

**ANGELA BENEDETTI**  
**CONCEJAL DE BOGOTÁ**  
**DEBATE SEÑALIZACIÓN ESCOLAR**

A través de este debate se pretende llamar la atención de las autoridades distritales en relación con la urgencia de garantizar efectivamente la vida, seguridad, bienestar y movilidad de todas las personas en edad escolar en Bogotá Distrito Capital.

De acuerdo con lo anterior es importante desarrollar “reglas de juego” explícitas, que establezcan nuevas obligaciones para las autoridades de tránsito de Bogotá, y proporcionen nuevas herramientas para hacer efectiva la protección de nuestras niñas y niños.

La Constitución nacional, establece en el artículo 2 que “son los fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución”; adicionalmente, los artículos 11 y 13, consagran el derecho a la vida y el derecho a la igualdad, así como la obligación del Estado de promover su realización y de proteger de manera especial a aquellas personas en situación de vulnerabilidad; por último, los artículos 44 y 45 constitucionales, que consagran los derechos de los niños y de los adolescentes, ratifica los tratados internacionales en la materia y establece la obligación para el Estado de proteger de manera especial a estas poblaciones.

En ese sentido, las autoridades distritales estamos en la obligación de trabajar por la construcción de un entorno seguro para nuestras niñas y niños, sin escatimar en los esfuerzos que sean necesarios realizar.

De hecho, considerando los fundamentos del Plan de Desarrollo “Bogotá Sin Indiferencia”, que se constituyen en un horizonte para la acción de las autoridades distritales, es interesante como establece la obligación de trabajar en “la construcción de las condiciones para el ejercicio efectivo, progresivo y sostenible de los derechos humanos integrales, establecidos en el pacto constitucional y en los convenios e instrumentos internacionales”, así como, el reconocimiento de “las diferencias generacionales”.

Adicionalmente, referente a las políticas generales del Plan de desarrollo, enunciadas el artículo 4, numeral 4, “los derechos de las niñas y los niños tendrán prioridad sobre los derechos de los demás y sobre todas las normas y

consideraciones cuando ellas impidan su garantía y su satisfacción. Las instituciones distritales y la sociedad concurrirán para garantizar su incorporación en la formulación de políticas, planes, programas y en la asignación de los recursos del presupuesto público (...)

Por último, el Eje Social de plan de desarrollo vigente, establece en el artículo 7, numeral 3, que “se propiciarán las condiciones materiales y afectivas necesarias para garantizar el ejercicio pleno de los derechos de las niñas y los niños (...)

## VICTIMIZACIÓN EN ACCIDENTES VIALES DE PEATONES MENORES DE EDAD EN BOGOTÀ<sup>1</sup>

Una vez hechas estas consideraciones de carácter normativo, se abordará el diagnóstico sobre victimización en accidentes viales de peatones menores de edad en Bogotá<sup>2</sup>

Para efecto de este debate, las víctimas potenciales en accidentes de tránsito esta compuesta por todas aquellas personas en edad escolar de la ciudad de Bogotá. Dicha población fue calculada en el 2004 por la Secretaria de Educación Distrital, en 1.607.601 niñas, niños y jóvenes, siendo los estratos 1, 2 y 3, los que concentran el 87.4% de esta población.

Ese 1.607.601 de personas en edad escolar adelanta sus estudios en 2.848 establecimientos oficiales y no oficiales de educación preescolar, básica primaria, básica secundaria y media vocacional, que en su mayoría no cuentan con los mecanismos de seguridad vial necesarios para garantizar el derecho que estas personas tienen a la movilidad.

<p style="text-align: center;"><b>Población en Edad Escolar en Bogotá según Estrato - 2003<sup>3</sup></b></p>
--

<sup>1</sup> Cfr. Subsecretaría Operativa de la STT. Grupo Urbano de Investigación Vial de Accidentes. Base de datos STT y PONAL.

<sup>2</sup> Cfr. Subsecretaría Operativa de la STT. Grupo Urbano de Investigación Vial de Accidentes. Base de datos STT y PONAL.

<sup>3</sup> Cfr. Secretaría de Educación Distrital. Cálculos Subdirección de Análisis Sectorial, con base en proyecciones DAPD. Acceso en: [http://www.sedbogota.edu.co/secretaria/export/SED/seducativo/edubogota/sector\\_educativo.html](http://www.sedbogota.edu.co/secretaria/export/SED/seducativo/edubogota/sector_educativo.html)

<b>Estrato</b>	<b>PEE*</b>	<b>Participación</b>
Estratos 1 y 2	745.526	46,3%
Estrato 3	660.734	41,1%
Estratos 4, 5 y 6	201.341	12,6%
<b>TOTAL</b>	<b>1.572.925</b>	<b>100,0%</b>

Ahora bien, en términos de victimización y analizando la tendencia en los accidentes que comprometen la vida e integridad de los menores, durante el año 2001 hubo un total de 5142 víctimas en 4523 accidentes; en el año 2002, hubo 4701 víctimas en 4098 accidentes; en el año 2003, hubo 4665 víctimas en 4027 accidentes; y durante el año 2004 hubo un total de 4902 víctimas en 4245 accidentes.

En términos de frecuencia, considerando el universo total de víctimas en accidentes de tránsito en Bogotá, las víctimas menores de 18 años representaron: en el año 2001 el 26.5% del total de víctimas; en el año 2002 el 24.2%; en el año 2003 el 24%; y en el año 2004 el 25.25%.

De esta población, el porcentaje de las víctimas en accidentes de tránsito en condición de peatón representa: en el año 2001 el 43.5%; en el año 2002 el 49.6%; en el 2003 el 48.5%; y en el 2004 el 46.8%.

#### FALTA DE COMPROMISO DE LA ADMINISTRACIÓN DISTRITAL

Ahora bien, y atendiendo a este panorama, es necesario interpelar a la Administración distrital sobre la necesidad de redefinir las “reglas de juego”, en materia de protección en las vías de las personas en edad escolar.

En la actualidad la Secretaria de Tránsito y Transporte de Bogotá, admite que las exigencias mínimas que deben cumplirse en materia de señalización escolar de tránsito se establecen en la Resolución 1050 de Mayo 5 de 2004 "Por la cual se adopta el Manual de Señalización Vial - Dispositivos para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclorutas de Colombia", de conformidad con los artículos 5, 113, 115 y el párrafo del artículo 101 de la Ley 769 del 6 de agosto de 2002.

Sin embargo, la atención y priorización de las solicitudes realizadas por los colegios en materia de señalización escolar de tránsito de personas y tráfico

vehicular, de acuerdo con la STT “son atendidas por ingenieros de la Subsecretaría Técnica quienes emiten concepto técnico atendiendo aspectos como la exposición de los estudiantes a situaciones de inseguridad vial, el número efectivo de menores víctimas de accidentes de tránsito, lo que supone la existencia de serias debilidades en materia de prevención, y a la disponibilidad presupuestal”, lo que resulta problemático considerando que a través de estas acciones se busca garantizar los derechos a la vida y la movilidad de los menores de edad, lo cual no debe estar sujeto a restricciones presupuestales, toda vez que el presupuesto para atender las necesidades de la ciudad en materia de señalización escolar de tránsito es de \$495'000.000, y el porcentaje que representa dentro del total del presupuesto de la STT y el FONDATT es apenas del 0.48%.

A la fecha, el número de solicitudes pendientes de atención en materia de señalización escolar de tránsito de personas y tráfico vehicular, cuyos peticionarios son establecimientos educativos es de 57, esto sin considerar la necesidad efectiva y no de acuerdo a la demanda de la ciudad sobre el particular, teniendo en cuenta que en Bogotá hay 2.848 establecimientos oficiales y no oficiales de educación preescolar, básica primaria, básica secundaria y media vocacional.

En este punto es pertinente notar que en relación con las políticas generales del Plan de desarrollo, enunciadas el artículo 4, numeral 4, “los derechos de las niñas y los niños tendrán prioridad sobre los derechos de los demás y sobre todas las normas y consideraciones cuando ellas impidan su garantía y su satisfacción. Las instituciones distritales y la sociedad concurrirán para garantizar su incorporación en la formulación de políticas, planes, programas y en la asignación de los recursos del presupuesto público (...)”.

Por último, a pesar de que la Secretaría de Tránsito y Transporte, la Secretaría de Educación, el Instituto de Desarrollo Urbano y la Policía Metropolitana de Tránsito, hacen parte de un comité coordinador para llevar a cabo lo dispuesto en los Acuerdo 069 de 2003; y que las Secretarías de Educación y de Tránsito y Transporte, “priorizarán los colegios que requieran la instalación de la demarcación definida para Zonas Escolares; y definieron e implementaron para el calendario escolar 2.004, el programa de Patrullas Escolares, las cuales operarán en los horarios de entrada y salida de los estudiantes a los colegios en donde existan Zonas Escolares con Velocidad Restringida ZEVEER, de acuerdo a lo dispuesto en el Acuerdo 104 de 2003; la propia Secretaria de Educación, a

través de sus respuestas, sostiene que las tareas mencionadas no son de su competencia y traslada la responsabilidad a la STT.

De acuerdo con lo anterior quién se hace responsable de los programas en materia de seguridad vial cuando lejos de materializarse un acción integral entre las entidades del distrito, lo que hace es sustraerse de sus obligaciones alegando que no hace parte de sus competencias.

Por lo anterior, es urgente redefinir las obligaciones de las entidades distritales, responsables de la garantizar la vida de los niños y niñas bogotanos en las vías, y establecer el mecanismos de sanción disciplinaria en caso de incumplimiento.

## CONCLUSIONES: IMPACTO DEL PROYECTO EN MATERIA DE EDUCACIÓN VIAL Y CULTURA CIUDADANA

Cualquier esfuerzo de las autoridades distritales en la materia objeto de debate tendrá un efecto positivo en materia de educación vial y cultura ciudadana, considerando que las vías y el espacio público se constituyen en ámbito de aprendizaje y de relación de los niños con su entorno, siendo uno de los primeros espacios de apropiación de la ciudad, y de caracterización del sistema de actitudes.

La ciudad y sus espacios adquieren la connotación de ámbitos en los que se producen y se reproducen significados, sentidos y realidades, que recrean los imaginarios y las representaciones de ciudad.

En ese contexto, la racionalidad occidental y los paradigmas de ciudad, en el marco de la modernidad, han hecho que las sociedades restrinjan los espacios de socialización de las niñas y niños a su hogar y a sus escuelas, lejos de los espacios urbanos como las calles<sup>4</sup>.

Es evidente que las ciudades no están concebidas para los niños, mucho menos para la materialización de sus derechos o para su desarrollo integral y el aprendizaje de su rol como ciudadanos, entre otros desarrollos cognitivos.

---

<sup>4</sup> Cfr. González, P. Imágenes de Ciudad. Percepción y cognición en niños de Bogota. Bogota: Instituto Distrital de Cultura y Turismo. Alcaldía Mayor de Bogotá. 2004. pp 17-19.

Por el contrario, la ciudad se muestra como un espacio caracterizado por su hostilidad y su condición de peligrosidad, lo que se refleja tanto cultural, como urbanística y arquitectónicamente, afectando negativamente la relación de las niñas y niños con su entorno, su proceso de apropiación de la ciudad, así como sus imaginarios y representaciones de la misma.

## **PROYECTO DE ACUERDO \_\_\_\_ DE 2007**

### **“POR MEDIO DEL CUAL SE DICTAN DISPOSICIONES EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL PARA LA PROTECCIÓN DE LAS PERSONAS EN EDAD ESCOLAR Y SE ESTABLECEN OTRAS OBLIGACIONES”**

#### **EL CONCEJO DE BOGOTÀ DISTRITO CAPITAL**

En ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales consagradas y conferidas en la Constitución Política; en el Decreto Ley 1421 de 1993 artículo 12 numerales 1, 19 y artículo 13; y con sujeción a lo dispuesto en la Ley 769 de 2002 y en la Resolución 1050 de 2004 del Ministerio de Transporte.

#### **CONSIDERANDO:**

Que el artículo 2 de la Constitución Política establece que son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución.

Que el artículo 11 Superior, Consagra el derecho a la vida y que el artículo 13 (Ibíd.), establece el derecho a la igualdad, la obligación del Estado de promover su realización y de proteger de manera especial a aquellas personas en situación de vulnerabilidad.

Y que los artículos 44 y 45 de la Constitución Política consagran los derechos de los niños y de los adolescentes, ratifica los tratados internacionales en la materia y establece la obligación para el Estado de proteger de manera especial a estas poblaciones.

## ACUERDA:

**Artículo 1. Objeto.** El presente Acuerdo tiene por objeto garantizar la vida, seguridad, bienestar y movilidad de todas las personas en edad escolar en Bogotá Distrito Capital, a través de la adopción de medidas reglamentarias en materia de seguridad vial y de la actualización de la reglamentación de las Zonas Escolares y de su señalización para prevenir a los usuarios de las vías sobre la presencia de personas en edad escolar.

**Artículo 2. Ámbito de aplicación.** El ámbito físico de aplicación de este Acuerdo corresponde a todas las Zonas Escolares de los establecimientos de educación preescolar, básica primaria, básica secundaria y media vocacional, de naturaleza oficial y no oficial, en Bogotá Distrito Capital.

**Artículo 3. Definiciones.** Dentro de este Acuerdo se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

- a. Estoperoles: elemento en forma de botón, de superficie brillante y con una alta resistencia mecánica al impacto y al desgaste por fricción. Tiene una base plana de 10 cm de diámetro y una altura de 2 cm en la parte más alta del plano perpendicular a la base. Se utilizan como reductores de velocidad.
- b. Líneas reductoras de velocidad: Reductores de velocidad que tienen por objeto causar una ilusión óptica al conductor para que disminuya su velocidad. Se emplean en los pasos a nivel de peatones y en zonas de alto riesgo de accidente.
- c. Paso peatonal a nivel: Zona de la calzada delimitada por dispositivos y marcas especiales con destino al cruce de peatones.
- d. Peatón: Persona que transita a pie o por una vía.
- e. Resaltos: Reductor de velocidad consistente en ondulaciones transversales a la vía, para obtener una reducción de velocidad y aumentando la seguridad de las franjas de circulación de peatones, intersecciones, etc.

- f. Resalto virtual: demarcación sobre la superficie del pavimento que busca generar en el conductor la sensación de estar observando un resalto, con el propósito de inducirlo a disminuir la velocidad del vehículo.
- g. Resaltos portátiles: Dispositivos elaborados en caucho, plástico o cualquier otro tipo de material sintético de bajo peso y de alta resistencia al impacto que se colocan sobre la superficie de la vía como reductores de velocidad temporales. Podrán ser utilizados temporalmente en zonas escolares cuando se requiera la reducción de las velocidades de los vehículos en forma temporal. Cuando se utilicen este tipo de resaltos, deberá advertirse su presencia con la señal SP-25 y reglamentar la velocidad en el sector con la señal SR-30.
- h. Señales Preventivas: Son aquellas señales que tienen por objeto advertir al usuario de la vía la existencia de una condición peligrosa y la naturaleza de ésta. Se identifican con el código SP.
- i. Señales verticales: Son todas las señales se colocarán al lado derecho de la vía, teniendo en cuenta el sentido de circulación del tránsito, de forma tal que el plano frontal de la señal y el eje de la vía formen un ángulo comprendido entre 85 y 90 grados, con el fin de permitir una óptima visibilidad al usuario.
- j. Señalización horizontal: corresponde a la aplicación de marcas viales, conformadas por líneas, flechas, símbolos y letras que se pintan sobre el pavimento, bordillos o sardineles y estructuras de las vías de circulación o adyacentes a ellas, así como los objetos que se colocan sobre la superficie de rodadura, con el fin de regular, canalizar el tránsito o indicar la presencia de obstáculos.
- k. Zonas Escolares: Corresponde a la parte de la vía situada frente a un establecimiento de enseñanza y que se extiende cincuenta (50) metros al frente y a los lados del límite de los planteles educativos del Distrito Capital. Dentro de este perímetro se incluyen las vías de cualquier tipo por las cuales transitan vehículos u otros motorizados, las cuales se denominarán "Zonas Escolares con Velocidad Restringida" (ZEVER).
- l. Zona de prevención: Área compuesta por un reductor virtual demarcado en colores blanco y amarillo que previene al conductor para que reduzca

la velocidad. Sus dimensiones son de 2 metros de largo y el ancho corresponde a la medida de la calzada.

- m. Zona de transición: Área compuesta por tres líneas de estoperoles que entran en contacto con las llantas de los vehículos cuyo ancho corresponde a la medida de la calzada. Adicionalmente, la zona de transición estará marcada por el letrero de "Zona Escolar".
- n. Zona de paso protegido: Área que demarca un sendero peatonal dentro del cual se demarcan pictogramas de escolares en aquellos sitios donde se debe realizar el paso de los estudiantes.
- o. Y las demás definiciones y especificaciones técnicas contenidas en el "Manual de Seguridad Vial", adoptado mediante Resolución 1050 de 2004 del Ministerio de Transporte, que complementan las anteriores definiciones.

**Artículo 4.** Sobre las vías de cualquier tipo que se encuentren dentro de las denominadas "Zonas Escolares con Velocidad Restringida", con excepción de las clasificadas por el POT como V0 y V1, por las cuales transiten vehículos u otros motorizados, se demarcarán las "zonas escolares" y se instalarán las señales de tránsito necesarias de información de "Zona Escolar con Velocidad Restringida".

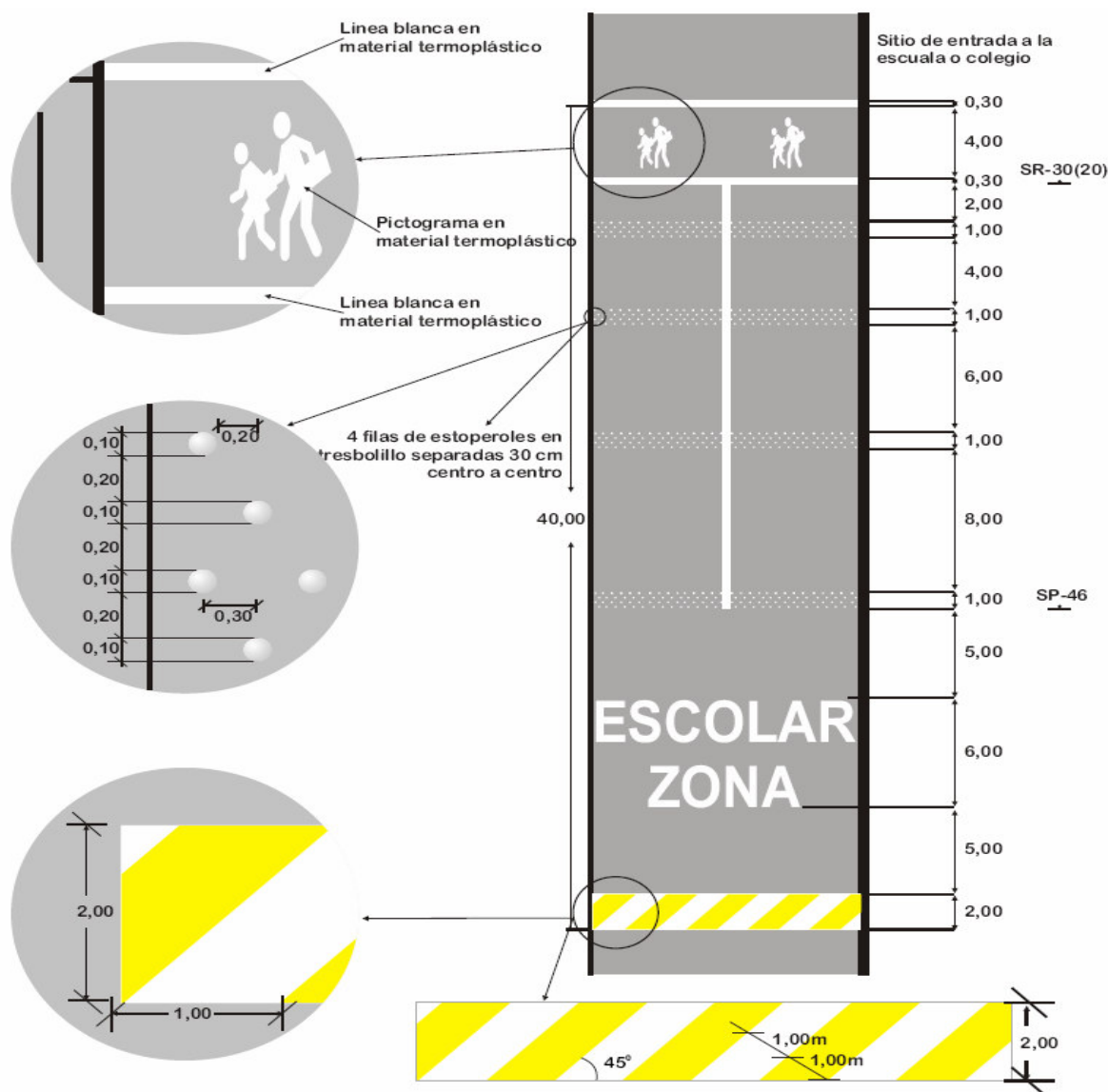
**Parágrafo 1.** La Secretaría de Tránsito y Transporte determinará la viabilidad técnica, con base en los estudios de tránsito necesarios, para la implementación de la demarcación correspondiente a la zona escolar y/o la instalación de semáforos escolares, y en donde sea factible los instalará.

**Parágrafo 2.** Las únicas causales para la negación de las solicitudes de señalización de Zonas Escolares serán por su inviabilidad técnica o por el ingreso de la vía en el corto o mediano plazo en un plan general de rehabilitación.

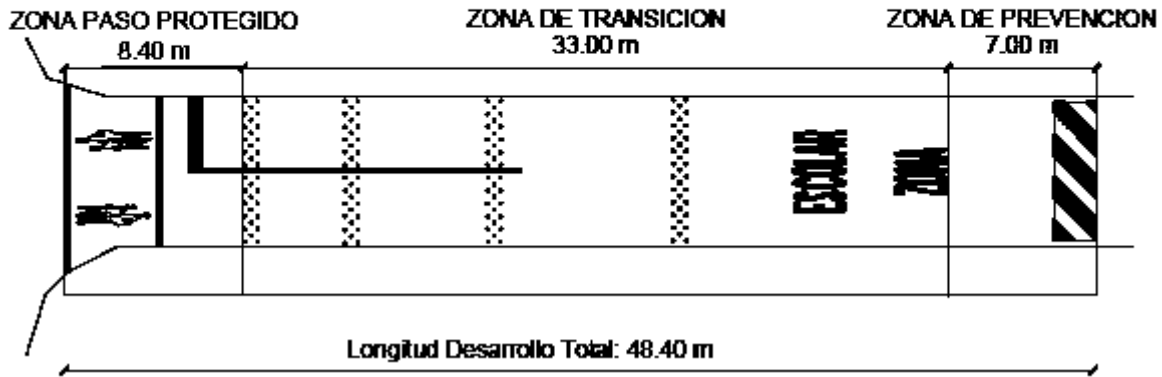
**Parágrafo 3.** Cuando se incurra en cualquiera de las causales de negación de las solicitudes de señalización de Zonas Escolares, se procederá a la implementación de un plan de contingencia para la Zona Escolar que debe cumplir al menos con la instalación de señales verticales, resaltos portátiles, atendiendo a las exigencias del manual de señalización del Ministerio de transporte, y con la organización de la "Patrulla Escolar" de tránsito que

contará con el apoyo de la Policía Metropolitana de Tránsito, quienes trabajarán en la promoción de practicas peatonales seguras entre los escolares y en la materialización del derechos de estos últimos a la movilidad. Las “Patrullas Escolares” operarán en los horarios de entrada y salida de los estudiantes de las instituciones de educación preescolar, básica primaria, básica secundaria y media vocacional.

**Artículo 5.** Señalización y Demarcación de Zonas Escolares. Todas las Zonas Escolares estarán integradas por una zona de prevención, una zona de transición y una zona de paso protegido; y su señalización atenderá las siguientes exigencias:

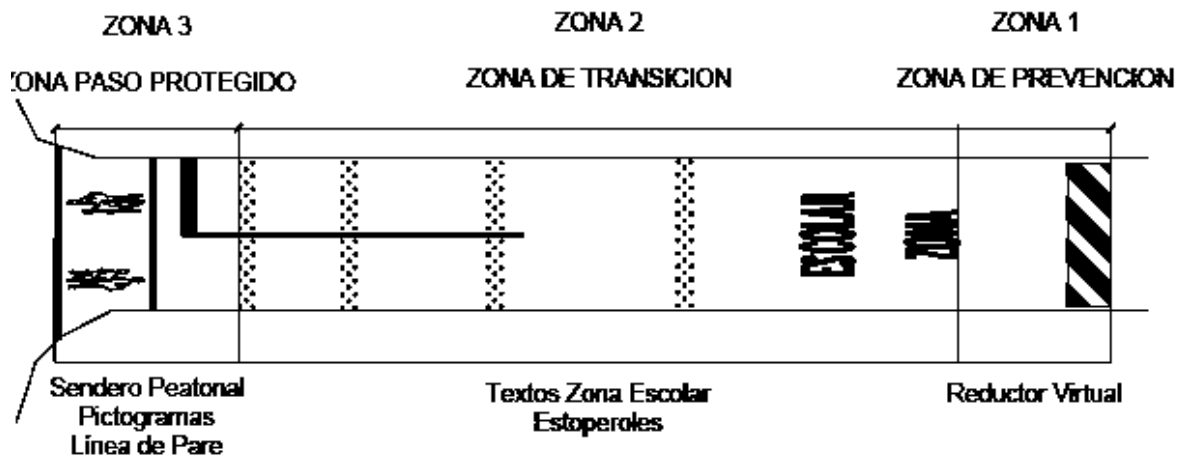


## ZONIFICACION



Fuente: Secretaria de Transito y Transporte. Señalización y Zonas Escolares. 2005

## DISPOSITIVOS



Fuente: Secretaria de Transito y Transporte. Señalización y Zonas Escolares

**Artículo 6. Multas.** La Secretaría de Tránsito y Transporte impondrá las multas correspondientes a vehículos o motorizados y peatones que incumplan las normas relativas a "Zonas Escolares con Velocidad Restringida" ZEVEER de acuerdo a lo estipulado en los artículos 58, 74 y 131 de la Ley 769 de 2002.

**Artículo 7. Protección de los escolares en las vías adyacentes a la Zona Escolar.** La Policía Metropolitana de Tránsito trabajará en la promoción de prácticas peatonales seguras entre los escolares, y en la materialización del derecho de estos últimos a la movilidad en las vías adyacentes a la zona escolar en los horarios de entrada y salida de los estudiantes de las instituciones de educación preescolar, básica primaria, básica secundaria y media vocacional.

Las autoridades competentes ejecutaran las obras y medidas necesarias para la demarcación de los pasos peatonales en las vías adyacentes a las zonas escolares, conforme a lo establecido en el Manual de Señalización del Ministerio de Transporte.

**Artículo 8. Obligaciones de las Instituciones de educación preescolar, básica primaria, básica secundaria y media vocacional.** Es obligación de todas las Instituciones de educación preescolar, básica primaria, básica secundaria y media vocacional del Distrito Capital, elaborar y suministrar a la Secretaria de Tránsito y Transporte el diagnóstico y el inventario de necesidades en materia de seguridad vial de su zona escolar.

**Artículo 9. Comité coordinador.** La Secretaría de Tránsito y Transporte, la Secretaría de Educación, el Instituto de Desarrollo Urbano y la Policía Metropolitana de Tránsito, establecerán un comité coordinador para llevar a cabo lo dispuesto en el articulado del presente Proyecto de Acuerdo.

**Artículo 10. Sanciones.** El incumplimiento de cualquiera de las exigencias del presente Acuerdo, por parte de los funcionarios públicos responsables de su implementación, será causal de sanción disciplinaria.

**Artículo 11. Vigencia y derogatorias.** El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación, complementa las existentes y deroga todas las normas que le sean contrarias.

Dado en Bogota D.C. A los \_\_\_\_ del mes de \_\_\_\_\_ de 2007

PUBLIQUESE Y CUMPLASE.