliten que las personas sorteen los desniveles y faciliten la accesibilidad de todas las personas sin importar su capacidad de movilidad.

D

Destreza social: es la capacidad de interactuar y establecer relaciones de confianza y afecto con adultos y pares, compartiendo, participando y colaborando en actividades grupales. En la edad preescolar, las niñas y los niños pueden ser egoístas en ciertas situaciones, pero, al interactuar con otras niñas y niños, empiezan a aprender el control de sus emociones. En esta etapa, las niñas y los niños se mantienen en grupos, obtienen información, interiorizan aprendizajes, desarrollan sus habilidades motrices y adquieren costumbres a medida que interactúan con otros pares y el medio (jardín, hogar y lugares que frecuentan).

Desvío: ruta alterna designada para un recorrido (usualmente vehicular).

Dispositivos de control vial: son elementos que complementan la señalización y la demarcación de las vías, por ejemplo: reductores de velocidad, hitos o topes plásticos para segregar los flujos de tránsito, tachas reflectivas o estoperoles, barreras físicas, entre otros. Estos

elementos sirven como herramientas para controlar el movimiento de los actores viales y buscan evitar acciones riesgosas para mejorar la seguridad vial.

E

Edad preescolar: en esta etapa las niñas y los niños se encuentran en un periodo de perfeccionamiento de las capacidades adquiridas en etapas de crecimiento anteriores. En este momento de las vidas de las niñas y los niños la adquisición de las formas básicas de algunos movimientos y habilidades motrices es más fácil y rápida.

Estoperol: Dispositivo diseñado para alterar y reducir la velocidad de un vehículo motorizado.

Guía Escolar ACB: persona que presta sus servicios de apoyo a la iniciativa. Está capacitada para acompañar de manera segura y pedagógica a los estudiantes en las rutas de confianza.

GRSP: Global Road Safety Partnership.

H

Horas pico: Periodo del día de mayor flujo vehicular.

Horas valle: Periodo del día de disminución considerable del flujo vehicular.

I

IDIGER: Instituto Nacional de Gestión de Riesgos y Cambio Climático

IDU: Instituto de Desarrollo Urbano.

L

Líderes de zonas: cada uno de estos líderes supervisa a dos localidades para velar por la seguridad y correcto funcionamiento de la iniciativa en sus zonas asignadas.



M

Monitor: es la persona que guía la ruta. Lleva una chaqueta distintiva y usa su silbato y su paleta para detener el tráfico en los cruces. Además, vigila que todo el trayecto sea seguro a través de varias señales acordadas previamente con las niñas y los niños y acompañantes. El monitor también conoce todos los juegos del ciempiés, los pone en práctica con los caminantes y los anima a competir sanamente por calletones. Son personas responsables que están comprometidos con la seguridad de la comunidad y cuentan con conocimientos sobre seguridad vial.

Motricidad fina: son los movimientos finos y precisos que requieren destreza y coordinación óculo-manual y fonética.

Motricidad gruesa: son los movimientos amplios que necesitan de coordinación general, involucran las habilidades visomotoras y dependen, entre otros factores, del tono muscular y el equilibrio.

N

NACTO: National Association of City Transportation.

O

OMS: Organización Mundial de la Salud.

P

Pacificar: Reducir la velocidad de los vehículos motorizados para armonizar el tránsito y la circulación de peatones y ciclistas.

Pasacalles: Señal temporal que abarca toda la calzada vehicular para informar de eventualidades en la vía.

PGCV: Programa Distrital de Gestión de Velocidad.

PGV: Programa de Gestión de la Velocidad.

Pompeyanos: Calzada a nivel de andén de dos carriles.

Primer respondiente: Quien responde primero ante una emergencia. Debe contar con el deseo de ayudar, conservar la calma, actuar en un sitio seguro, estar actualizado en sus conocimientos y elementos básicos para obtener una respuesta oportuna (ACB).

Participante o beneficiario: estudiante matriculado en una a la institución educativa oficial del Distrito que haya cumplido con el proceso de capacitación para ser parte de la iniciativa Al Colegio en Bici. Los estudiantes beneficiarios de la iniciativa se conocen como los pequeños ciclistas.

Puntos de encuentro: son los lugares específicos a lo largo de la ruta donde los usuarios con sus acudientes esperan a que llegue la caravana.

R

Reducción del ancho de la calzada: medida de protección al peatón que consiste en extender la acera para disminuir la distancia de cruce de peatones. Esto reduce su exposición al riesgo, ya que la extensión de la acera ocupa una parte del área de la calzada vehicular. Su implementación, genera reducciones en la velocidad vehicular, esto debido al angostamiento de la calzada.

Refugio peatonal: espacio ubicado sobre la calzada vehicular para la protección de los peatones. Este elemento permite cruzar la vía en dos tiempos reduce la longitud de cruce peatonal e induce a los vehículos a reducir la velocidad. Normalmente induce a los vehículos a reducir la velocidad por el estrechamiento en la calzada que su implantación genera.

Resalto: área que sobresale de la calzada vehicular cuyo fin es restringir o regular la velocidad del paso de vehículos.

Ruta de confianza: trayecto por el cual transitan los pequeños ciclistas y los guías escolares que los acompañan desde el punto de encuentro hasta la institución educativa.



Rutas de Tiempo Escolar Complementario (TEC): son rutas diseñadas para acompañar a los pequeños ciclistas que están inscritos en actividades extracurriculares, generalmente llevadas a cabo después de la jornada de estudio. También se acompaña a las niñas y los niños en sus recorridos de vuelta a los puntos de encuentro.

S

SDIS: Secretaría Distrital de Integración Social.

SDM: Secretaría Distrital de Movilidad.

SED: Secretaría de Educación Distrital.

Señalización: elementos que se instalan sobre calzadas, andenes o separadores con el fin de llamar la atención de todos los usuarios de la calle acerca de la presencia de otros actores viales, sobre las normas de tránsito que deben cumplirse y sobre posibles peligros en la vía.

Set de juegos o tarjetero: juego de tarjetas que cada caminante lleva consigo a manera de llavero. En él están impresos los juegos, la información personal de cada uno y tiene espacio para acumular calletones.

SIGAT: Sistema de Información Geográfico de Accidentes de Tránsito.

T

Transporte Especial: rutas escolares operadas por privados.

U

UMV: Unidad de Mantenimiento Vial.

UPZ: Unidades de Planeamiento Zonal.

V

Vías arteriales (o corredores arteriales): vías para el tránsito de vehículos que entran y salen de la ciudad.

Vías locales: albergan una gran variedad de usuarios y funciones; por ende, se les asignan límites de velocidad más bajos para garantizar la seguridad de todos los usuarios.

Vías con función transporte: vías que mueven vehículos por largas distancias.

Vías de poco tránsito: vías con una función local para viajes cortos incluyendo los viajes a pie.

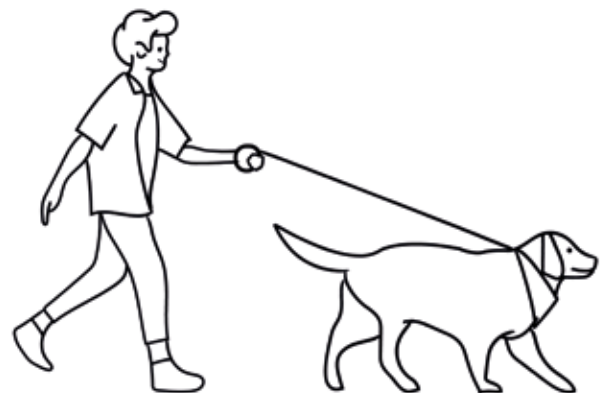
Vías con función libre: las vías donde se integran a todos los usuarios.

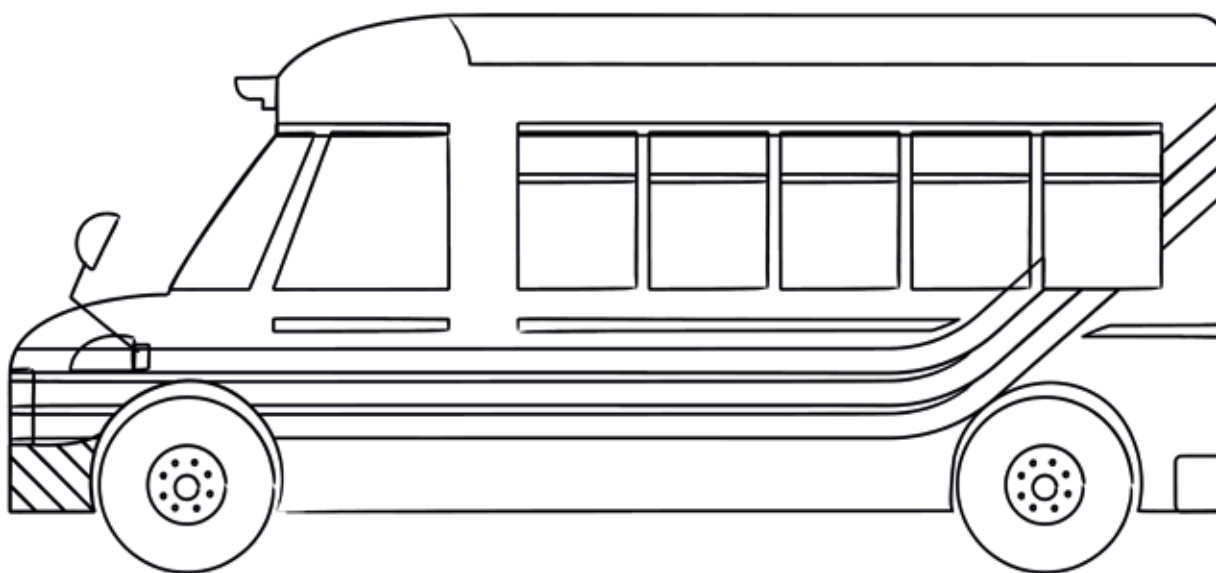
W

WRI: World Resources Institute.



Para colorear





Gracias a las niñas y los niños de Bogotá por inspirarnos para darle vida a estas iniciativas.

Agradecemos a toda la comunidad escolar, a todos los colaboradores de la Secretaría de Educación Distrital y de la Secretaría Distrital de Movilidad que día a día hacen posible que estas iniciativas pasen de ser una idea a una realidad.

**Agradecemos a Bloomberg Philanthropies por su valioso apoyo en el desarrollo del Programa Niños Primero
y
en esta publicación.**

Impreso el 16 de Octubre de 2019
en Bogotá.

