

# ***Visión cero para la juventud:*** Volviendo las calles más seguras desde la escuela

AGOSTO 2018



**Autoría**

Gonzalo Peón Carballo, Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo  
Clara Vadillo Quesada, Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo  
Sonia Noemi Medina Cardona, Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo  
Carolynn Johnson, Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo

**Revisión**

Natalie Draisin, Fundación de la Federación Internacional de Automovilismo

**Revisión de estilo**

María José Pérez, LASSO Comunicación  
Anhelé Sánchez Delgado

**Agradecimientos**

Eugenia Lucas Valerio, Directora de la Secundaria No. 4 Moisés Sáenz  
Daniela Zepeda, Subdirectora de Asuntos Públicos y Responsabilidad Corporativa AXA  
Dana Corres, Coordinadora de la Liga Peatonal

# CONTENIDO

<b>1. Introducción</b>	<b>4</b>
1.1 Contenidos del reporte	6
1.2 El reporte y sus objetivos	6
<b>2. El contexto de <i>Visión cero para la juventud</i> en la Ciudad de México</b>	<b>7</b>
2.1 Juventud y movilidad en la Ciudad de México	8
2.2 La política de seguridad vial en la Ciudad de México	11
<b>3. Una estrategia contundente y replicable para entornos escolares seguros</b>	<b>12</b>
3.1 La seguridad vial vista desde la juventud	13
3.2 Una implementación incremental para reducir riesgos viales en entornos escolares	14
3.3 Fases del proyecto	15
<b>4. La metodología de ITDP y la evaluación para el cambio</b>	<b>16</b>
4.1 Selección del entorno escolar	17
4.2 Análisis del entorno escolar	18
4.3 Intervención en el entorno escolar	19
4.4 Evaluación de la intervención	19
4.5 Participación creciente	20
4.6 Urbanismo táctico	21
<b>5. Implementación en el entorno escolar: trabajando con la escuela piloto</b>	<b>22</b>
5.1 Selección de la Secundaria No. 4 Moisés Sáenz	23
5.2 Codiseño de una intervención	23
5.3 Intervención de urbanismo táctico	27
5.4 Monitoreo y evaluación	32
5.5 Próximos pasos	33
5.5.1 La secundaria No. 4 Moisés Sáenz	33
5.5.2 La Ciudad de México	34
<b>6. <i>Visión cero para la juventud</i> en México y más allá: aprendizajes y replicabilidad</b>	<b>35</b>
<b>Referencias</b>	<b>37</b>

# Introducción 1



Este reporte trata de uno de los problemas de salud más trágicos y prevenibles que aquejan a la juventud en ciudades alrededor del mundo: las muertes y lesiones causadas por siniestros de tránsito. Cada día, más de 500 infantes mueren en un siniestro de tránsito y miles resultan lesionadas y lesionados<sup>1</sup>. Desafortunadamente, el 92% de estos incidentes ocurren en países en vías de desarrollo y emergentes, incluyendo varios países de Latinoamérica. Este problema de salud debe ser atacado a través de una combinación de intervenciones a la infraestructura, una regulación adecuada del tránsito y su aplicación y estrategias de educación y comunicación. Todos estos elementos deben ser integrados en un marco de política pública sólido que facilite la planeación, el monitoreo y la evaluación de las acciones de seguridad vial realizadas por instituciones a cargo de la movilidad y la salud.

La *Visión cero* incorpora estos elementos en un marco de política pública sistémico que guía la acción de actores públicos y privados en ciudades como Nueva York, Estocolmo y Los Ángeles. La Ciudad de México adoptó este marco en 2015 y es la primera ciudad de un país emergente en sumarse a este movimiento en busca de calles seguras. Después de tres años, se cuentan algunos éxitos como nuevas regulaciones de tránsito y la reducción de muertes y lesiones.

Sin embargo, varias acciones de seguridad vial lideradas por el gobierno de la Ciudad de México bajo el enfoque *Visión cero* han sido cuestionadas por el público. Algunas de las acciones más cuestionadas incluyen la implementación de medidas de pacificación del tráfico y la extensión de banquetas, la reducción de límites de velocidad vehicular y el uso de radares y fotomultas. Estas acciones han cambiado la actividad y el movimiento en las calles en varias zonas de la Ciudad de México y fomentado un ambiente más adecuado para todas las personas usuarias de la vía, particularmente peatones y ciclistas, cuyas necesidades son frecuentemente obviadas en el diseño urbano. Desafortunadamente, los usuarios de automóviles han reaccionado negativamente al ver afectados sus hábitos al conducir y sus voces han sonado más fuerte que las de aquellos que defienden la vida.

*Si las medidas tomadas por el gobierno para salvar vidas bajo el marco Visión cero no son suficientes, ¿qué pasa con las acciones impulsadas desde la comunidad escolar?*

El Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP, por sus siglas en inglés) defiende que *Visión cero para la juventud* (VCJ) puede salvar vidas y fomentar el respaldo público de acciones de seguridad vial en la Ciudad de México, en el país y en América Latina. El programa aplica los principios de la *Visión cero* a entornos escolares y otros lugares en donde caminan y pedalean niños, niñas y jóvenes. Al implementar acciones de prevención en calles cercanas a jardines de niños, escuelas primarias y secundarias en la Ciudad de México, esta estrategia puede reducir el riesgo de conflictos viales que involucren a peatones y volver las calles más seguras, desde la escuela.

*Visión cero para la juventud* también ayuda a comunicar y juega un papel importante en la construcción de ciudadanía y el apoyo a acciones de seguridad vial. Esta iniciativa vincula a aquellas personas altamente vulnerables a riesgos viales con acciones que lo reducen, mientras genera conciencia y cosecha activistas por la seguridad vial en las comunidades escolares. Además, estas acciones pueden ser acompañadas de mensajes políticos contundentes relacionados con la preservación de la vida de niñas y niños, para ayudar a contextualizar su implementación y apoyar su aceptación social.

En este reporte, el ITDP, con el apoyo de la Fundación de la Federación Internacional de Automovilismo (FIA), presenta la experiencia de un proyecto piloto que introdujo *Visión cero para la juventud* en la Ciudad de México durante el año escolar 2017-2018. Esta colaboración fue liderada por ITDP, junto con la comunidad de la escuela pública, Secundaria 4 Moisés Sáenz, una escuela ubicada en la delegación Cuauhtémoc y otros socios clave del gobierno y el sector privado. Este reporte tiene como objetivo difundir las lecciones aprendidas, promover la expansión de *Visión cero para la juventud* en la Ciudad de México y contribuir a su replicabilidad en otros lugares.

# 1.1

## Contenidos del reporte

NO.	SECCIÓN	CONTENIDO
1	Introducción	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Seguridad vial y juventud</li> <li>· Objetivos y estructura del reporte</li> </ul>
2	El contexto para <i>Visión cero para la juventud</i> en la Ciudad de México	<ul style="list-style-type: none"> <li>· El contexto en la Ciudad de México en cuanto a seguridad vial y movilidad de la juventud</li> </ul>
3	Propuesta de una estrategia replicable de entornos escolares seguros	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Estrategia y fases del proyecto de VCJ</li> <li>· Descripción del proyecto de VCJ en la Ciudad de México y su estrategia incremental</li> <li>· Fases del proyecto</li> </ul>
4	La metodología ITDP y evaluación para el cambio	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Selección del entorno escolar</li> <li>· Análisis</li> <li>· Intervención</li> <li>· Evaluación</li> </ul>
5	Implementación en el entorno escolar: trabajando con la escuela piloto	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Presentación del proyecto piloto y del marco de referencia principal</li> </ul>
6	<i>Visión cero</i> para la juventud en México y más allá: aprendizajes y replicabilidad	Las lecciones aprendidas del proyecto piloto y su potencial de replicabilidad en zonas escolares más allá de la Ciudad de México

### 1.1.2

#### El reporte y sus objetivos

El objetivo general de este reporte es contribuir, en el largo plazo a la reducción de muertes y lesiones de niñas y niños causadas por hechos de tránsito en la Ciudad de México y en América Latina. Para lograrlo, este trabajo busca incrementar el número de comunidades escolares que implementan acciones de seguridad vial, especialmente bajo el marco de la *Visión cero para la juventud*. El proyecto piloto de ITDP en la Ciudad de México con la escuela pública Secundaria No. 4 Moisés Sáenz sirve como ejemplo del éxito inicial hacia la reducción de riesgos viales y el fomento del apoyo comunitario. Este reporte detalla la estrategia, metodología, implementación y reacciones del proyecto piloto, incluyendo un análisis y diagnóstico detallado, así como el involucramiento de actores clave y estrategias de comunicación innovadoras.

## El contexto para *Visión cero para la juventud* en la Ciudad de México

2



## 2.1 Juventud y movilidad en la Ciudad de México

En América Latina, el Caribe y en México, niñas, niños y jóvenes suelen desplazarse cotidianamente a pie, especialmente en los trayectos realizados hacia y desde la escuela; este patrón de movilidad es alentador en comparación con el uso de vehículos motorizados. El caminar es bueno para el medio ambiente, no genera gases contaminantes y se asocia con numerosos beneficios a la salud; lo que es especialmente importante en México, considerando que el declive de la actividad física ha contribuido al aumento de las tasas de obesidad y diabetes entre niñas y niños.

Sin embargo, en ciudades cuya infraestructura, reglamentación y cultura han priorizado al tránsito motorizado y favorecido altas velocidades vehiculares, los peatones y la población juvenil en particular están crecientemente expuestos a situaciones de riesgo.

En México, las lesiones causadas por el tránsito son la primera causa de muerte entre niñas y niños de 5 a 9 años de edad y la segunda entre jóvenes de 10 a 20 años<sup>2</sup>. Las peatonas y peatones representan entre 45 y 48% del total de muertes por hechos de tránsito a nivel nacional. En 2015, cerca del 57% de las niñas, niños y adolescentes mexicanos entre 3 y 17 años de edad caminaban a su lugar de estudio<sup>3</sup>; a nivel nacional, caminar es el modo más común para la población de este rango de edad, seguido por el transporte público (26.5%), el automóvil (15.8%), el transporte escolar (1.9%) y la bicicleta (1.5%). La seguridad vial es una problemática que afecta a las poblaciones vulnerables, por lo que debe ser abordada de manera urgente para potencializar la sostenibilidad y los beneficios de salud asociados con caminar y usar la bicicleta.

Además de constituir un problema urgente de salud pública, las muertes y lesiones causadas por el tránsito también son un asunto de equidad. Existen estudios que demuestran que las zonas urbanas de menores ingresos suelen asociarse a una mayor frecuencia de siniestros de tránsito<sup>4</sup>; esto aplica a la Ciudad de México. Como se muestra en los siguientes mapas, las 16 delegaciones de la CDMX varían en sus índices de marginación urbana<sup>5</sup> (mapa 2) y en porcentajes de viajes a la escuela realizados a pie (mapa 1). Sin embargo, ambos son más altos en las delegaciones periféricas, donde los índices de marginación social son altos y muy altos en su mayoría y los viajes caminando a la escuela representan entre 39 y 51% del total.

2 Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (2015). *Perfil Estatal Distrito Federal*, 2013. Mexico: Secretaría de Salud, ST-CONAPRA. Retrieved from: [http://www.conapra.salud.gob.mx/Interior/Documentos/Observatorio/Perfiles/9\\_Dist\\_Fed.pdf](http://www.conapra.salud.gob.mx/Interior/Documentos/Observatorio/Perfiles/9_Dist_Fed.pdf)

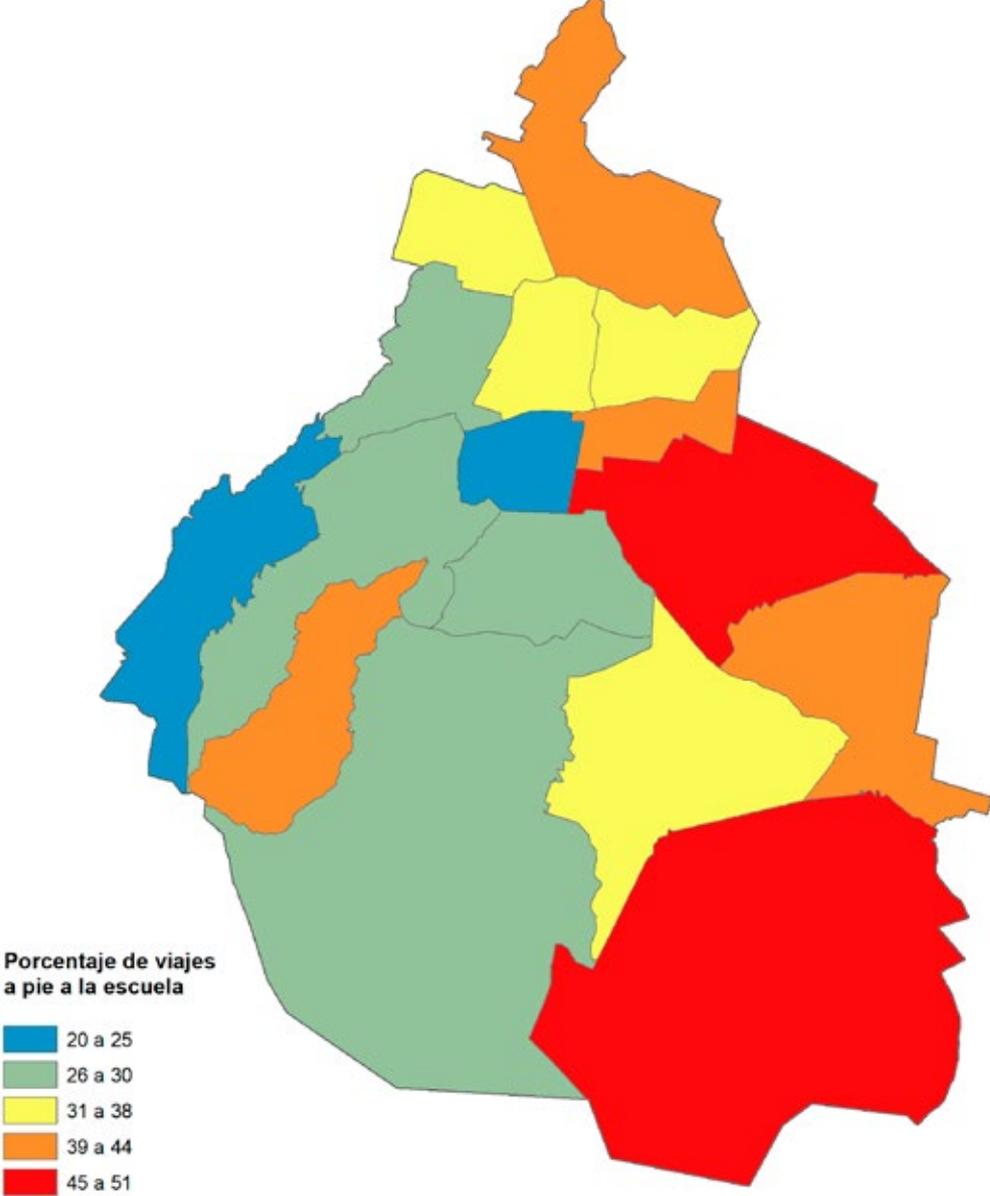
3 Instituto Nacional de Estadística y Geografía (n.d.). *Encuesta intercensal 2015*. Recuperado de: <http://www.beta.inegi.org.mx/proyectos/enchogares/especiales/intercensal/>

4 Pérez-Núñez et al. (2014). El estado de las lesiones causadas por el tránsito en México: evidencias para fortalecer la estrategia mexicana de seguridad vial. *Cad. Saúde Pública*, 30(5): 911-925. <http://dx.doi.org/10.1590/0102-311X00026113>

5 El Instituto Nacional de Estadística y Geografía considera que comunidades marginadas son aquellas caracterizadas por una alta vulnerabilidad social. El índice de marginación toma en cuenta cuatro dimensiones interrelacionadas: (1) educación; (2) vivienda; (3) ingreso; (4) localización espacial.

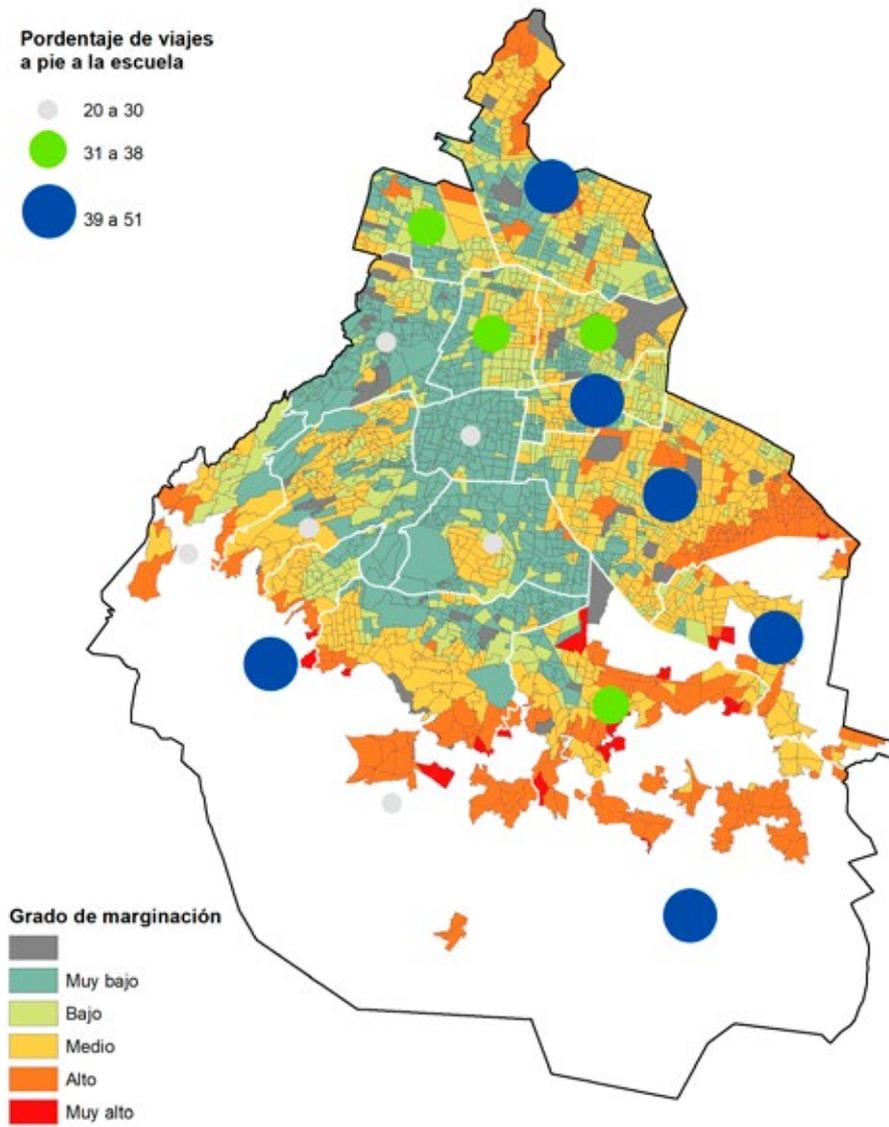
**Mapa 1.**  
Porcentaje de viajes a la escuela realizados a pie en las delegaciones de la Ciudad de México, 2015

Fuente:  
Elaboración propia, adaptado de la Encuesta Intercensal 2015, Instituto Nacional de Geografía y Estadística.



**Mapa 2.**  
Grados de marginación urbana por áreas geostatísticas básicas, 2010, y porcentaje de viajes a la escuela caminando en las delegaciones de la Ciudad de México, 2015

Fuente:  
Elaboración propia, adaptado del Censo de población y Vivienda 2010, y de la Encuesta Intercensal 2015, Instituto Nacional de Geografía y Estadística.



## 2.2

### La política en seguridad vial en la Ciudad de México

En 2015, la Ciudad de México adoptó la *Visión cero CDMX*, que propone una serie de acciones para lograr cero muertes y lesiones graves causadas por el tránsito. Esta se basa en el principio de que ninguna pérdida de vida es aceptable y enfatiza la noción de responsabilidad compartida entre el gobierno, el sector privado y la sociedad civil en la preservación de la vida humana. *Visión cero* reconoce que los seres humanos cometen errores y que los accidentes son inevitables; por ello, se requiere urgentemente un sistema seguro en el cual las colisiones no resulten en muertes y lesiones graves.

Como parte de los esfuerzos de *Visión cero*, la Ciudad de México creó el *Programa integral de seguridad vial (PISVI) 2016-2018*<sup>6</sup>. Este programa se basa en los principios de la *Visión cero* y en los cinco pilares del *Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020*<sup>7</sup> de las Naciones Unidas, del cual forma parte México. Además de presentar un diagnóstico de la seguridad vial en la ciudad, el PISVI promueve una serie de medidas sistémicas en cinco ejes estratégicos:

- 1) Gestión de la seguridad vial.
- 2) Vías de tránsito y movilidad más seguras.
- 3) Vehículos más seguros.
- 4) Usuarios de vías de tránsito más seguros.
- 5) Respuesta tras los hechos de tránsito.

En cuanto a vías de tránsito y movilidad seguras, la Ciudad de México se ha propuesto como meta de corto plazo “mejorar la seguridad de todos los usuarios de la vía”. En este marco y en colaboración estrecha con el ITDP, la Secretaría de Movilidad local incluyó un programa de seguridad vial relacionado con intervenciones en el ambiente escolar llamado *Llega seguro*. Este reporte también contribuirá a nutrir este programa.

<sup>6</sup> Gobierno de la Ciudad de México (2017). *Programa de mediano plazo “Programa Integral de Seguridad Vial” 2016-2018 para la Ciudad de México*. Recuperado de [http://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/PISVI\\_Low.pdf](http://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/PISVI_Low.pdf)

<sup>7</sup> Organización Mundial de la Salud (2011). *Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020*. Recuperado de [http://www.who.int/roadsafety/decade\\_of\\_action/plan/plan\\_spanish.pdf](http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/plan_spanish.pdf)

## Una estrategia contundente y replicable para entornos escolares seguros

3



## 3.1

### La seguridad vial vista desde la juventud

El ITDP y la Fundación de la FIA buscan reducir drásticamente las lesiones causadas por el tránsito. ITDP tiene como objetivo fomentar la seguridad vial en la Ciudad de México, enfocándose en la generación de rutas y entornos escolares seguros. El **entorno escolar se entiende como el conjunto de circunstancias y elementos aledaños a un centro escolar**; por ejemplo, volúmenes importantes de población escolar e infraestructura vial, entre otros elementos.

ITDP ha formulado su enfoque de *Visión cero para la juventud* con base en los cuatro pilares de la *Visión cero*<sup>8</sup>:

**Diseño vial seguro.** En zonas con una presencia importante de población juvenil como los entornos escolares, el diseño de la calle debe indicar la prioridad a niñas y niños y hacer que los conductores de vehículos reduzcan su velocidad. Este diseño vial tiene el potencial de promover comportamientos seguros entre las y los transeúntes y en la comunidad escolar en particular (estudiantes, padres, madres y educadores/as).

**Estricta aplicación de la ley.** Con el fin de desincentivar conductas de riesgo y promover el respeto de las normas de tránsito entre los usuarios de la vía, la autoridad debe aplicar la ley de manera estricta. Los entornos escolares pueden ser designados como zonas prioritarias para sancionar las violaciones a las normas de tránsito. Estas acciones pueden ser medidas y monitoreadas para identificar su impacto entre la población.

**Cultura de la movilidad.** Las campañas de seguridad vial son herramientas clave en la promoción de una cultura de movilidad que permita a las personas transitar de forma segura, eficiente y sostenible en las calles. Para fomentar una cultura de movilidad segura, las niñas, niños y la comunidad escolar, pueden ser sensibilizados a través de contenidos curriculares de seguridad vial que involucren a las escuelas.

**Gestión de la seguridad vial.** Para mejorar la seguridad vial, se requiere de una coordinación efectiva entre las dependencias a cargo, como las Secretarías de Movilidad, Seguridad Pública, Salud y Justicia, entre otras, y de información de seguridad vial confiable y de calidad para la toma de decisiones. El sector educativo y la autoridad deben de coordinarse para identificar las principales problemáticas de seguridad vial, implementar acciones correspondientes y evaluar su impacto en el tiempo.

El proyecto tiene como objetivo transformar la infraestructura vial alrededor de todas las escuelas de la Ciudad de México, crear conciencia sobre los riesgos viales y sus soluciones, mejorar la aplicación de la reglamentación del tránsito en entornos escolares y consolidar capacidades públicas para planear, implementar, evaluar y coordinar acciones de seguridad vial.

En este sentido, *Visión cero para la juventud* no compite con la política de *Visión cero* de la ciudad, sino que la traslada a un territorio específico: **el entorno escolar**.

8 Los pilares son: diseño vial, aplicación de la ley, cultura de la movilidad y gestión de la seguridad vial. Para más información, consultar: Leal, A. y Vadillo, C. (2015). *Visión cero: Estrategia integral de seguridad vial en las ciudades*. Ciudad de México: Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo. Disponible en <http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/vision-cero2.pdf>

## 3.2

### Una implementación incremental para reducir riesgos viales en entornos escolares

Mejorar la seguridad vial para la juventud en cualquier ciudad requiere la implementación de zonas seguras alrededor de todas las escuelas, incluyendo centros de educación preescolar, escuelas primarias y secundarias, las cuales constituyen orígenes y destinos para jóvenes peatones. Este proceso requiere capacidades técnicas y recursos financieros importantes, sustentados en una fuerte voluntad política. Numerosos ejemplos previos de *Visión cero* y *Visión cero para la juventud* provienen de ciudades en países de altos ingresos en Europa del Norte y Estados Unidos. En el contexto de América Latina y países del mundo en desarrollo, cuando los recursos son escasos, un enfoque incremental puede ser la mejor manera de avanzar, ITDP recomienda lo siguiente:

**a) Las capacidades técnicas se adquieren con la experiencia.** A pesar de que se realice cada vez más investigación relacionada con rutas seguras a la escuela<sup>9</sup>, los actores públicos y privados que forman parte del ecosistema de movilidad y seguridad vial de la Ciudad de México tienen aún poca experiencia en el tema. Es por esto que el desarrollo de capacidades y las lecciones aprendidas de proyectos piloto son necesarios para la planeación, implementación y evaluación de una estrategia de zonas escolares seguras en toda la ciudad.

**b) La voluntad política también se construye desde las bases.** Si bien existen numerosos expertos que promueven la seguridad vial, aún es insuficiente la concientización y el nivel de involucramiento de activistas a nivel comunitario. Esta brecha se puede reducir a través de proyectos piloto, ya que al sensibilizar comunidades escolares estratégicas se generarán activistas que impulsan cambios y ayudan a que estos trasciendan administraciones.

**c) Los recursos financieros llegan una vez que los aspectos políticos y técnicos han sido resueltos.** Si bien existen recursos para infraestructura de calles seguras para peatones, el gobierno tiene prioridades distintas para asignarlos<sup>10</sup>. Por ello, las capacidades y la voluntad política derivadas de proyectos piloto pueden promover la reasignación del gasto público, de proyectos orientados al automóvil a infraestructura para la movilidad activa y la seguridad vial.

9 Safe Routes to School Online Guide (n.d.). Recuperado de: <http://guide.saferoutesinfo.org/>  
Fundación Gonzalo Rodríguez (2012). Estudio Observacional del Entorno de los Centros Educativos y de la forma de desplazamiento de los niños.  
Recuperado de: [http://www.gonzalorodriguez.org/data/paginas/Informe\\_CSE\\_FGR\(2011a\)\\_contexto.pdf](http://www.gonzalorodriguez.org/data/paginas/Informe_CSE_FGR(2011a)_contexto.pdf) ;  
Safe Kids Worldwide (2016). *Alarming Dangers in School Zones*. Washington D.C.: Safe Kids Worldwide.  
Recuperado de: [https://www.safekids.org/sites/default/files/alarming\\_dangers\\_in\\_school\\_zones.pdf](https://www.safekids.org/sites/default/files/alarming_dangers_in_school_zones.pdf) ;  
Dirección General de Tráfico (2013). *Camino Escolar Paso a Paso*.  
Recuperado de: [http://www.dgt.es/PEVI/contenidos/Externos/recursos/infancia/camino\\_escolar/camino\\_escolar\\_Paso\\_a\\_Paso.pdf](http://www.dgt.es/PEVI/contenidos/Externos/recursos/infancia/camino_escolar/camino_escolar_Paso_a_Paso.pdf)

10 ITDP (2017). *Invertir para Movernos*. Ciudad de México: Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo. Recuperado de: <http://invertirparamovernos.itdp.mx/#/>

### 3.3 Fases del proyecto

Los entornos escolares seguros –hoy inexistentes– pueden volverse comunes en la Ciudad de México. Estos pueden reducir el riesgo a través de una combinación de medidas de diseño vial, aplicación de la ley y cultura de la movilidad. Para lograr esto, el ITDP, con el apoyo de la Fundación de la FIA, diseñó un proyecto que ofrece una estrategia de entornos escolares seguros para la ciudad. Este proyecto se divide en cuatro fases que combinan actividades de investigación, generación de capacidades y comunicación (tabla 1).

**Tabla 1.**  
Fases del proyecto *Visión cero para la Juventud*

NO.	FASE	ELEMENTOS CLAVE
1	Planeación	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Análisis de mejores prácticas de rutas escolares seguras, tanto nacionales como internacionales.</li> <li>· Definición de una ruta de trabajo para el proyecto.</li> <li>· Identificación de escuelas potenciales para el proyecto piloto.</li> <li>· Identificación y contacto con aliados potenciales de los sectores público y privado.</li> </ul>
2	Piloto en un entorno escolar	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Contacto con escuelas potenciales y selección de un entorno para profundizar el trabajo.</li> <li>· Trabajo con la comunidad escolar y aliados institucionales en el diseño y la implementación de un entorno escolar seguro.</li> <li>· Comunicación de actividades al público.</li> <li>· Reporte de resultados y lecciones aprendidas.</li> </ul>
3	Expansión del piloto a cinco escuelas	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Uso de los resultados y lecciones aprendidas de la primera fase para trabajar con autoridades y comunidades de cinco escuelas en el desarrollo de entornos escolares seguros.</li> <li>· Comunicación de actividades al público e involucramiento de nuevos socios.</li> <li>· Análisis de experiencias para identificar aportes y desarrollar herramientas y recomendaciones para impulsar una política de rutas escolares seguras para toda la ciudad.</li> </ul>
4	Replicabilidad	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Trabajo con autoridades y otros socios para implementar una estrategia de rutas escolares seguras a nivel ciudad.</li> </ul>



## 4.1 Selección del entorno escolar

Figura 1.  
Etapas de la metodología

Esta sección presenta la metodología usada por ITDP para seleccionar una escuela piloto, analizar los riesgos, implementar cambios y evaluar los impactos.



ITDP usó una metodología para seleccionar un entorno escolar con base en varios criterios relacionados con el riesgo vial, presentados a continuación<sup>11</sup>:

- **Escuelas primarias y secundarias.** La educación básica en México abarca estudiantes de los 5 a los 15 años de edad. ITDP seleccionó escuelas primarias y secundarias, debido a que las lesiones causadas por el tráfico son la primera causa de muerte entre niñas, niños y adolescentes en este rango de edad<sup>12</sup>
- **Escuelas públicas.** En México, la mayoría de la población escolar accede a centros escolares públicos y se desplaza, ya sea, utilizando el transporte público o caminando. Este patrón de desplazamiento es menos común en escuelas privadas.
- **Tamaño de la matrícula y doble turno.** ITDP buscó escuelas con alta matrícula y doble turno para incrementar el impacto de la intervención. En México, hay turnos matutinos y vespertinos por lo cual se dio prioridad a las escuelas que ofrecen ambos turnos.
- **Cercanía a intersecciones peligrosas.** El impacto de la intervención se incrementa al considerar aquellos entornos escolares en donde se concentran puntos críticos con alta incidencia de colisiones y muertes. En caso de no contar con información de siniestros de tránsito y fatalidades, es posible adoptar un enfoque preventivo al usar otros criterios como altas velocidades, grandes volúmenes de tráfico vehicular o concentración de escuelas primarias y secundarias<sup>13</sup>.
- **Cercanía a y/o acceso por vías primarias.** El riesgo vial es mayor en vías primarias, debido a su uso frecuentes y altas velocidades.
- **Distribución modal de los estudiantes.** Identificar aquellos centros escolares en donde se tenga un alto porcentaje de estudiantes que acceden caminando, en bicicleta, en transporte público.
- **Identificación de indicadores de inequidad en censo o equivalente.** Como demostrado en los mapas 1 y 2, existe una correlación entre marginación, riesgo vial y proporción de niñas y niños caminando a la escuela. ITDP seleccionó Áreas Geoestadísticas Básicas (AGEB) con altos índices de marginación urbana.

<sup>11</sup> En la Ciudad de México, la acción "2.13 Implementar el programa "Llega seguro"" del PISVI establece los siguientes criterios de selección: (1) ubicación en vías primarias con alta afluencia vehicular; (2) presencia de una problemática para el fácil acceso de escolares cuando realizan sus desplazamientos a pie. Así, aunque más amplios, los criterios establecidos por el ITDP son consistentes con aquellos usados por la ciudad.

<sup>12</sup> Pérez-Núñez et al. (2014). El estado de las lesiones causadas por el tránsito en México: evidencias para fortalecer la estrategia mexicana de seguridad vial. *Cad. Saúde Pública*, 30(5): 911-925. <http://dx.doi.org/10.1590/0102-311X00026113>

<sup>13</sup> BID (por publicar). Guía de intervenciones de bajo y alto impacto para mejorar la seguridad vial en ciudades mexicanas.

## 4.2 Análisis del entorno escolar

ITDP considera que el análisis del entorno escolar tiene tres objetivos principales: (1) identificar elementos de la infraestructura vial que deben ser intervenidos; (2) definir una línea base para la evaluación de la intervención; (3) involucrar a la comunidad escolar y generar conciencia sobre el riesgo vial.

La evaluación puede realizarse con varios métodos, tales como:

- **Inspección de seguridad vial.** Se trata de una revisión sistemática del entorno escolar y de las calles que lo componen. Permite identificar aquellos elementos de la infraestructura que puedan causar colisiones y poner en peligro a los peatones, así como las medidas que pueden ser implementadas para mejorar la seguridad en el área. Se recomienda usar la metodología de análisis o inspección vigente en la ciudad y/o país del entorno escolar considerado u otras referencias internacionales<sup>14</sup>.
- **Análisis del entorno en talleres con la comunidad escolar.** Se identifican caminos y rutas tomadas por estudiantes y padres para acceder a la escuela, a partir de los cuales se pueden identificar puntos críticos. Un ejemplo de este método se detalla en la sección 5.
- **Análisis de conflictos viales.** Este método permite identificar factores ambientales y de la infraestructura que causan conflictos o colisiones probables pero evitadas entre usuarios de la vía, con énfasis en conflictos entre peatones y ocupantes de vehículos motorizados; a través de él, es posible identificar la frecuencia y severidad de los conflictos. Un conflicto vial se define como un evento en el cual dos o más usuarios de la vía se acercan entre sí de tal manera que, de conservar sus trayectorias, es inminente un accidente. Un conflicto no necesariamente desemboca en una colisión, sino que indica aquellos puntos en los cuales estas probablemente sucederían. Por esta razón, a diferencia del enfoque **reactivo** del método del análisis del entorno escolar, el análisis de conflictos viales toma un enfoque **preventivo** que permite recopilar un gran número de datos que pueden ser contrastados con tomas de información posteriores, facilitando la evaluación de impacto de las intervenciones.

## 4.3 Intervención en el entorno escolar

ITDP usó una metodología de intervención que abarca la infraestructura vial por una parte y estrategias de aplicación de la ley en el entorno escolar por otra. Si bien la participación activa del gobierno es requerida para la implementación de mejoras temporales y permanentes en el entorno, esta puede ser fomentada por acciones de pequeña escala en la comunidad escolar.

- **Intervenciones temporales a la infraestructura vial.** Los hallazgos del análisis del entorno pueden ser usados para diseñar de forma temporal la intervención a la infraestructura vial en el entorno escolar; se recomienda preparar esta intervención de la mano con la comunidad escolar para garantizar su participación. Los actores del sector público deben ser invitados a involucrarse en la intervención temporal, con el fin de que esta pueda ser implementada de manera permanente más adelante. De manera similar, una estrategia de comunicación puede ser desarrollada con el fin abarcar un público más amplio.
- **Intervención permanente a la infraestructura vial.** Con comunicación adecuada y respaldo técnico suficiente, la intervención temporal puede proveer evidencia suficiente para justificar la acción pública y la implementación permanente de mejoras a la infraestructura vial.
- **Aplicación de la ley.** En caso de no proveer seguridad suficiente, o si las infracciones al reglamento de tránsito y comportamientos de riesgo como altas velocidades de circulación son observadas en el entorno escolar, se deben promover estrategias de aplicación de la ley. Estas estrategias suelen corresponder a una mayor presencia de policía de tránsito o la instalación de radares de velocidad y dispositivos automáticos de infracción.

## 4.4 Evaluación de la intervención

Tras la implementación del proyecto, es necesario recibir retroalimentación de padres, madres y profesores sobre los resultados logrados, debido a que ellas y ellos son quienes acuden cotidianamente a la escuela. Después de ello, los expertos pueden evaluar si el proyecto requiere cambios, antes de que el rediseño final se implemente de manera permanente.

Un ejercicio similar de evaluación puede aplicarse para identificar los impactos positivos generados por la intervención. Estos pueden socializarse con la comunidad escolar para crear conciencia sobre la importancia de la seguridad vial en entornos escolares, especialmente en caso de que el sector público demuestre poco interés para participar en el proyecto. Estos resultados deben ser usados como insumos en la evaluación de las políticas de seguridad vial.

## 4.5 Participación creciente

Además de estas fases, ITDP usó un proceso participativo a lo largo de la implementación, el cual se inspiró de metodologías de codiseño y de cambio de comportamiento de Sustrans, una organización de la sociedad civil del Reino Unido. Ambas metodologías se presentan a continuación:

ITDP aplicó el modelo de **cambio de comportamiento** desarrollado por Sustrans para crear mayor conciencia sobre la seguridad vial y provocar un cambio de actitudes hacia la movilidad en la comunidad escolar. Este método flexible, simple y estructurado abarca cuatro etapas básicas que aseguran la sostenibilidad del proyecto.

**1. Sensibilización.** En esta etapa se identifican barreras al cambio y se generan expectativas en la comunidad escolar. Para este proyecto piloto, la sensibilización se refiere al entendimiento de las barreras para lograr viajes seguros hacia y desde la escuela; incluye aspectos clave como la identificación y el reclutamiento de líderes y la organización de consultas con profesores y padres.

**2. Empoderamiento.** La realización de talleres y otras actividades con la comunidad escolar genera empoderamiento, aptitudes y conocimientos adecuados para catalizar cambios de comportamiento. En el caso de la Secundaria No. 4, el área alrededor de la escuela fue analizada para identificar puntos críticos.

**3. Acción.** El proyecto es implementado a una mayor escala y con eventos regulares en los cuales la comunidad en general participa, como días de caminar y pedalear a la escuela.

**4. Sostenibilidad.** La sostenibilidad del proyecto se puede asegurar empoderando a líderes para que estos puedan diseñar y organizar sus propios eventos en la escuela.

**Figura 2.**  
Modelo de cambio de comportamiento en comunidades escolares de Sustrans.

Fuente: Sustrans (2016)

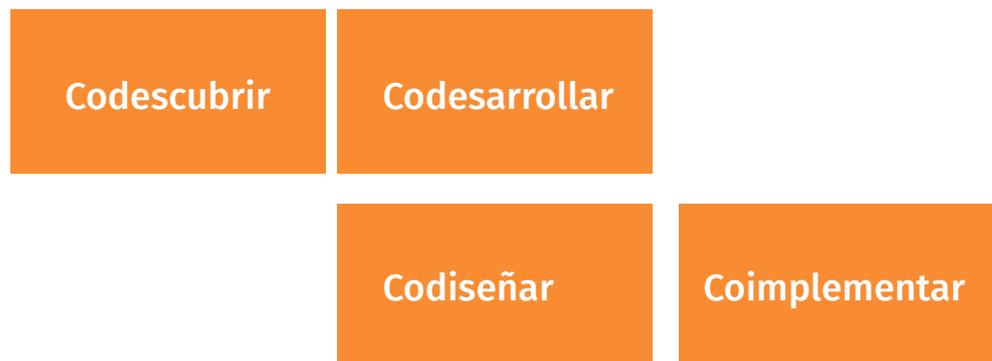


El éxito de este proyecto radica en el involucramiento de la comunidad escolar. El **modelo de codiseño de calle**, igualmente desarrollado por Sustrans y aplicado en este piloto, resultó clave para la sostenibilidad del proyecto, al convertir a la comunidad escolar en parte del cambio y proveer herramientas que contribuyan a mejorar la seguridad de las calles, junto con los expertos involucrados. Este método contribuye a la consolidación de las cuatro etapas anteriormente mencionadas, al fomentar una comunidad escolar más activa, satisfecha y unida. En este sentido, la etapa de “empoderamiento” del modelo de cambio de comportamiento anterior es clave, debido a que incluye estrategias de codiseño directamente implementadas con la comunidad escolar.

- 1. Codescubrir.** Los miembros de la comunidad escolar analizan e identifican los principales problemas relacionados con seguridad vial, como el diseño de calle e infraestructura inadecuados.
- 2. Codesarrollar.** Conocer los problemas de seguridad vial y buscar oportunidades de mejora en el entorno escolar ayudan a que la comunidad escolar contribuya al desarrollo del proyecto.
- 3. Codiseñar.** Los expertos y la comunidad escolar establecen un proyecto de rediseño de calle basado en la visión de la comunidad y su experiencia diaria en las calles.
- 4. Coimplementar.** Se aplica el proyecto de rediseño codefinido por la comunidad, usando herramientas de participación pública, como el urbanismo táctico.

**Figura 3.**  
Modelo de codiseño de calle de Sustrans.

Fuente: adaptado de Annette Jezierska, 2017 [láminas PowerPoint]



## 4.6 Urbanismo táctico

El **urbanismo táctico** se refiere a un conjunto de técnicas y herramientas mediante las cuales se crea un entorno que prioriza la seguridad del peatón de una manera colaborativa, temporal y asequible<sup>15</sup>. A través del rediseño de la geometría de la calle o de la implementación de elementos de diseño que hagan más visibles ciertos aspectos de la calle. El urbanismo táctico permite generar temporalmente un entorno más seguro en el cual se pueda observar y analizar el comportamiento de los usuarios de la vía.

El urbanismo táctico ayuda a evaluar nuevos diseños y/o proyectos que buscan mejorar la calidad de vida de las personas a través de un proceso colaborativo que involucre vecinos, especialistas y autoridades. Se busca, idealmente, que la intervención temporal desemboque en el cambio permanente del espacio y de la infraestructura, con el fin de ofrecer una mayor seguridad para todos los usuarios de la vía.

## Implementación en el entorno escolar: Trabajando con la escuela piloto

5



## 5.1 Selección de la Secundaria No.4 Moisés Sáenz

El entorno de la Secundaria No. 4 Moisés Sáenz fue seleccionado para el proyecto piloto de acuerdo a los siguientes criterios:

1. Se trata de una **escuela pública** de prestigio con el potencial de servir de modelo replicables en otras escuelas.
2. Tiene **turnos matutino y vespertino**, lo cual permite incrementar el impacto generado en el entorno escolar.
3. Es **accesible por una vía primaria** con altas velocidades y flujo vehicular, lo cual genera numerosos puntos de conflictos para los niños y las niñas que caminan hacia la escuela. Además, el estado de su infraestructura permite la recuperación de espacio público y el rediseño de la vía, por lo cual tiene el potencial de impactar positivamente en la seguridad de las y los estudiantes que llegan a pie a la escuela.
4. El **entusiasmo demostrado por estudiantes y profesores** fue fundamental para el éxito de este primer piloto.

## 5.2 Codiseñando una intervención

El ITDP trabajó con la comunidad escolar para diseñar una intervención de seguridad vial que incorporara sus necesidades y reduce el riesgo vial. Para ello se llevaron a cabo reuniones y talleres con padres, madres, profesores, profesoras y estudiantes; los ejercicios permitieron entender los diferentes retos para mejorar la seguridad vial en su entorno escolar, mientras promovían el aprendizaje basado proyectos. Además, creó expectativas en cuanto a la intervención de la calle en la cual tendrían una participación activa.

Al inicio del proyecto y del año escolar 2017-2018, el ITDP organizó diferentes encuentros en los cuales explicó la problemática de seguridad vial en la Ciudad de México y el país, el impacto generado para la juventud y el papel potencial de las y los estudiantes en el proyecto. **Más de mil padres y madres** participaron en estos encuentros para conocer la iniciativa.

Encuentros con padres y madres sobre seguridad vial en la Secundaria No. 4 Moisés Sáenz, septiembre de 2017.

Foto: Clara Vadillo Quesada



Talleres sobre seguridad vial con maestras y maestros a cargo de talleres de la Secundaria No. 4 Moisés Sáenz, octubre de 2017.

Foto: Marie-Ève Assunção



El objetivo de la realización de talleres con estudiantes era sensibilizar sobre las problemáticas de seguridad vial y promover un cambio de comportamiento, así como preparar la intervención de urbanismo táctico como parte del rediseño de calle.

En la primera sesión de los tres tipos de talleres, ITDP explicó a las y los estudiantes la situación actual de la seguridad vial en la Ciudad de México. El objetivo era promover comportamientos seguros que pudieran adoptar los peatones al transitar por la ciudad y dar a conocer los riesgos que otros usuarios de la vía -principalmente conductores de automóviles- generan en las calles. Las y los estudiantes pudieron entonces analizar el estado actual del entorno escolar, identificando aquellos puntos de conflicto y elementos de la calle que generan inseguridad vial en sus trayectos hacia y desde la escuela.

#### **Los talleres sobre seguridad vial fueron incorporados al plan de estudios:**

**Diseño Arquitectónico.** El objetivo general de este taller fue permitir a los alumnos realizar el rediseño de la calle Jaime Torres Bodet. Para ello, el taller se dividió en tres módulos: (1) explicación de la conformación de las calles, su infraestructura y conceptos básicos de diseño vial; (2) análisis del estado actual y funcionamiento de la calle; (3) rediseño de la calle, revisión de sus dimensiones, análisis de los radios de giro y del efecto que tendría la implementación de elementos reguladores de velocidad en el entorno escolar.

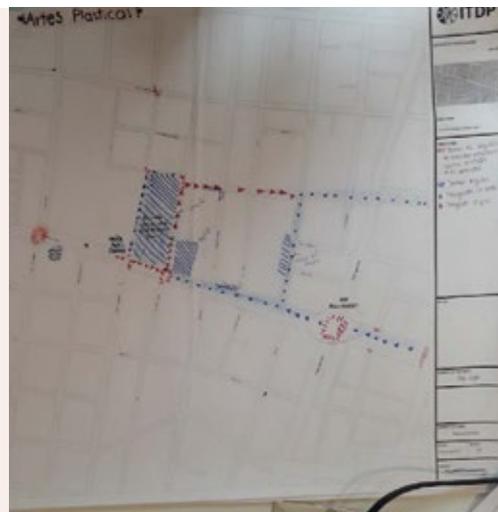
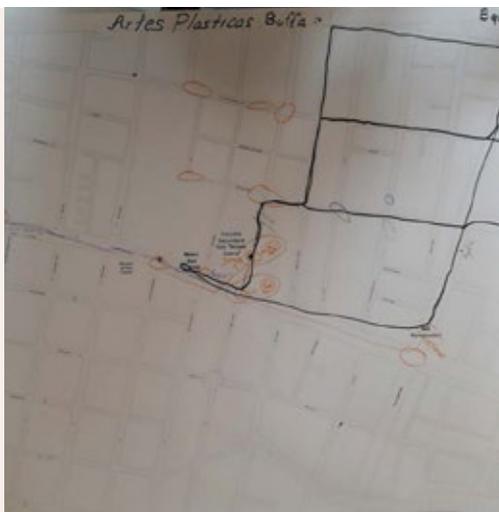
Estudiantes del taller de diseño arquitectónico diseñan las calles alrededor de su escuela.

Foto: Brenda Martínez



Planos de análisis del entorno dibujados por estudiantes de la Secundaria No. 4 Moisés Sáenz.

Foto: Sonia Medina



**Artes plásticas.** El objetivo del taller era enseñar a las y los estudiantes el propósito de la infraestructura segura, especialmente durante el cruce de calles y usar intervenciones de bajo costo para volver el entorno más seguro para ciclistas y peatones. A través de las creaciones plásticas, las y los estudiantes diseñaron y crearon bolardos que, una vez en la calle, pudieran constituir un elemento de pacificación del tránsito. Para ello, se utilizaron materiales locales —huacales y cubetas— generalmente usados para apartar un espacio en la calle para el estacionamiento de automóviles. Las niñas y los niños presentaron sus creaciones durante la Feria de la seguridad vial el día de la intervención.

Estudiantes del taller de creaciones plásticas crean bolardos a partir de cubetas.

Foto: Brenda Martínez



**Diseño Gráfico.** Las y los estudiantes fueron directamente involucrados en la sensibilización sobre problemáticas de seguridad vial, al realizar carteles con mensajes clave relacionados con la seguridad vial y los pilares de la *Visión cero*. Sus carteles fueron presentados en la Feria de la seguridad vial y expuestos en las calles del entorno escolar.

Estudiantes del taller de diseño gráfico crean carteles con mensajes de seguridad vial.

Foto: Brenda Martínez



## 5.3 Intervención de urbanismo táctico

Se llevó a cabo el 22 de noviembre de 2017, con el objetivo de demostrar la utilidad del rediseño de calle, basado en las reflexiones de las y los estudiantes sobre seguridad vial, y promover la implementación permanente del proyecto por parte de las autoridades.

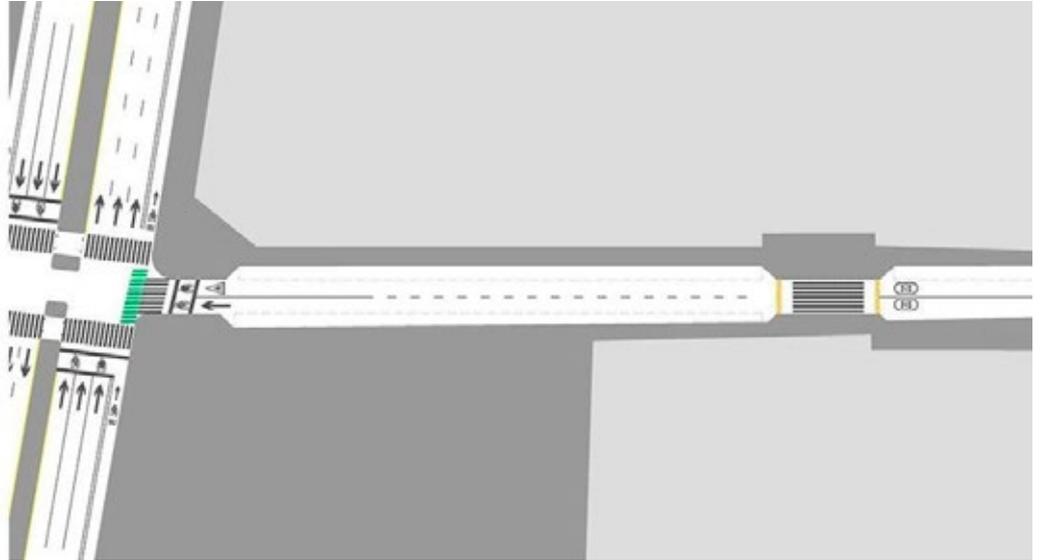
El proyecto consistió en la adecuación geométrica de las dos calles principales por las que accede la comunidad escolar de la Secundaria No. 4 Moisés Sáenz y las dos calles paralelas a la calle Jaime Torres Bodet. El rediseño incluyó la reducción del ancho de los carriles para poder reducir la velocidad de los automóviles, la implementación de reductores de velocidad y de infraestructura ciclista y, finalmente, la extensión de banquetas y la reducción del largo de los cruces peatonales.

ITDP diseñó la intervención de urbanismo táctico con las y los estudiantes (figura 4), esta integró tres elementos derivados de los talleres :

1. Instalación de cubetas —representando bolardos— para delimitar la nueva geometría de la calle.
2. Aplicación de pintura sobre el arroyo vial, aumentando la superficie peatonal de acuerdo a la nueva geometría.
3. Colocación de carteles con mensajes elaborados por las y los estudiantes en relación a tres de los cuatro principales pilares de la estrategia de *Visión cero*: aplicación de la ley, cultura de la movilidad y diseño e infraestructura vial.

**Figura 4.**  
Proyecto conceptual para  
intervención de urbanismo  
táctico en entorno escolar  
de la Secundaria No. 4  
Moisés Sáenz

Fuente: ITDP



Instalación de elementos de pacificación del tránsito.

Foto: ITDP México



Aplicación de pintura.  
Foto: Patricio Ruiz

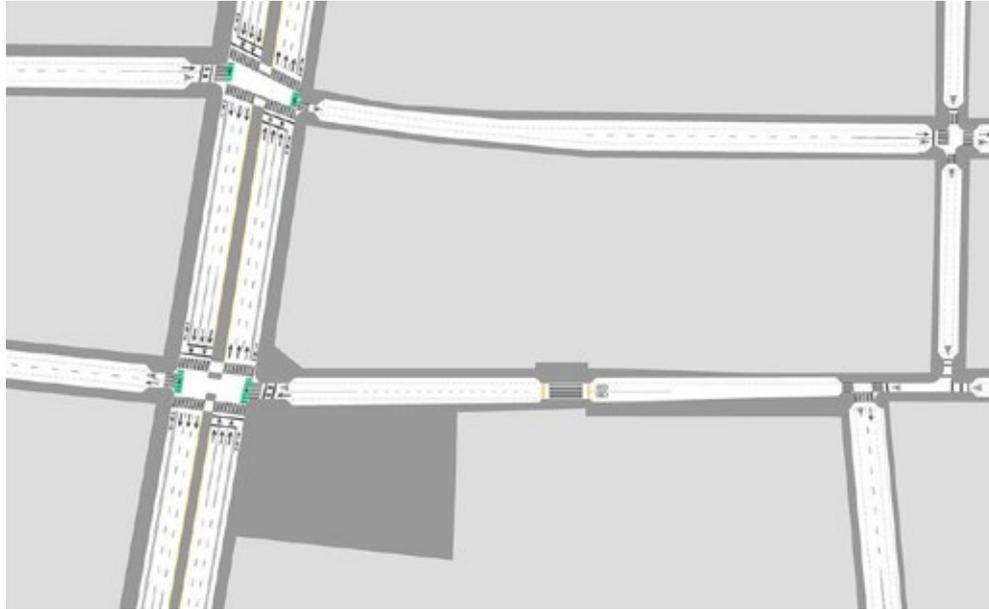


Colocación de  
carteles con  
mensajes de  
seguridad vial.  
Foto: ITDP

Con las observaciones realizadas durante la intervención de urbanismo táctico, se revisó y mejoró el proyecto para llegar a una versión final del mismo (figura 5). Este proyecto fue entregado a las autoridades locales responsables de su ejecución para su permanente implementación.

**Figura 5.**  
Proyecto final de rediseño  
de entorno escolar de la  
Secundaria No. 4 Moisés  
Sáenz.

Fuente: ITDP



En las semanas que siguieron a la intervención de urbanismo táctico, la directora de la escuela gestionó la colocación diaria de los bolardos elaborados por los estudiantes en el perímetro de la intervención e instó a las autoridades públicas a implementar de manera permanente el proyecto de entorno escolar seguro y mientras este se materializaba. Más adelante, la Agencia de Gestión Urbana del Gobierno de la Ciudad instaló bolardos retráctiles en la calle Jaime Torres Bodet, transformando la intervención temporal en una permanente. Esta infraestructura extiende ahora el espacio peatonal entre el cruce y la vereda, proveyendo así mayor protección a la comunidad escolar.

Infraestructura segura  
implementada por el  
gobierno de la ciudad en el  
entorno de la Secundaria  
No. 4 Moisés Sáenz.

Foto: Mtra. Eugenia Lucas  
Valerio



Posterior a la intervención de urbanismo táctico, ITDP realizó una sesión de retroalimentación con padres y madres, en particular con aquellas y aquellos cuyos hijos e hijas habían participado en los talleres de codiseño. Los comentarios sobre el proyecto y su evolución en la calle fueron generalmente positivos, debido a que padres y madres experimentaron y comprobaron buenos resultados y una mayor seguridad, en particular frente a la entrada principal de la escuela. Sin embargo, resaltaron la necesidad de involucrar a más padres y madres en el proceso.

Sesión de retroalimentación con padres y madres.

Foto: ITDP



## 5.4 Monitoreo y evaluación

Una vez que el proyecto se implemente de manera permanente, es necesario el monitoreo y la evaluación del entorno escolar de manera periódica; en el proyecto piloto, ITDP aplicó un análisis de seguridad vial antes y después de la intervención. En ciudades en donde se use otro tipo de estrategia de análisis del entorno escolar previo a la intervención –o evaluación ex-ante– (sección 4.2), esta debe aplicarse de igual manera como evaluación ex-post, con el objetivo de identificar las mejoras de seguridad generadas por la infraestructura bajo una misma metodología. En el caso del proyecto piloto, se usó la Guía de intervenciones de seguridad vial desarrollada por el ITDP.<sup>16</sup>

En el análisis realizado antes de la implementación, el cruce presentaba problemas como: (1) larga distancia de cruce; (2) amplio radio de giro, incentivando altas velocidades vehiculares al momento de dar la vuelta y generando conflictos con movimientos peatonales; (3) autobuses estacionados y barreras demasiado cercanas al cruce, reduciendo la visibilidad mutua entre automovilistas y peatones; (4) ausencia de elementos de protección para peatones durante el cruce.

La implementación del proyecto volvió más seguro el cruce para la comunidad escolar. El análisis ex-post demostró que algunos de estos problemas habían sido resueltos gracias a medidas específicas como: (1) reducción de la distancia de cruce con la extensión de vereda; (2) reducción del radio de giro y de las velocidades vehiculares; (3) reducción de los espacios de estacionamiento en la intersección, mejorando la visibilidad de usuarios de la vía; (4) mayor espacio peatonal con la extensión de la esquina y mayor protección con los bolardos retráctiles

**Figura 6.**  
Análisis del entorno escolar  
antes y después de la  
implementación del  
proyecto

Fuente: ITDP



Quedan pendientes otras mejoras importantes en la zona escolar, incluyendo el mantenimiento de los cruces peatonales que, como muestra la figura 6, son difícilmente perceptibles a nivel de calle. Con la intervención, el cruce frente a la entrada principal de la escuela fue pintado de nuevo y visibilizado; sin embargo, la comunidad escolar y el ITDP demandan a las autoridades otras mejoras en el resto del entorno escolar.

Si bien la metodología de análisis del entorno ha demostrado ser útil para identificar posibles mejoras en la infraestructura vial, esta fue insuficiente para medir de manera precisa el impacto generado. Por esta razón, en intervenciones futuras la metodología deberá complementarse con el análisis de conflictos viales, para identificar una línea base y una evaluación ex-post.

## 5.5 Próximos pasos

### 5.5.1 La Secundaria No. 4 Moisés Sáenz

Como enfatiza la metodología de cambio de comportamiento de Sustrans, la sostenibilidad es clave para potencializar los cambios introducidos en la escuela en las fases de sensibilización, empoderamiento y acción. Se llevarán a cabo varias actividades para asegurar la sostenibilidad del proyecto, así como para seguir sensibilizando y empoderando la comunidad escolar y los actores de seguridad vial de la ciudad.

**Día de Caminar y Pedalear a la Escuela.** Con la experiencia del proyecto piloto, la Secundaria No. 4 Moisés Sáenz posee ahora las herramientas y los conocimientos necesarios para implementar actividades de seguridad vial de manera autónoma. En el otoño de 2018, la comunidad organizará su primer Día de Caminar y Pedalear a la Escuela. Esta actividad, organizada por escuelas del mundo entero cada año, llamará la atención de más personas, incluyendo vecinos y vecinas, sobre las peligrosas condiciones a las que se enfrenta el alumnado. Se reunirán para caminar y pedalear a la escuela el mismo día, para llamar la atención del público sobre el número de niñas y niños que se desplazan cotidianamente a la escuela de forma activa y la necesidad de contar con infraestructura de calidad que provea rutas seguras y caminables de manera permanente.

**Integración de actividades de seguridad vial en el plan de estudios.** Las reuniones con maestros y maestras durante el proyecto piloto permitieron brindarles conocimiento suficiente para integrar nuevos materiales y contenidos en el currículum escolar. Por ello, la Secundaria No. 4 Moisés Sáenz tiene ahora la capacidad de integrar actividades especializadas en seguridad vial en su programa académico. En el futuro, será importante que estas actividades sean parte del plan de estudios de cada escuela en la ciudad.

**Implementación permanente del proyecto de diseño de calle seguro en el entorno escolar.** La instalación de materiales temporales basados en el proyecto de rediseño de calle fue recibida de manera positiva por la comunidad escolar, así como por las vecinas y los vecinos en los últimos meses; de hecho, detonó intervenciones permanentes de bajo costo en una esquina de la escuela. La negociación con la autoridad delegacional y el gobierno de la ciudad sigue en curso, y debería permitir la implementación de cambios de infraestructura más robustos en toda la zona escolar.

**5.5.2** Después de la implementación del proyecto piloto, *Visión cero para la juventud* tiene ahora como objetivo mejorar el entorno de otras escuelas prioritarias en la Ciudad de México y acompañar a las autoridades en la implementación de otras zonas escolares a escala de ciudad. Para el ITDP, el proyecto piloto constituyó una excelente oportunidad para mejorar la metodología que será aplicada en otras escuelas.

**Implementar el proyecto en otras cuatro escuelas.** Siguiendo los modelos de cambio de comportamiento y de codiseño de calle de Sustrans, *Visión cero para la juventud* será implementada en otras cuatro escuelas de la Ciudad de México para generar mayor sensibilización sobre la seguridad vial en nuevas delegaciones. Estas escuelas serán seleccionadas en áreas caracterizadas por altos niveles de marginación social y desigualdad.

**Organizar un Día de Caminar y Pedalear a la Escuela simultáneo.** Será organizado de manera simultánea en diferentes escuelas como parte de *Visión cero para la juventud*. La Secundaria No. 4 Moisés Sáenz servirá de modelo para las nuevas escuelas, las cuales realizarán actividades con el acompañamiento del ITDP. La participación de múltiples escuelas contribuirá a hacer del Día de Caminar y Pedalear a la Escuela un evento de mayor escala y más visible para la ciudadanía y actores clave en la Ciudad de México.

**Concurso de diseño de cruce.** La infraestructura es un elemento fundamental de la seguridad vial en entornos escolares. Los cruces peatonales son críticos en este sentido, ya que los peatones son expuestos en mayor medida a vehículos mientras cruzan la calle. Recientemente, el arte urbano en cruces ha crecido, lo cual ha visibilizado el señalamiento para atraer la atención de conductores al ceder el paso a peatones, en 2018, la Ciudad de México fue designada como capital mundial del diseño. Un concurso de diseño de cruces será organizado en colaboración con *Design Week México* para resaltar la urgencia de implementar infraestructura segura y de calidad en entornos escolares y en sus puntos de acceso.

**Política pública.** *Visión cero para la juventud* atrae la atención del público a la necesidad de cambios del diseño de calles a largo plazo en zonas escolares de toda la Ciudad de México; estos cambios solo serán posibles con una política pública contundente. El ITDP contribuirá de manera continua al programa *Llega seguro* de la Ciudad de México y enfatizará la urgencia de su implementación en cada entorno escolar de la ciudad.

***Visión cero para la juventud en México y más allá: Aprendizajes y replicabilidad***



El desarrollo del proyecto piloto en la Escuela Secundaria No. 4 Moisés Sáenz brindó al ITDP numerosas enseñanzas, a partir de las cuales se generó el presente reporte como una propuesta para llevar a cabo acciones concretas junto con centros escolares en ciudades mexicanas y latinoamericanas. Se demuestra que este tipo de proyectos, viables y exitosos, tienen un gran potencial para contribuir a la reducción de riesgos que se presentan diariamente a los niños y las niñas en su camino a la escuela. Lo anterior puede generar promotores con la capacidad de vincularse con actores políticos locales y de promover a la seguridad vial como un tema urgente de resolver por medio de la acción pública.

En aquellos casos en los que la sensibilización o la voluntad política en materia de seguridad vial sean insuficientes, el involucramiento de comunidades escolares puede ser la piedra angular que permita fomentar un cambio de política sustancial. Esto no significa que el proceso propuesto por el ITDP sea siempre necesario, sino que puede ser útil en ciertos contextos.

Sin embargo, cuando existe interés suficiente, el proceso puede reducir el riesgo vial en entornos escolares. Su replicabilidad a escala de ciudad tiene el potencial de reducir drásticamente las muertes y lesiones causadas por el tránsito, haciendo de *Visión cero para la juventud* una estrategia clave para transformar la manera en que las niñas, los niños y todas las personas interactúan en las calles de su ciudad.

## Referencias

BID (por publicar). *Guía de intervenciones de bajo costo y alto impacto para mejorar la seguridad vial en ciudades mexicanas*. Banco Interamericano de Desarrollo.

Dirección General de Tráfico (2013). *Camino Escolar Paso a Paso*. Recuperado de: [http://www.dgt.es/PEVI/contenidos/Externos/recursos/infancia/camino\\_escolar/camino\\_escolar\\_Paso\\_a\\_Paso.pdf](http://www.dgt.es/PEVI/contenidos/Externos/recursos/infancia/camino_escolar/camino_escolar_Paso_a_Paso.pdf)

Fundación Gonzalo Rodríguez (2012). *Estudio Observacional del Entorno de los Centros Educativos y de la forma de desplazamiento de los niños*. Recuperado de: [http://www.gonzalorodriguez.org/data/paginas/Informe\\_CSE\\_FGR\(2011a\)\\_contexto.pdf](http://www.gonzalorodriguez.org/data/paginas/Informe_CSE_FGR(2011a)_contexto.pdf)

Gobierno de la Ciudad de México (2017). *Programa de mediano plazo "Programa Integral de Seguridad Vial" 2016-2018 para la Ciudad de México*. Recuperado de: [http://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/PISVI\\_Low.pdf](http://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/PISVI_Low.pdf)

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (n.d.). *Encuesta intercensal 2015*. Recuperado de: <http://www.beta.inegi.org.mx/proyectos/enchogares/especiales/intercensal/>

ITDP (2017). *Invertir para Movernos*. Ciudad de México: Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo. Recuperado de: <http://invertirparamovernos.itdp.mx/#/>

Leal, A. y Vadillo, C. (2015). *Visión Cero: Estrategia integral de seguridad vial en las ciudades*. Ciudad de México: Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo. Recuperado de: <http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/vision-cero2.pdf>

Organización Mundial de la Salud (2011). *Decade of Action for Road Safety 2011-2020*. Recuperado de: [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/publications/road\\_traffic/saving\\_millions\\_lives\\_en.pdf](http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/saving_millions_lives_en.pdf)

Pérez-Núñez et al. (2014). El estado de las lesiones causadas por el tránsito en México: evidencias para fortalecer la estrategia mexicana de seguridad vial. *Cad. Saúde Pública*, 30(5): 911-925. Recuperado de: <http://dx.doi.org/10.1590/0102-311X00026113>

Safe Kids Worldwide (2014). *Safe Roads I Kids: Global road safety for children*. Washington D.C.: Safe Kids Worldwide. Recuperado de: <https://www.safekids.org>

Safe Kids Worldwide (2016). *Alarming Dangers in School Zones*. Washington D.C.: Safe Kids Worldwide. Recuperado de: [https://www.safekids.org/sites/default/files/alarming\\_dangers\\_in\\_school\\_zones.pdf](https://www.safekids.org/sites/default/files/alarming_dangers_in_school_zones.pdf)

Safe Routes to School Online Guide (n.d.). Recuperado de: <http://guide.saferoutesinfo.org/>

Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (2015). *Perfil Estatal Distrito Federal, 2013*. México: Secretaría de Salud, ST-CONAPRA. Recuperado de: [http://www.conapra.salud.gob.mx/Interior/Documentos/Observatorio/Perfiles/9\\_Dist\\_Fed.pdf](http://www.conapra.salud.gob.mx/Interior/Documentos/Observatorio/Perfiles/9_Dist_Fed.pdf)

Steffens, K. (2013). *Urbanismo Táctico 3. Casos Latinoamericanos*. Creative Commons Ciudad Emergente.

Sustrans (2016). *Bike It Plus Report: Sustrans report for Transport for London*.

