

NOTICIA

CALI

Cali disminuyó las fatalidades por siniestros viales; ¿cómo lo logró?



Accidentes en Cali.

FOTO: Archivo particular

La ciudad aumentó el control de velocidad con tecnología y agentes de tránsito en zonas específicas, lanzó una campaña masiva y realizó intervenciones como demarcaciones en las vías para lograr una infraestructura más segura para los peatones.

JENNYFER SOLANO*

04 de julio 2024, 04:26 P.M.

Actualizado:04.07.2024 16:29

EL TIEMPO

Unirse a whatsapp



Cali es la única ciudad del país que ha logrado **mantener una tendencia positiva en materia de reducción de muertes en las vías en seis de los últimos siete años. Logró reducir en un 19,1 por ciento las fatalidades en siniestros, al comparar cifras de 2017 con las del año pasado, lo que representa 74 vidas salvadas en 2023.**

Conforme a los criterios de

The Trust Project

MÁS INFORMACIÓN >



Contraloría lanzó alerta por alto número de accidentes de tránsito en Colombia y envió mensaje al Gobierno Nacional



Accidentes de tránsito en el puente festivo dejaron dos motociclistas muertos y heridos a tres ocupantes de un automóvil en Huila



Accidente de tránsito en Santander: una mujer murió tras ser arrollada por un vehículo en el anillo vial entre Floridablanca y Girón



Accidente de tránsito en Córdoba: choque entre bus y ambulancia deja cuatro muertos en la vía Montería - Planeta Rica



Contra alerta número de tránsitos en Colombia



Unirme al canal de WhatsApp de noticias EL TIEMPO

Según cifras del Observatorio de Seguridad Vial, la capital de Valle del Cauca cerró 2023 con 322 personas muertas, **una cifra menor a la de 2022 (334 víctimas fatales)**. Aunque el número de lesionados pasó de 1.885 a 1.997 en eventos de tránsito de un año a otro.

(Lea también: [Esta es la salida para el POT de Cali, tras sentencia de nulidad: así es la nueva decisión de Tribunal](#)).

Un análisis de la iniciativa de la Universidad de los Andes 'Conduce a 50, vive al 100' detalla la curva del descenso de las fatalidades en siniestros viales desde 2017. Solo en el año 2022 hubo un repunte, pasando de 285 casos en 2021 a 328 casos en ese año.

El mismo informe muestra que, aunque la tasa de siniestralidad vial por cada 100.000 habitantes en Cali sigue siendo mayor a las de otras ciudades **con un Plan de Gestión de Velocidad como Bogotá (7,85) y Medellín (10,56), ha mostrado una notoria reducción desde 2017 (con una tasa de 17,64) hasta 2023 (con una tasa de 13,81)**.

Tal reducción de las fatalidades en siniestros viales no ha sido posible en ciudades como Bogotá pese a los esfuerzos en el control de la velocidad, entre otras estrategias de seguridad vial.

Si bien algunas medidas han salvado vidas, las cifras de fatalidades en la capital van en ascenso. De 536 fallecidos por siniestros viales en 2022 se pasó a 543 en 2023.

Lo mismo ocurre en Medellín, en donde también aumentó la cifra de muertos y lesionados en eventos de tránsito, según datos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial. **En 2022, 1.738 personas sufrieron lesiones y 240 fallecieron en siniestros, mientras que en 2023 las víctimas fatales subieron a 263 personas y los heridos a 1.944 personas.**

Barranquilla, otra de las ciudades principales del país, tampoco ha logrado la tarea. De 116 muertos en 2022 pasó a 140 en 2023. Aunque la cifra de lesionados en siniestros viales sí disminuyó. Cerró 2023 con 985 personas heridas en eventos de tránsito; mientras que en 2022 hubo 1.010 heridos.

(Lea también: [Alerta: otro ascensor con usuarios atrapados en edificación de la justicia de Cali; este es el panorama de los elevadores de la rama judicial](#)).

¿Qué está haciendo Cali?

Ómar González, coordinador de fiscalización y control de la iniciativa Bloomberg para la seguridad vial global en Colombia, cuenta que Cali sólo hacía controles automáticos y al revisar las estadísticas notaron que estos no estaban siendo eficientes.

"Lo primero que hicimos fue entregar a la ciudad equipos para el control de la velocidad, se hicieron capacitaciones para los agentes de tránsito y se donaron elementos para hacer visibles los puestos de control", contó.

En especial, González afirmó que se enfocaron en la capacitación de los agentes de tránsito, como primeras fuentes de información. **Les preguntaban a la gente si sabían por qué los detenían y les explicaban que venían excediendo los límites de velocidad permitidos, agregando las implicaciones que esto podía tener.**

"Si viene a esta velocidad y atropella a un peatón este podría tener mayores probabilidades de morir", con frases como estas los agentes han intentado hacer pedagogía para crear conciencia en los actores viales y el control se empieza a ver como protección de los usuarios de la vía.

El secretario de Movilidad de Cali, Wílder Tabares, agregó que están realizando controles de velocidad todos los días en diferentes puntos de la ciudad y, desde hace dos meses, parametrizaron a 50 kilómetros por hora las cámaras de fotodetección, ya que antes registraban como exceso de velocidad a partir de los 60 kilómetros por hora en adelante.

"Quienes excedan la velocidad permitida ya pueden ser reconocidos por las cámaras y recibir una sanción. La gente no solo debe conocer la norma, sino que debe respetarla y entenderla, porque el riesgo de conducir a altas velocidades se traduce en menos tiempo y distancia para

detenerse ante un posible siniestro que se llegue a presentar”, explicó Tabares.

(Lea también: [Jamundí bajo fuego: lo que se sabe de los asesinatos del presidente de la JAC de Villacolombia y un sargento retirado](#)).

González añadió que la señalización fue otra de las acciones que han traído resultados positivos. Con la aprobación de la Ley Julián Esteban, los límites de velocidad se adoptaron según la sugerencia de la Organización Mundial de la Salud (OMS) a 50 kilómetros por hora, exceptuando zonas escolares y residenciales en las que el límite es de 30 kilómetros por hora.

“Se comenzó a cambiar la señalización a finales del año pasado y se continúa haciendo este año. El sistema ha mejorado porque ya estamos fiscalizando la velocidad de acuerdo a los límites establecidos”, explicó el coordinador de fiscalización y control.

Carolina Álvarez, coordinadora de infraestructura de la iniciativa Bloomberg para la seguridad vial global en Colombia, detalló que el año pasado intervinieron 8 corredores y realizaron los operativos con agentes de tránsito en 14 ubicaciones en la malla vial y lanzaron una campaña de seguridad vial masiva el año pasado.

Una de las conclusiones que arrojó la intervención con diferentes alternativas, según detalló la experta, es que los resultados son más efectivos cuando se realizan varias acciones a la vez y no sólo cuando se enfocan en una sola estrategia.

“Para el último trimestre de 2023 **sí hubo una reducción en la siniestralidad (si comparamos este período con el promedio de años anteriores, 2019-2022) y esa reducción es mayor si se interviene de forma articulada con distintas acciones de manera conjunta**”, afirmó Álvarez Valencia.

Infraestructura más segura

El diseño de las vías puede hacer más inseguro ciertos tramos frente a otros para algunos actores viales. En este sentido, Álvarez recuerda una investigación de World Resources Institute (WRI) con casos de estudio en Cali y Bogotá que señala, por ejemplo, que calzadas muy anchas con vías de más de dos carriles por sentido pueden ser inseguras para motociclistas, así como tramos largos con geometrías muy rectas pueden permitir acelerar fácilmente y sin demasiada restricción.

“De todo esto queda un mensaje, la seguridad vial no solo mejora si cambia el comportamiento del usuario vial con estrategias de pedagogía y control, cambia en la medida que podamos generar modificaciones a la infraestructura existente (y mejores criterios de diseño en vías nuevas) que condicione más efectivamente ese comportamiento hacia uno más seguro”, expresó.

Si bien una infraestructura segura **puede abarcar grandes intervenciones más permanentes como la extensión de andenes o apertura de nuevos pasos peatonales, no se requiere de grandes inversiones para acercarse a resultados positivos en materia de siniestralidad**.

En Cali, el trabajo de infraestructura se realizó entre la Alcaldía y Bloomberg y su aliado Global Designing Cities Initiative (GDICI), organización que apoyó en el rediseño y reconversión de uso en dos sitios de gran importancia para la seguridad vial de los usuarios más vulnerables en la ciudad.

Uno de estos es el proyecto Inem, cerca de una zona escolar. Según la secretaría de Movilidad de la ciudad caleña se realizaron acciones de señalización en 650 metros lineales para garantizar el respeto del límite de velocidad a 30 km/h. Incluyeron el rediseño de siete intersecciones, 16 pasos peatonales nuevos y 300 metros cuadrados adicionales de refugios peatonales.

Álvarez precisó que antes de la intervención la distancia de cruce de un extremo a otro era de 12.1 metros. Ahora, hicieron demarcaciones en la vía y pasos peatonales y lograron reducir la distancia de cruce a 9 metros, lo que equivale a una disminución del 27 % del riesgo de siniestros peatonales.

Otros de los impactos positivos que tuvieron estas acciones fue el 37 por ciento de reducción del número de motocicletas que superan el límite de velocidad en la zona y ahora hay un 62 por ciento de cumplimiento del límite de velocidad regulado a 30 km/h.

El otro punto de intervención fue la carrera 28D con calle 72W, en el que realizaron acciones para un cruce seguro como pasos peatonales en todos los brazos de la intersección, una nueva cicloruta protegida en calzada, renovación del sistema semafórico, conexión longitudinal de los parques para dar paso directo a peatones y ciclistas, 500 metros cuadrados de refugio peatonales y desviaciones horizontales para reducir la velocidad.

Esto permitió, según contó la coordinadora de infraestructura del proyecto, que el 50 por ciento de los actores viales cumplan con los límites de velocidad de 30 km/h. Antes de la intervención, sólo el 6,3 por ciento cumplía con esta norma. Así como hubo una reducción del 40 por ciento del número de motocicletas que superan el límite de velocidad en la zona y 74 por ciento menos siniestros viales en la intersección.

“La lógica detrás de estos proyectos muestra que no se requieren grandes inversiones, pero sí una voluntad política fuerte, así como la construcción de vínculos estrechos con la sociedad civil que finalmente se verá beneficiada por estas intervenciones”, destacó.

*Todas las muertes en las vías son evitables. Más de 8.000 muertos cada año en Colombia es inaceptable. Cumplamos las normas de tránsito para frenar esta epidemia. #NadieNaceParaMorirEnLaVía.

JENNYFER SOLANO

Especial para EL TIEMPO

RELACIONADOS | ACCIDENTES | ACCIDENTES DE TRÁNSITO | SINIESTROS | SINIESTROS VIALES

Reciba noticias de EL TIEMPO desde Google News

JENNYFER SOLANO*
04 de julio 2024, 04:26 P.M.
Actualizado:04.07.2024 16:29

Comentar Guardar Reportar Portada

Artículos en tendencia



Esto costará el 'Concierto de la Esperanza', promovido ...

122 comentarios



El debate por la constituyente revive el pulso entre el...

36 comentarios



Escolta de Laura Sarabia resultó herido con arma de fue...

7 comentarios



Salto al pasado

12 comentarios



Estado

7 comentarios

Conversación

SEGUIR

CERRAR SESIÓN



Inicie la conversación, Intermedios SAS Intermedios SAS

TODOS LOS COMENTARIOS

LOS MÁS RECIENTES

Inicie la conversación

CONVERSACIONES ACTIVAS



Esto costará el 'Concierto de la Esperanza', promovido por el presidente Gustavo Petro y que se realizará este viernes en l...

123



El debate por la constituyente revive el pulso entre el gobierno del presidente Gustavo Petro y las altas Cortes

37

GESTIONADO POR viafoura



DESCARGA LA APP EL TIEMPO

Personaliza, descubre e infórmate.



Empodera tu conocimiento

SECTORES