

ANUARIO DE SINIESTRALIDAD VIAL DE BOGOTÁ

20
24

Octava edición



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

SECRETARÍA DE
MOVILIDAD



Carolina Matus
Contratista Lider ORVI

Secretaría Distrital de Movilidad
Bogotá D. C. - Año 2025

Tabla de Contenido		Pag.
■	ABREVIACIONES Y SIGLAS	2
■	INTRODUCCIÓN	3
■	Capítulo 1 RESUMEN EJECUTIVO	4
	1.1 Datos clave generales	5
	1.2 Tasa de mortalidad c/100.000 habitantes principales ciudades capitales de Colombia	6
	1.3 Tasa de mortalidad por cada 100.000 habitantes Bogotá vs. Nación	7
	1.4 Siniestralidad histórica en Bogotá	8
	1.5 Histórico víctimas fallecidas y lesionadas	9
	1.6 Variación anual de víctimas fallecidas y lesionadas	10
	1.7 Histórico víctimas fallecidas y lesionadas según condición	11
	1.8 Actores viales fallecidos por mes del año (2023 - 2024)	13
■	Capítulo 2 CARACTERIZACIÓN DE LA SINIESTRALIDAD	15
	2.1 Datos clave siniestralidad	16
	2.2 Siniestros por gravedad y clase	17
	2.3 Siniestros con fatalidades por hora y día de la semana	19
	2.4 Siniestros con lesionados por hora y día de la semana	20
	2.5 Siniestros graves por localidad	21
■	Capítulo 3 VÍCTIMAS DE SINIESTROS VIALES	22
	3.1 Datos clave fallecidos y lesionados	23
	3.2 Víctimas fallecidas y lesionadas por mes	24
	3.3 Calendario de víctimas fallecidas	25
	3.4 Calendario de víctimas lesionadas	26
	3.5 Víctimas fallecidas y lesionadas por sexo, edad y condición	27
	3.6 Matriz de interacción de víctimas fallecidas y lesionadas	29
	3.7 Evolución de la proporción de fallecidos en siniestros viales por actor (2015-2024)	31
	3.8 Víctimas fallecidas y lesionadas por localidad	33
	3.9 Actores viales fallecidos y lesionados por sexo	38
	3.10 Peatones fallecidos y lesionados según sexo y rango etario	40
	3.11 Usuarios de bicicleta fallecidos y lesionados según sexo y rango etario	41
	3.12 Usuarios de motocicleta fallecidos y lesionados según sexo y rango etario	42
	3.13 Usuarios de vehículos de cuatro o más ruedas fallecidos y lesionados según sexo y rango etario	43
	3.14 Actores viales fallecidos de acuerdo con la clase de siniestros	44
	3.15 Actores viales lesionados de acuerdo con la clase de siniestro	45
	3.16 Actores viales fallecidos y lesionados entre semana y tendencia horaria	46
	3.17 Actores viales fallecidos y lesionados fin de semana y tendencia horaria	47
	3.18 Víctimas fallecidas y matriz de fatalidades con vehículos del SITP	48
	3.19 Víctimas lesionadas y matriz de lesionados con vehículos del SITP	49
■	Capítulo 4 CASOS DE ESTUDIO	50
	Caso 1: Resaltos Av. Guayacanes. El uso de datos y la gestión social con enfoque de género y diferencial.	51
	Caso 2: La siniestralidad vial y su impacto diferencial por género. El caso del Centro de Orientación a Víctimas por Siniestros Viales -ORVI	53



Imagen de Camilo Ochoa / SDM

■ ABREVIACIONES Y SIGLAS



IPAT: Informe Policial de Accidentes de Tránsito



SIGAT: Sistema de Información Geográfico de Accidentes de Tránsito



ANSV: Agencia Nacional de Seguridad Vial



DANE: Departamento Administrativo Nacional de Estadística



IRTAD: International Traffic Safety Data and Analysis Group



ORVI: Orientación Para Víctimas de Siniestros Viales



OMS: Organización Mundial de la Salud



JHU: Johns Hopkins University

■ INTRODUCCIÓN

Los siniestros viales son una de las principales causas de muerte, discapacidad y hospitalización de personas en todo el mundo. Cada año se pierden aproximadamente 1,19 millones de vidas a consecuencia de estas eventualidades. Entre 20 y 50 millones de personas sufren traumatismos no mortales y muchos de ellos una discapacidad, (OMS 2023). El costo de los siniestros viales no solo lo asumen las víctimas y sus familias, sino también la economía en su conjunto en términos de personas fallecidas, lesionadas, discapacidades y pérdida de ingresos potenciales. Considerando la trascendental importancia de este tema, ha sido un compromiso de la Secretaría Distrital de Movilidad adoptar medidas encaminadas a reducir a cero el número de víctimas fatales o heridos graves en siniestros viales, mediante la generación e implementación de programas, planes y estrategias en concordancia con el **Decreto 494 de 2023 de la Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C.**, por el cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial 2023-2032. **El Anuario de Datos de Siniestralidad Vial 2024** es un documento que, como en años anteriores, contiene los principales indicadores de seguridad vial en Bogotá por medio del convenio con la Policía de Tránsito. Esta entidad, registra la información de los siniestros

viales a través del Informe Policial de Accidentes de Tránsito (IPAT), la cual es codificada en el Sistema de Información Geográfico de Accidentes de Tránsito (SIGAT II), y también se cuenta con el apoyo en datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE). El objetivo de este documento es destacar además del análisis estadístico de los registros por siniestros viales, la evaluación de tendencias acumuladas y extraer conclusiones que ayuden a priorizar las mejores estrategias para que la sociedad no pierda más víctimas asociadas a siniestros viales.

Es importante tener en cuenta que, para la estimación de mortalidad asociada a siniestros viales en el presente Anuario, se utilizó el criterio adoptado por la International Traffic Safety Data and Analysis Group, (IRTAD), en el que se adopta el estándar internacional de medición de mortalidad a 30 días y se establece este indicador para hacer el reporte de fallecimientos. Para los análisis del Anuario, se precisa que los rangos horarios establecidos se definen en diurno y nocturno siendo este primero entre las 6:00 y las 18:00 y el horario nocturno se toma entre las 18:00 y las 6:00.



Imagen de Camilo Ochoa / SDM

Ninguna muerte en el tránsito es aceptable, todas son evitables.

RESUMEN EJECUTIVO

Capítulo 1



1.1 Datos claves generales



En Bogotá se registraron **12.912 siniestros graves (con lesionados o fallecidos)** que comparado con 2023 presentó una disminución cercana al 1 %.



La tasa de mortalidad vial en Bogotá fue de **7 por cada 100.000 habitantes.**



En 2024 se presentaron **565 fallecidos** por siniestros viales, lo que representa un aumento del 4 % respecto a 2023.



La tasa de mortalidad en Bogotá ha venido creciendo principalmente por el **aumento de fallecimientos en usuarios de motocicleta.**



El último cuatrimestre del año presentó mayor proporción de **usuarios de motocicleta fallecidos** con respecto a 2023, además, diciembre se situó como el mes más crítico en cuanto a fallecimientos de este actor vial.



En 2024 hubo **22.593 lesionados** por siniestros viales, que comparado con 2023 presenta una disminución del 2 %.



En 2024, el **77 %** de las víctimas **fallecidas** en siniestros viales fueron hombres. Así mismo, el **67 %** de las víctimas **lesionadas** en siniestros viales fueron hombres.

1.2 Tasa de mortalidad c/100.000 habitantes en las principales ciudades capitales de Colombia

Gráfica 1 / Tasa de mortalidad en siniestros viales por cada 100.000 habitantes en las principales ciudades de Colombia

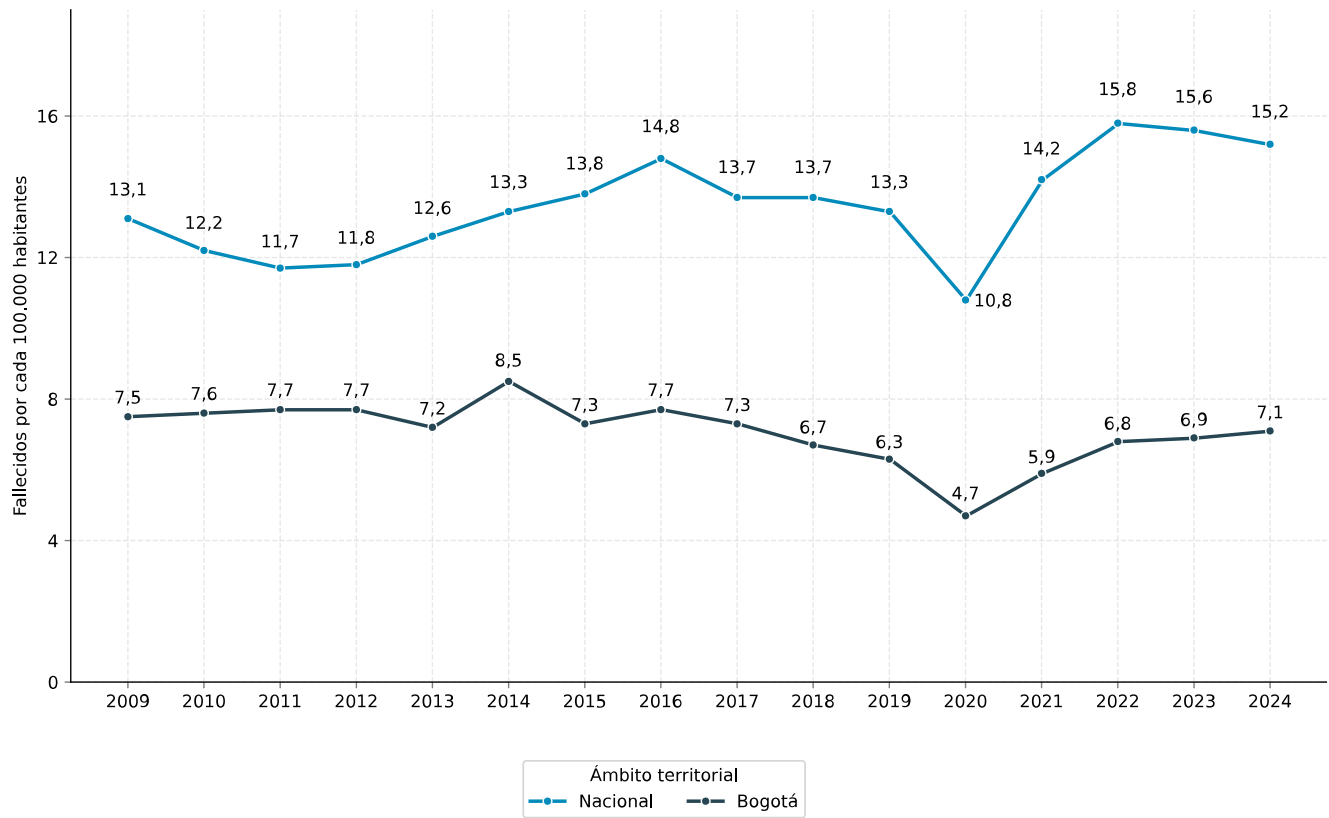


Elaboración: SDM-DIM. Fuente nacional: ONSV-ANSV con datos preliminares a 2024.
*Fuente Bogotá: SDM-SIGAT. Proyecciones de población DANE. Datos de Fallecidos a 30 días.

Al comparar a Bogotá con otras ciudades de categoría especial se observa que, tras la pandemia, el **crecimiento en la siniestralidad en la capital fue menor** que en el resto de las ciudades analizadas. Este comportamiento sugiere un mayor control sobre los factores que inciden en la ocurrencia de siniestros viales en Bogotá. Con excepción de Barranquilla, todas las demás ciudades presentaron una tasa de crecimiento en la siniestralidad superior a la observada en Bogotá.

1.3 Tasa de mortalidad c/100.000 habitantes Bogotá vs. Nación

Gráfica 2 / Tasa de mortalidad por cada 100.000 habitantes Bogotá vs. Nación

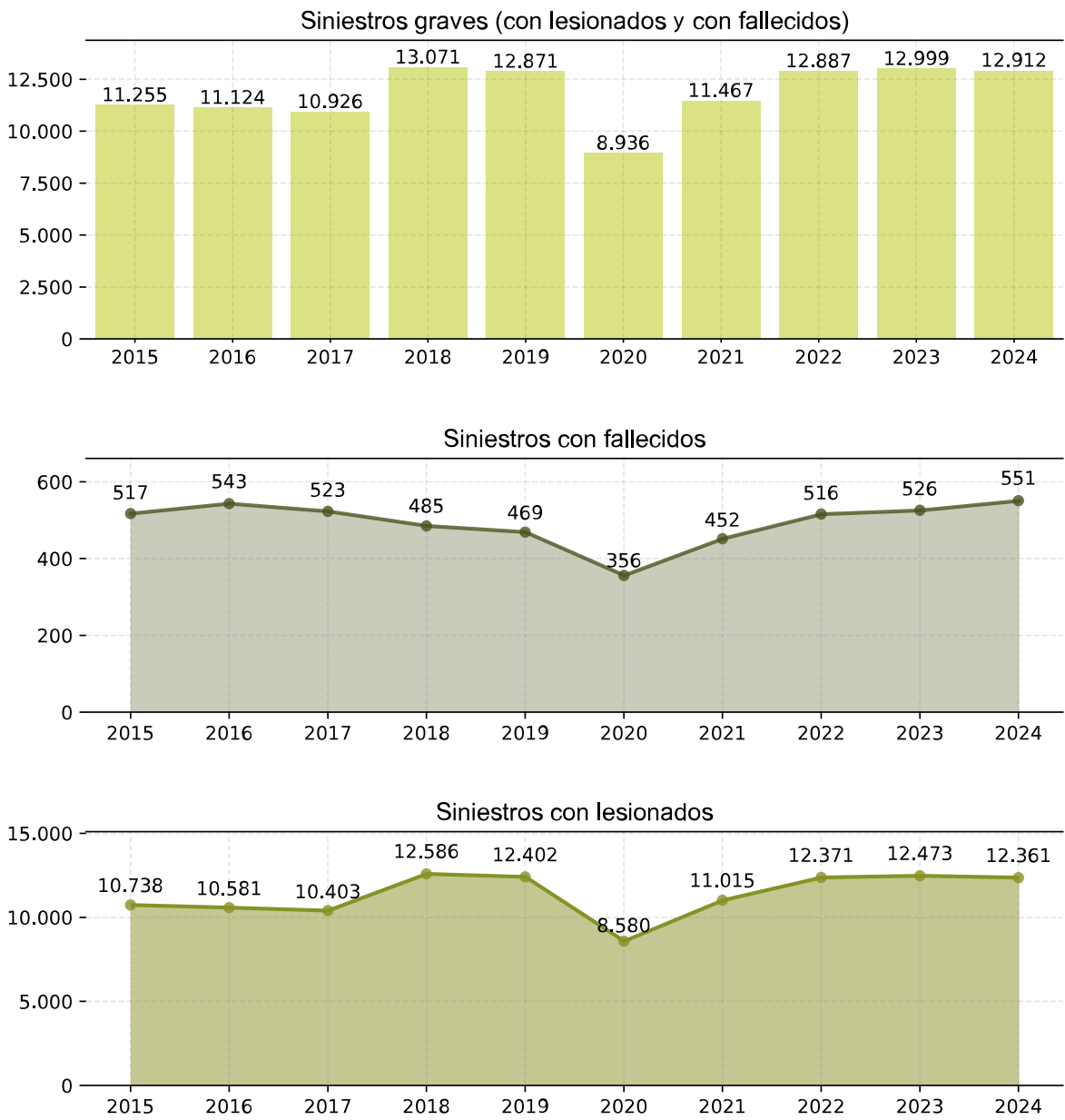


Elaboración: SDM-DIM. Fuente Bogotá: SDM-SIGAT. Fuente nación: ANSV-OSV, DANE. Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial, con datos preliminares a 2024, indicador de 30 días y población de las proyecciones DANE post COVID19.

A nivel nacional, la tasa de víctimas por siniestros de tránsito en 2024 **fue más del doble de la registrada en Bogotá**. Asimismo, tras la pandemia, se observó un aumento más pronunciado en la mortalidad a nivel nacional en comparación con la capital. Sin embargo, mientras la tendencia nacional mostró una disminución en el número de víctimas durante 2024, **Bogotá experimentó un aumento en este indicador**.

1.4 Siniestralidad histórica en Bogotá

Gráfica 3 / Siniestros graves, con fallecidos o lesionados (2015 - 2024)

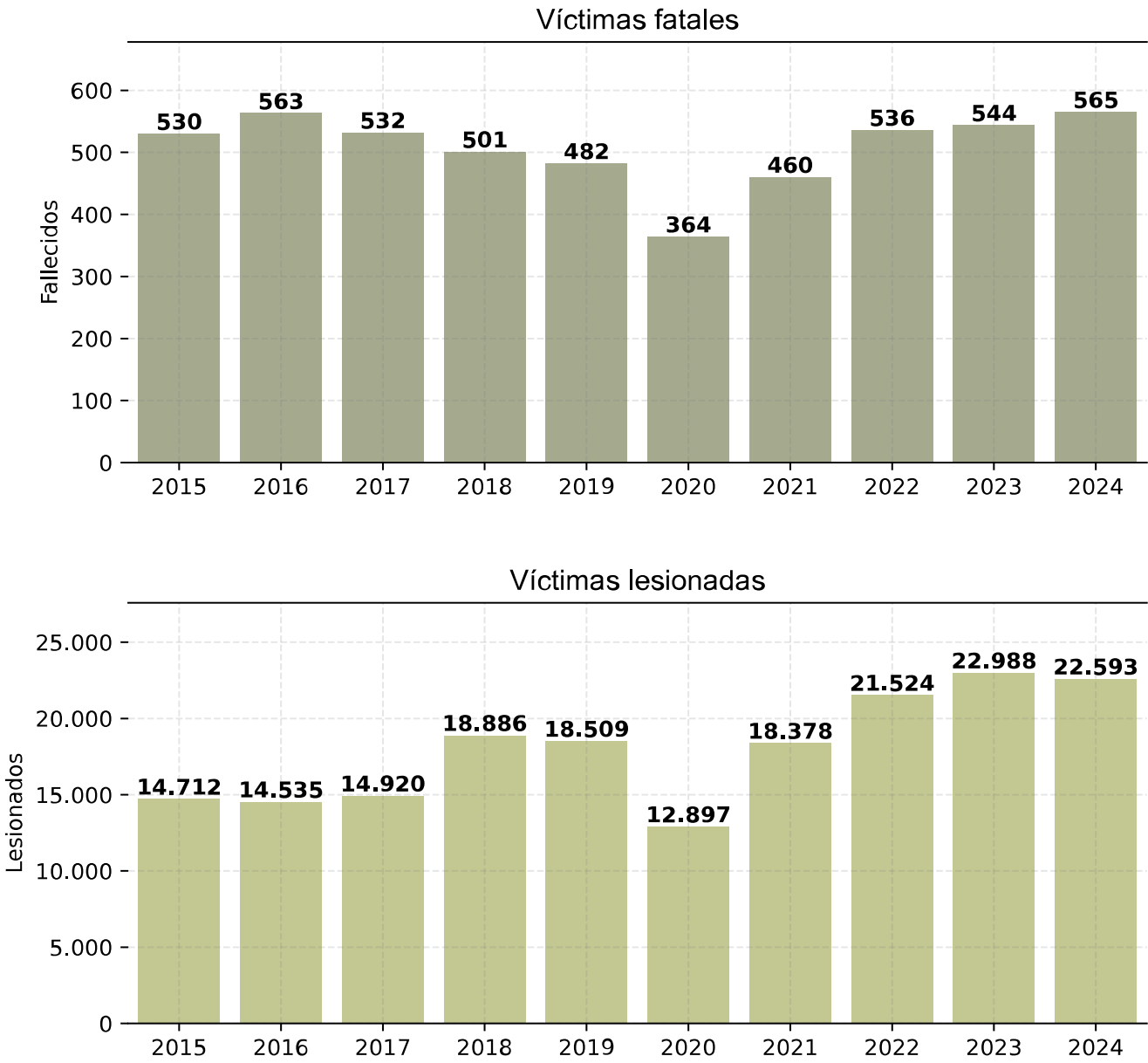


Elaboración: SDM-DIM. Fuente Bogotá: SDM-SIGAT. Datos de siniestros con fallecidos a 30 días.
En los siniestros con fallecidos o lesionados se puede registrar más de una víctima.

En comparación con el año 2023, el total de siniestros graves y con lesionados mostró una disminución. Sin embargo, los siniestros con fatalidades registraron un aumento, lo que marca una tendencia diferenciada en los tipos de incidentes viales.

1.5 Histórico víctimas fallecidas y lesionadas

Gráfica 4 / Histórico víctimas fallecidas y lesionadas (2015 - 2024)

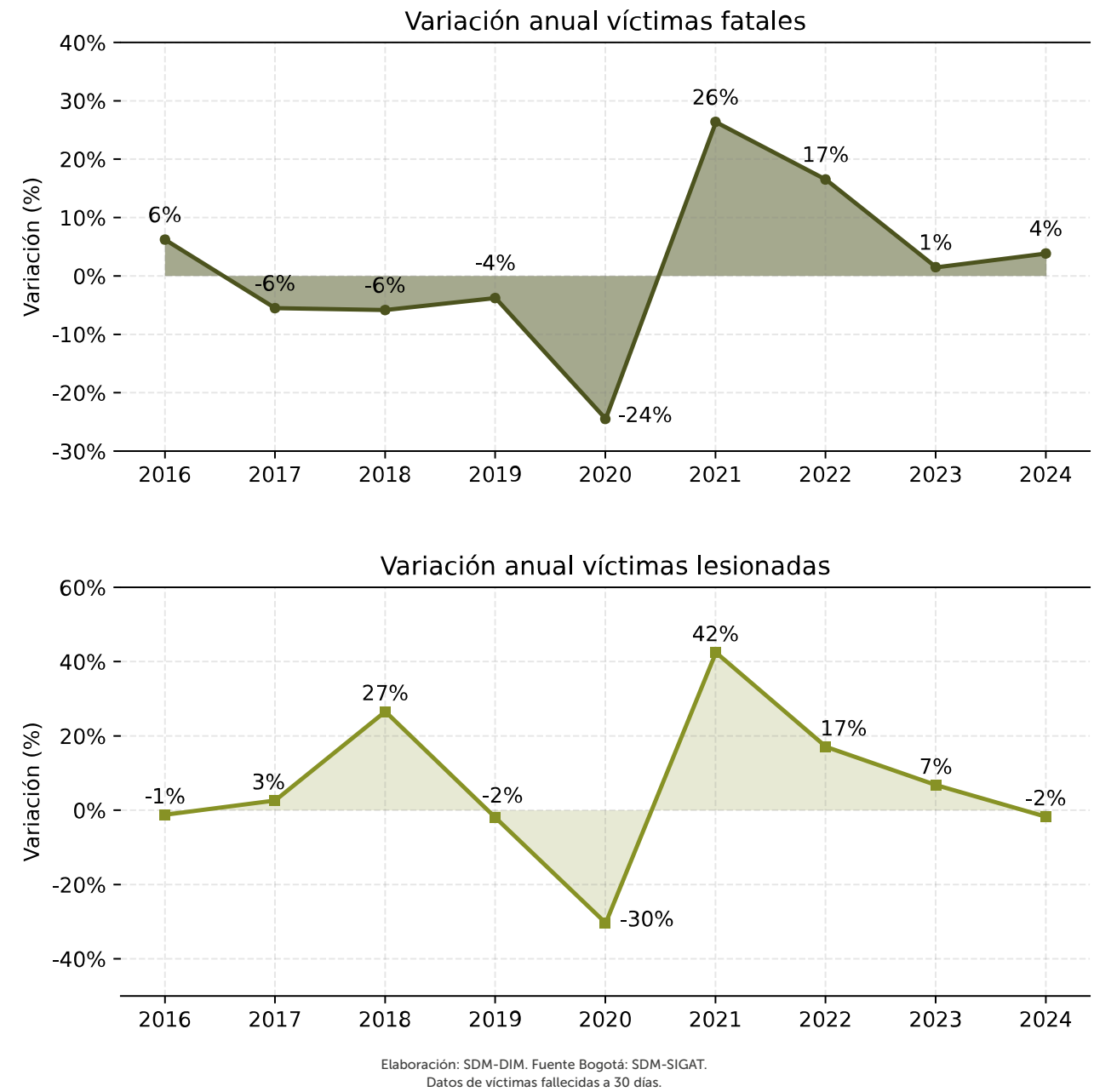


Elaboración: SDM-DIM. Fuente: SDM-SIGAT.
Datos de víctimas fallecidas a 30 días.

En 2024, se registró en Bogotá una **disminución en el número de lesionados** por siniestros viales, siendo la primera vez desde 2019 que se observa esta tendencia, (se exceptúa el 2020 a causa de la pandemia). No obstante, el número de **víctimas fatales aumentó un 4 %** en comparación con 2023, alcanzando un total de **565 muertes**.

1.6 Variación anual de víctimas fallecidas y lesionadas

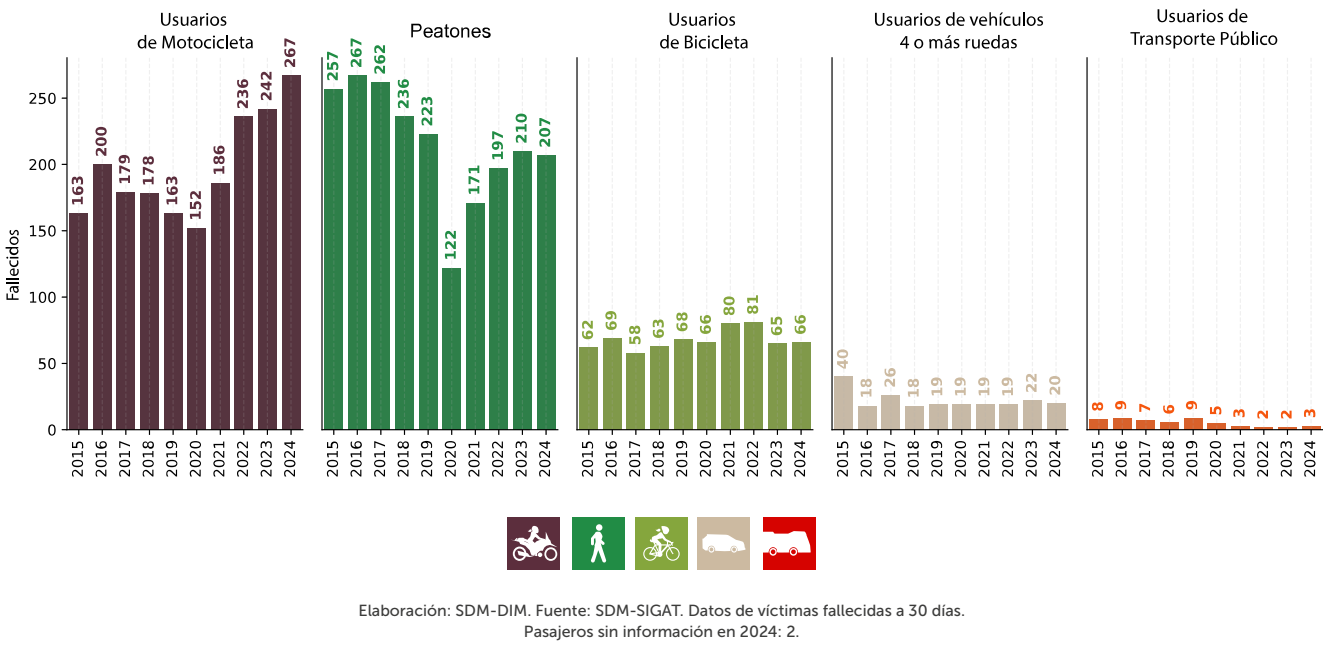
Gráfica 5 / Variación anual de víctimas fallecidas y lesionadas (2015 - 2024)



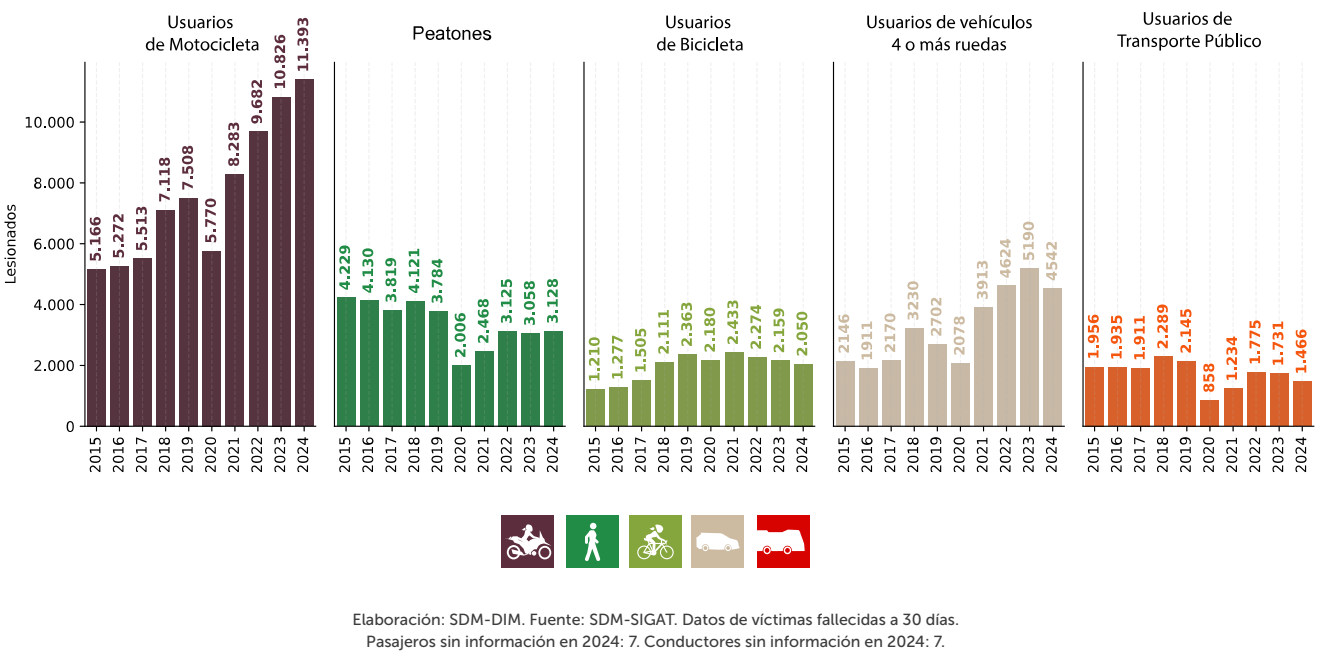
Entre 2016 y 2020 se observó una disminución continua en el número de fatalidades por siniestros viales. Sin embargo, **tras la pandemia, aumentaron tanto los siniestros con lesionados como los que involucraron fallecidos**, una tendencia similar a la observada en otros países de la región debido a los cambios en las dinámicas de movilidad hacia un mayor uso de vehículos unipersonales. En los últimos dos años, **se ha evidenciado una estabilización en las fatalidades y una disminución en el número de heridos** para 2024.

1.7 Histórico víctimas fallecidas y lesionadas según condición

Gráfica 6 / Histórico víctimas fallecidas por actor (2015 - 2024)



Gráfica 7 / Histórico víctimas lesionadas por actor (2015 - 2024)



Nota: Las categorías de usuarios (U.) incluyen conductores y pasajeros en el caso de motocicletas, bicicletas, transporte público y vehículos de 4 o más ruedas.

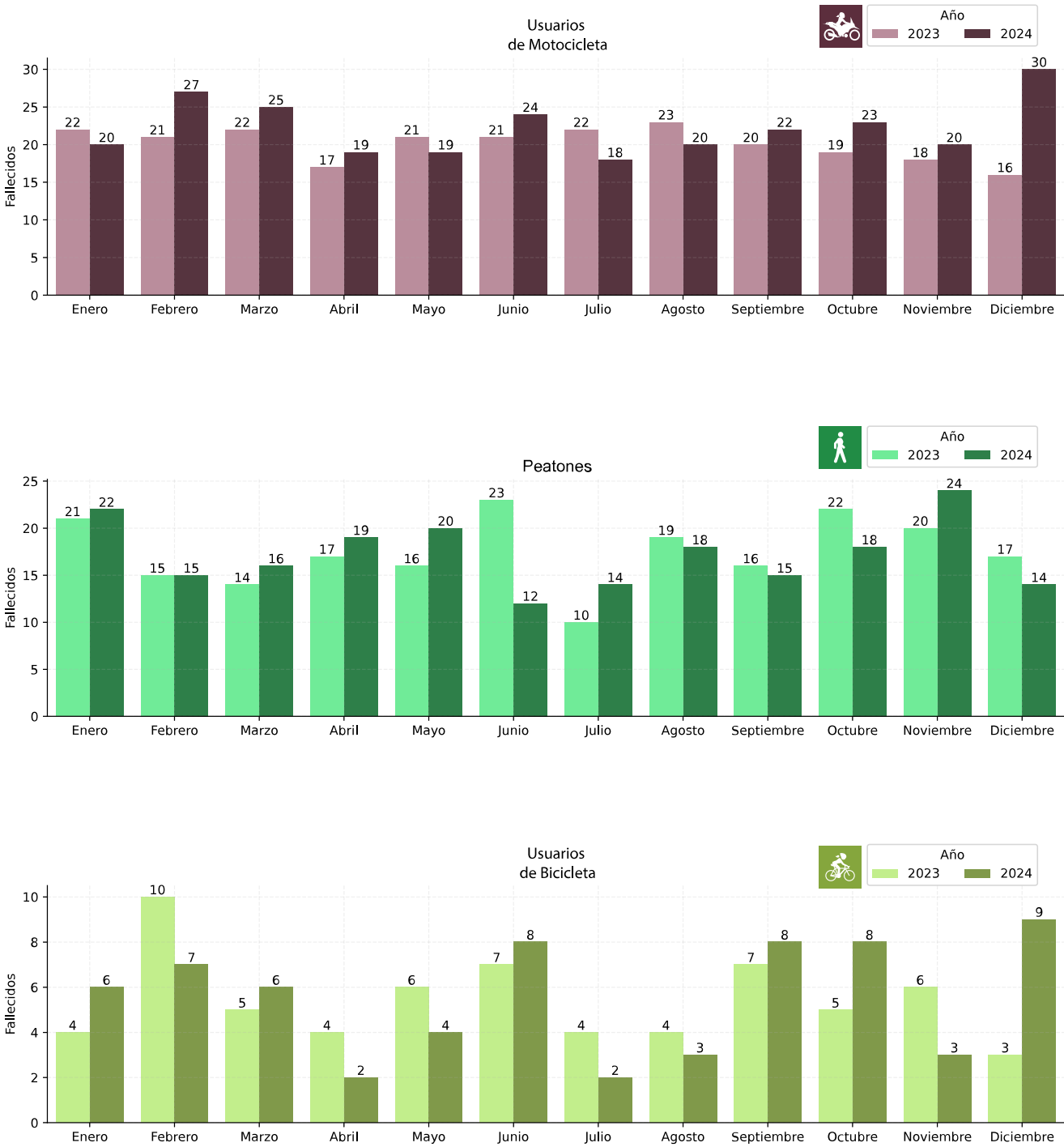
Nota: La categoría usuarios de vehículos de 4 o más ruedas incluye los siguientes grupos: usuarios de vehículos livianos, usuarios de transporte de carga y usuarios de transporte público individual (taxis).

Al desagregar los datos por modo de transporte, **se observa una tendencia a la reducción tanto en víctimas fatales como en lesionados de peatones.** En contraste, los **usuarios de motocicletas muestran un aumento significativo en las fatalidades** a razón de los cambios en las dinámicas de transporte seguidos a la pandemia del COVID-19, con un incremento del 41 % entre 2021 y 2024.



1.8 Actores viales fallecidos por mes del año (2023 - 2024)

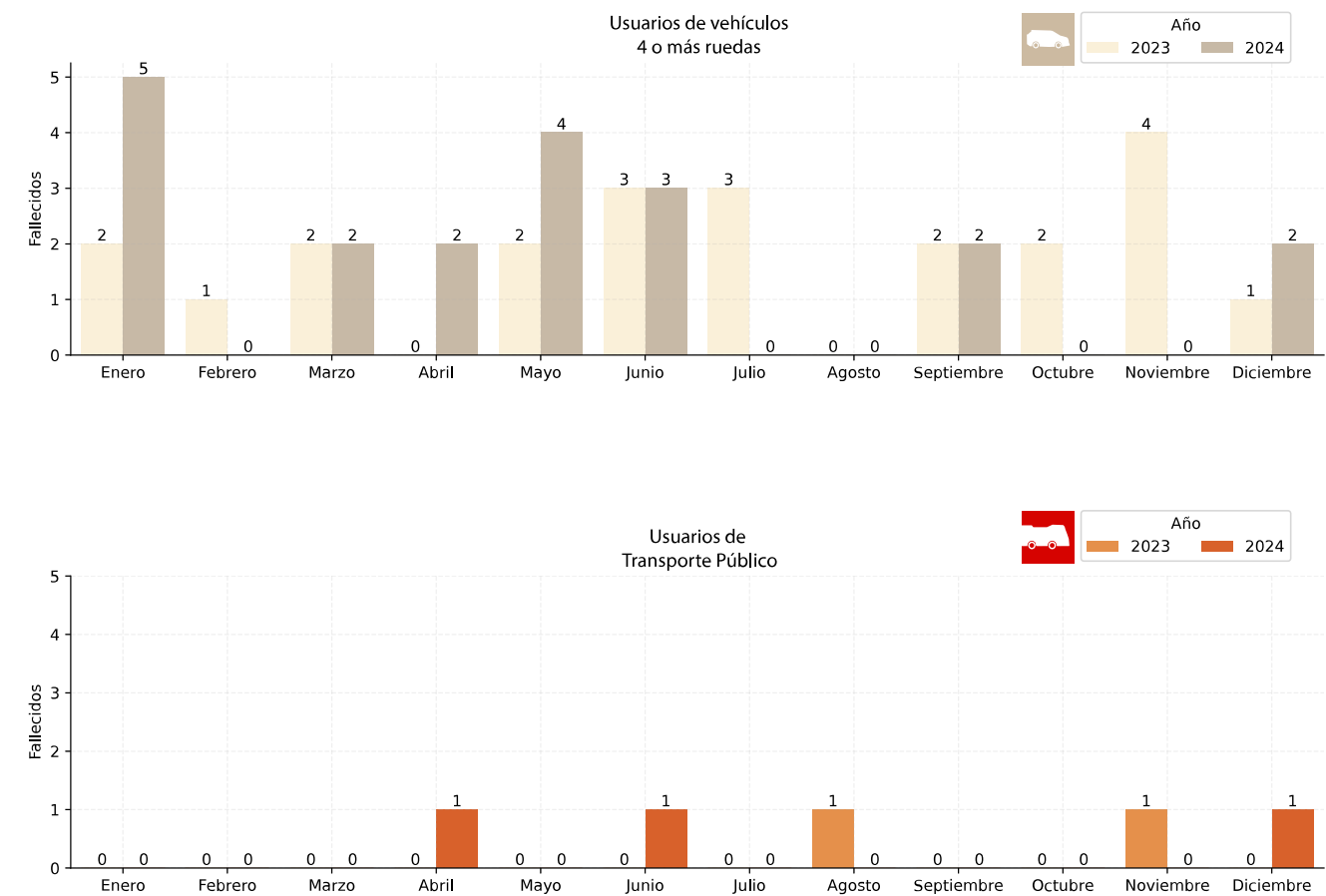
Gráfica 8 / Actores viales fallecidos según mes del año (2023 vs. 2024)



Elaboración: SDM-DIM. Fuente: SDM-SIGAT.
Datos de víctimas fallecidas a 30 días.

1.8 Actores viales fallecidos por mes del año (2023 - 2024)

Gráfica 8 / Actores viales fallecidos según mes del año (2023 vs. 2024)



Elaboración: SDM-DIM. Fuente: SDM-SIGAT.
Datos de víctimas fallecidas a 30 días.

Nota: Las categorías de usuarios (U.) incluyen conductores y pasajeros en el caso de motocicletas, bicicletas, transporte público y vehículos de 4 o más ruedas.

Nota: La categoría usuarios de vehículos de 4 o más ruedas incluye los siguientes grupos: usuarios de vehículos livianos, usuarios de transporte de carga y usuarios de transporte público individual (taxis).

El análisis mensual de las fatalidades en 2024 revela que **diciembre fue el mes más crítico para los usuarios de motocicletas y bicicletas**. Entre junio y octubre, se registraron reducciones en las fatalidades de peatones en comparación con el año anterior. **El primer trimestre del año resultó especialmente crítico para motociclistas, peatones y ciclistas**. Por su parte, los usuarios de vehículos de cuatro o más ruedas experimentaron el mayor número de fatalidades entre enero y mayo.

CARACTERIZACIÓN DE LA SINIESTRALIDAD

Capítulo 2



2.1 Datos clave siniestralidad



Imagen de Walter Gómez / SDM



En 2024 se presentó un total de **12.361** siniestros con **lesionados** y **551** con **fallecidos**.



De los **551 siniestros con fallecidos**, el **55 %** estuvo relacionado con choques seguido por atropellos en un **38 %**.



La ocurrencia de siniestros con **víctimas fallecidas** tuvo mayor incidencia en las horas de la **tarde noche y madrugada**, esto es desde las 15:00 a las 18:00 y de 22:00 a las 4:00 respectivamente.



De los **12.361 siniestros con lesionados**, el **69 %** estuvo relacionado con choques seguido por atropellos en un **20 %**.



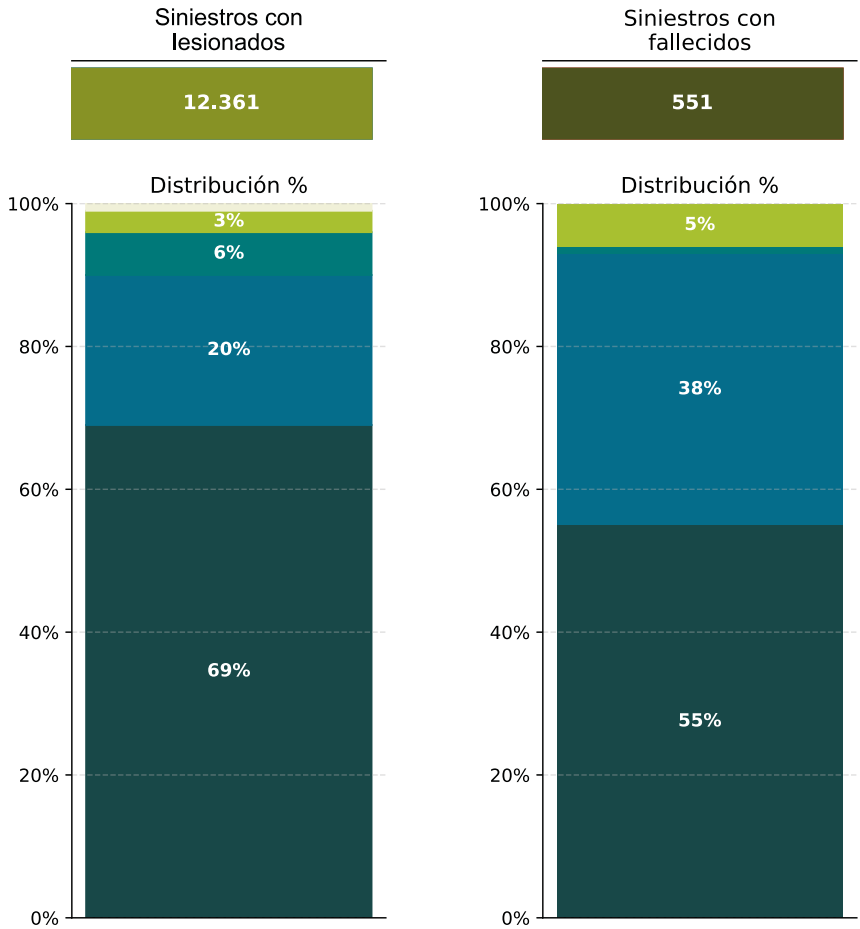
La ocurrencia de **siniestros con lesionados** tuvo mayor incidencia en el periodo comprendido entre las **5:00 a las 9:00 y 16:00 a las 20:00**.



La localidades que registraron un mayor número de siniestros con fallecidos y lesionados fueron: **Kennedy** (Fallecidos: 69, Lesionados: 1.740), **Engativá** (Fallecidos: 53, Lesionados: 1.092), **Suba** (Fallecidos: 49, Lesionados: 1.062).

2.2 Siniestros por gravedad y clase

Gráfica 9 / Siniestros por gravedad y clase durante el año 2024



Clase de siniestro	Siniestro con lesionados	Siniestro con fallecidos
Choque	8.558	305
Atropello	2.634	208
Caída de ocupante	696	4
Volcamiento	334	32
Otro	139	2

Elaboración: SDM-DIM. Fuente: SDM-SIGAT.
Datos de siniestros graves con víctimas fallecidas a 30 días.

La mayoría de los siniestros con **lesionados y fallecidos** corresponden a choques entre dos o más vehículos, seguidos por atropellos. Estos últimos representaron el **38 %** de las fatalidades totales, lo que evidencia la **alta vulnerabilidad de los peatones** en los siniestros viales.

La descripción individual de la categoría choque hace referencia a los siguientes elementos:

Tabla 1 / Discriminación por categoría en los siniestros con clase choque

Categoría choque	Con lesionados	Con Fallecidos
Vehículo	8.105	223
Objeto fijo	428	77
Semoviente	10	1
Tren	8	1
Sin información	7	3
Total	8.558	305

Elaboración: SDM-DIM. Fuente: SDM-SIGAT.
Datos de siniestros graves con víctimas fallecidas a 30 días.

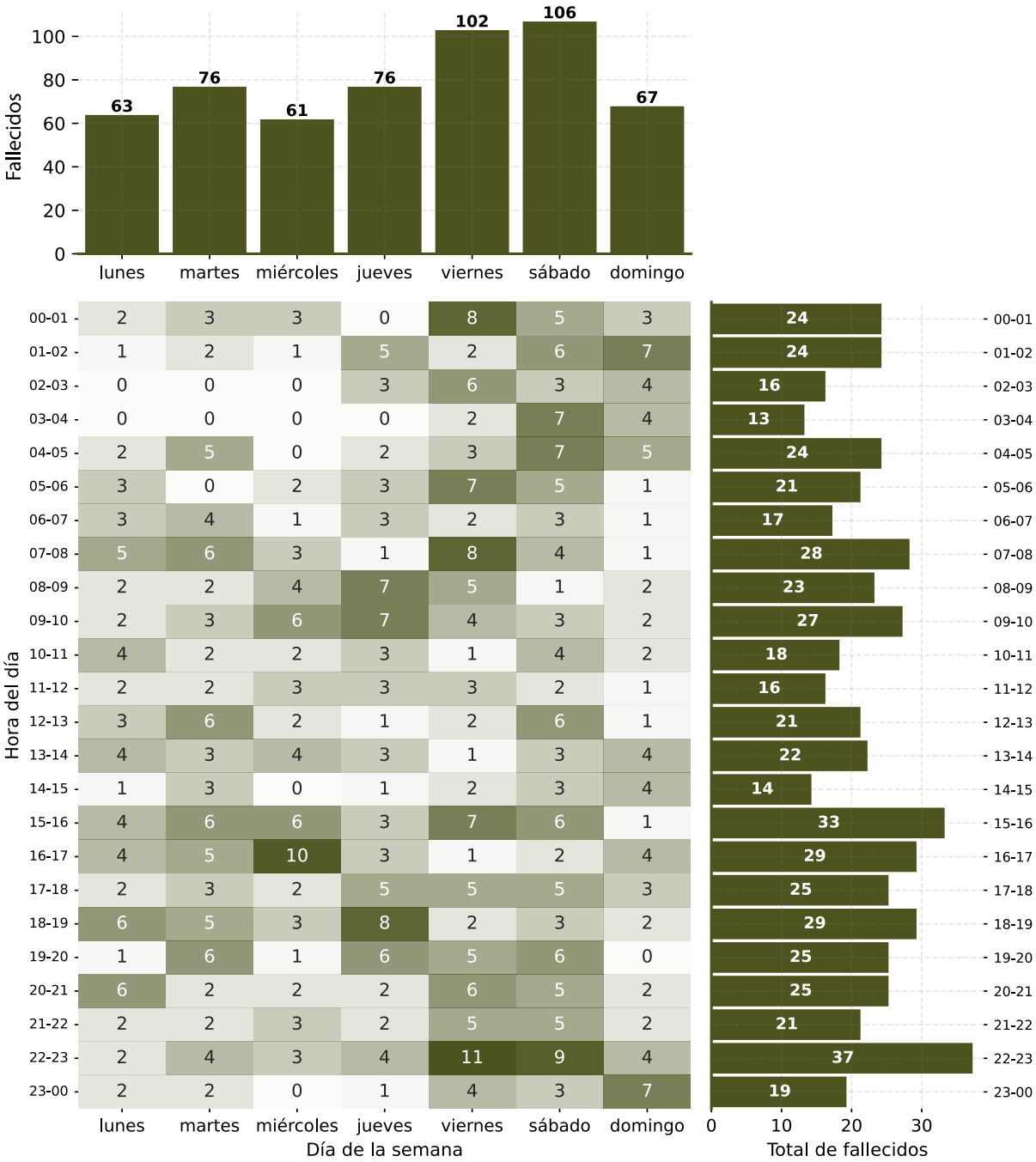
Nota: Los choques con objeto fijo pueden estar relacionados con alguno de los siguientes elementos: Muro, poste, árbol, barandas, semáforo, inmueble, hidrante, valla, señal, tarima, caseta, vehículo estacionado u otro identificado por el agente de tránsito.

Se observa que la mayoría de los casos involucran vehículos, con **8.105** siniestros con **lesionados (94,7 %)** y 223 con **fallecidos (73,1 %)**, lo que indica que los choques entre vehículos representan el mayor riesgo para la integridad de las personas.

Los impactos contra objetos fijos, aunque significativamente menores en cantidad (**428** con **lesionados** y **77 con fallecidos**), presentan una mayor letalidad relativa, lo que sugiere que estos choques pueden estar asociados a altas velocidades o pérdida de control del vehículo.

2.3 Siniestros con fatalidades por hora y día de la semana

Gráfica 10 / Siniestros con víctimas fatales por día de la semana y hora del día durante en año 2024

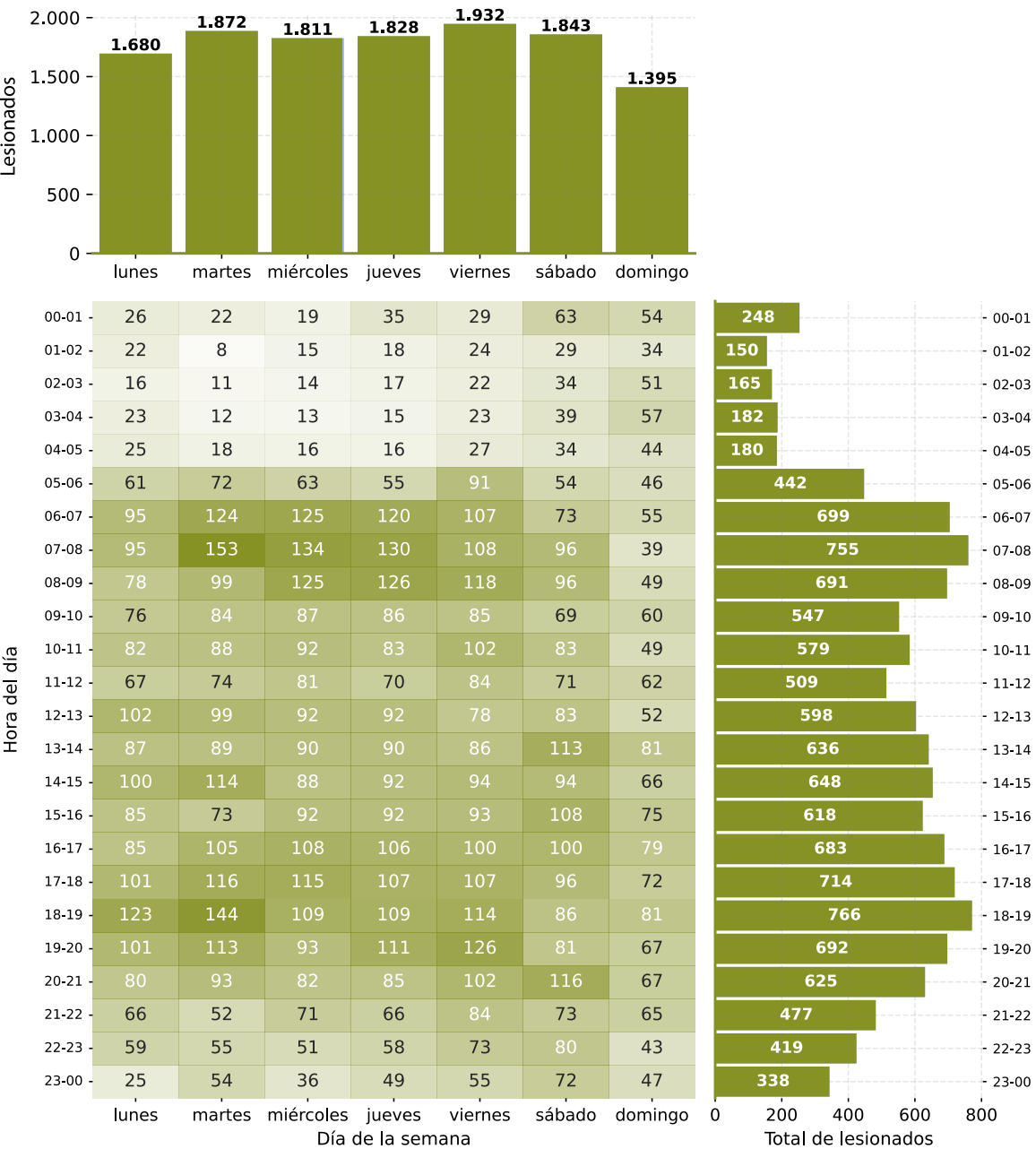


Elaboración: SDM-DIM. Fuente: SDM-SIGAT. Datos a 30 días.

El horario con mayor número de **fatalidades en 2024** fue de **22:00 a 23:00**, con un total de **37 víctimas**, de las cuales 20 ocurrieron los viernes y sábados. Además, se identificaron picos de fatalidades tanto en horario nocturno como durante las horas pico a lo largo de la semana. Los días con mayor número de **fatalidades** fueron, precisamente, los **viernes y sábados**.

2.4 Siniestros con lesionados por hora y día de la semana

Gráfica 11 / Siniestros con víctimas lesionadas por día de la semana y hora del día durante en año 2024

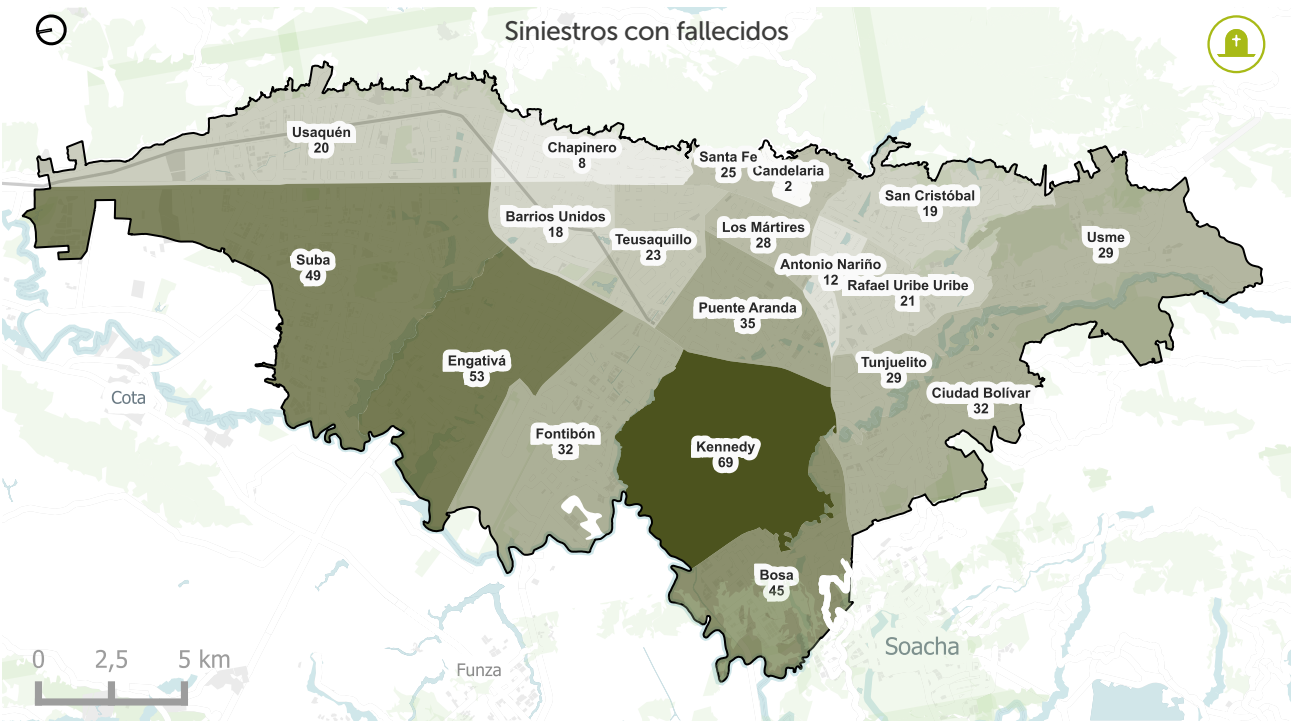


Elaboración: SDM-DIM. Fuente: SDM-SIGAT. Datos a 30 días.

Las horas con mayor registro de lesionados coinciden con las horas en las que más se realizan viajes en la ciudad. **El día con mayor número de lesionados fue el viernes**, aunque la diferencia respecto a otros días es menos marcada que en el caso de las fatalidades. A diferencia de estas últimas, no se observa un pico de lesionados en horario nocturno, lo que podría explicarse por las **mayores velocidades registradas durante la noche y su relación con la gravedad de los siniestros**.

2.5 Siniestros graves por localidad

Gráfica 12 / Siniestros graves con fallecidos y con lesionados por localidad durante 2024



Elaboración: SDM-DIM. Fuente: SDM-SIGAT. Datos de víctimas fallecidas a 30 días.

VÍCTIMAS DE SINIESTROS VIALES

Capítulo 3



3.1 Datos clave fallecidos y lesionados



Imagen de Walter Gómez / SDM



565 personas fallecieron en Bogotá durante el último año a causa de siniestros viales.



El número de **fatalidades** en las que estuvieron involucrados **usuarios de motocicleta** **viene aumentando desde 2015**, pasando del 31 % al 47 % en 2024.



El **52 %** de los usuarios **fallecidos en motocicleta** tuvo interacción con objetos fijos (**28 %**) y vehículos de carga (**24 %**).



37% de las **víctimas fatales** eran **peatones**, el actor más vulnerable.



La localidad con mayor cantidad de usuarios de bicicleta **fallecidos** fue **Suba** con un total de **11 víctimas** en 2024.



Los meses con más **víctimas fatales** fueron enero y diciembre con **54** y **56 fallecidos** respectivamente.



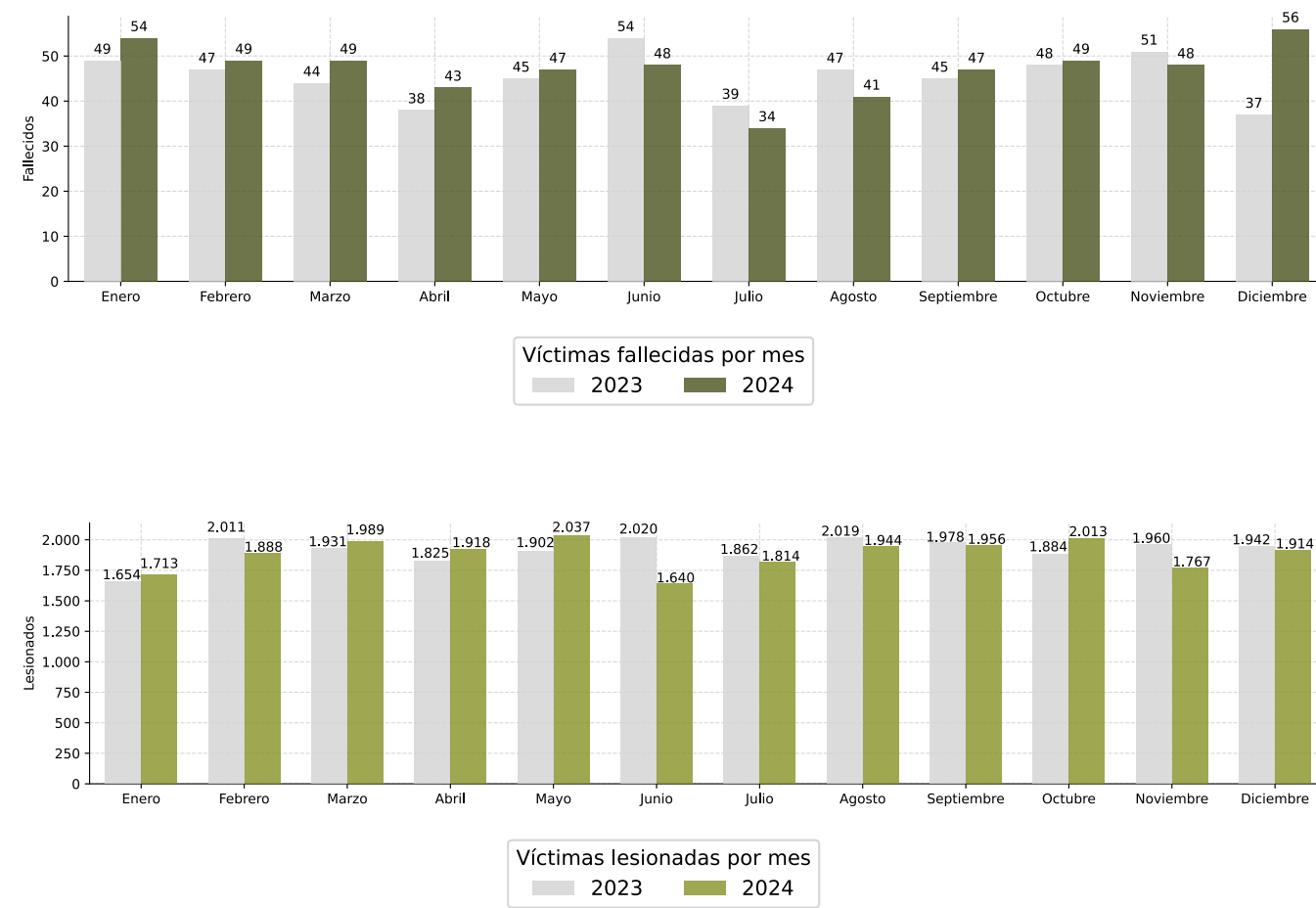
66 usuarios de bicicleta fallecieron y **2.049** resultaron lesionados en siniestros viales.



El grupo etario con mayor cantidad de **fallecidos** se situó entre los **20** y **24** años.

3.2 Víctimas fallecidas y lesionadas por mes

Gráfica 13 / Víctimas fallecidas y lesionadas por mes (2023 vs. 2024)

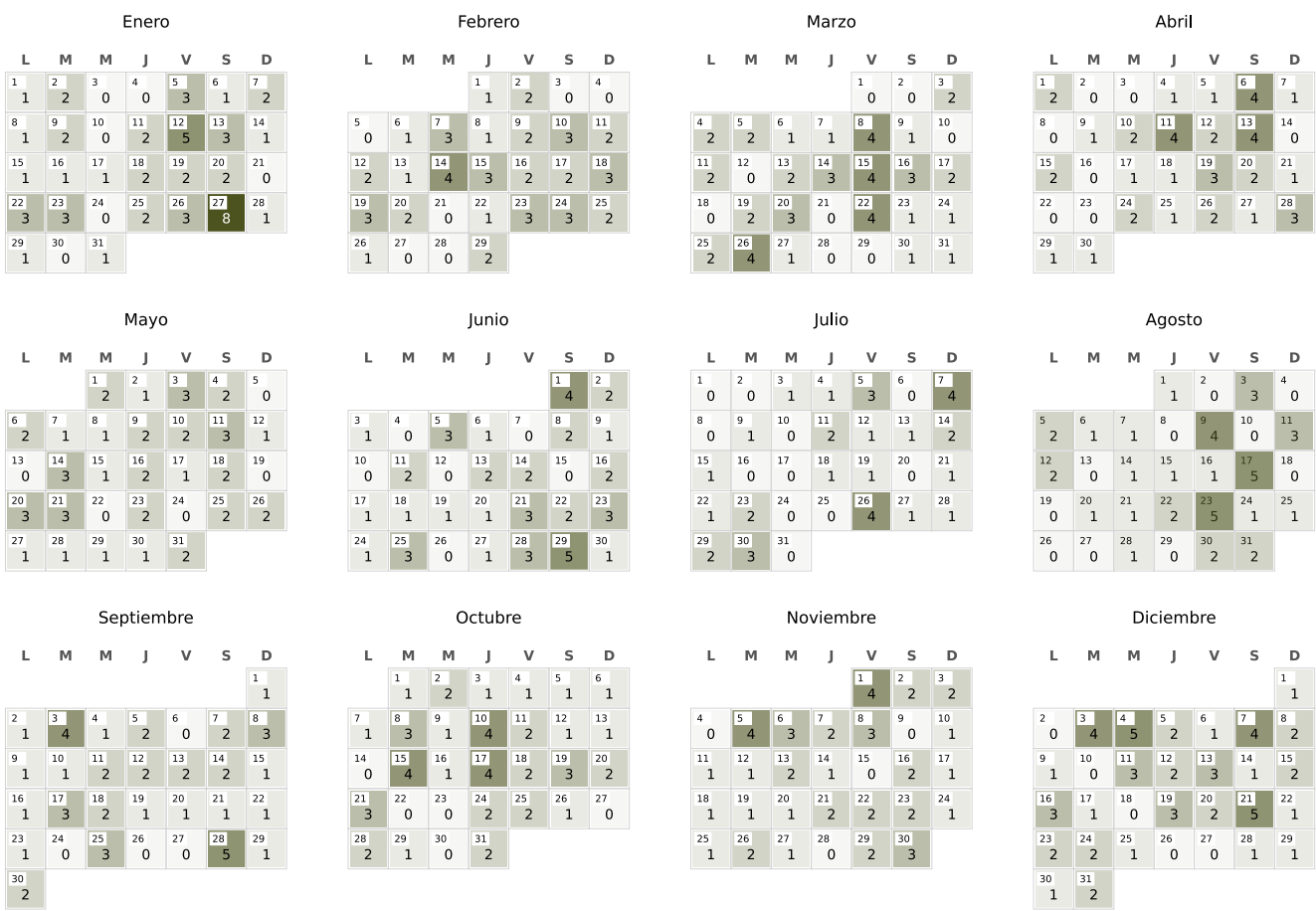


Elaboración: SDM-DIM. Fuente Bogotá: SDM-SIGAT.
Datos de víctimas fallecidas a 30 días.

En comparación con 2023, el último mes de 2024 cerró con un aumento en el número de fatalidades, aunque esta no fue la tendencia predominante a lo largo del año. **Durante junio, julio, agosto y noviembre se registraron reducciones en las fatalidades**, con un promedio mensual de disminución del **10,6 %** en esos meses. Diciembre presentó un comportamiento atípico y crítico en términos de fatalidades, aunque mostró una disminución en el número de lesionados. Durante siete meses hubo reducción de lesionados en comparación con 2023. Por otro lado, junio fue el mes con menor cantidad de lesionados, con una reducción del **18,8 %**, lo que equivale a 380 lesionados menos en comparación con el mismo mes de 2023.

3.3 Calendario de víctimas fallecidas

Gráfica 14 / Calendario de víctimas fallecidas en siniestros viales durante el año 2024

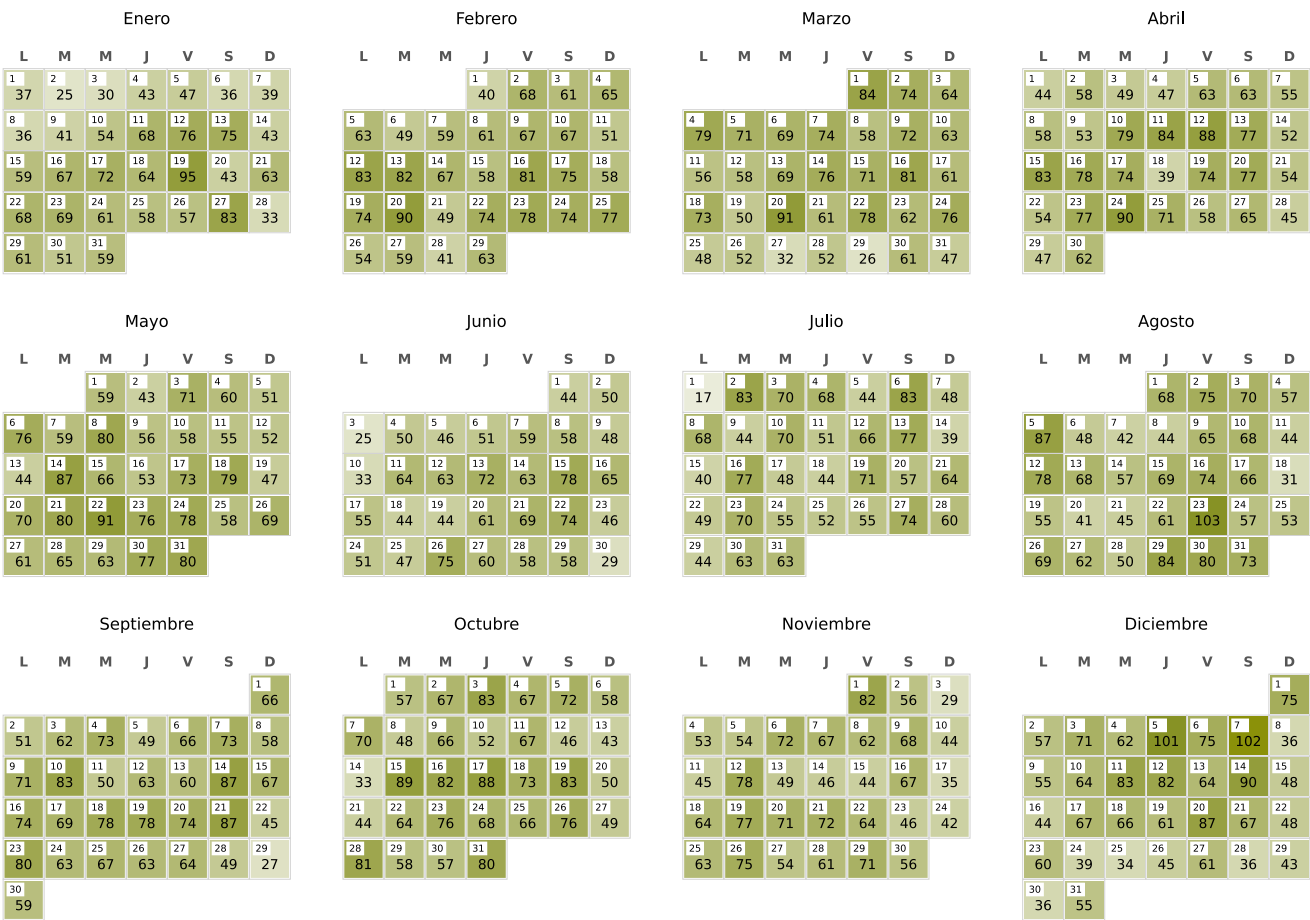


Elaboración: SDM-DIM. Fuente Bogotá: SDM-SIGAT.
Datos de víctimas fallecidas a 30 días.

En 2024, **se registraron 77 días sin víctimas fatales por siniestros viales**, lo que significa que ocurrieron fallecimientos en 8 de cada 10 días del año y el periodo más largo sin fallecimientos fue de tres días. Julio fue el mes con la mayor cantidad de días sin víctimas, con un total de 11, seguido de agosto con 10 días. **En contraste, octubre y noviembre fueron los meses más críticos**, con solo 4 días sin fallecidos cada uno. En promedio, 6 días por mes transcurrieron sin siniestros fatales durante el año.

3.4 Calendario de víctimas lesionadas

Gráfica 15 / Calendario de víctimas lesionadas en siniestros viales durante el año 2024

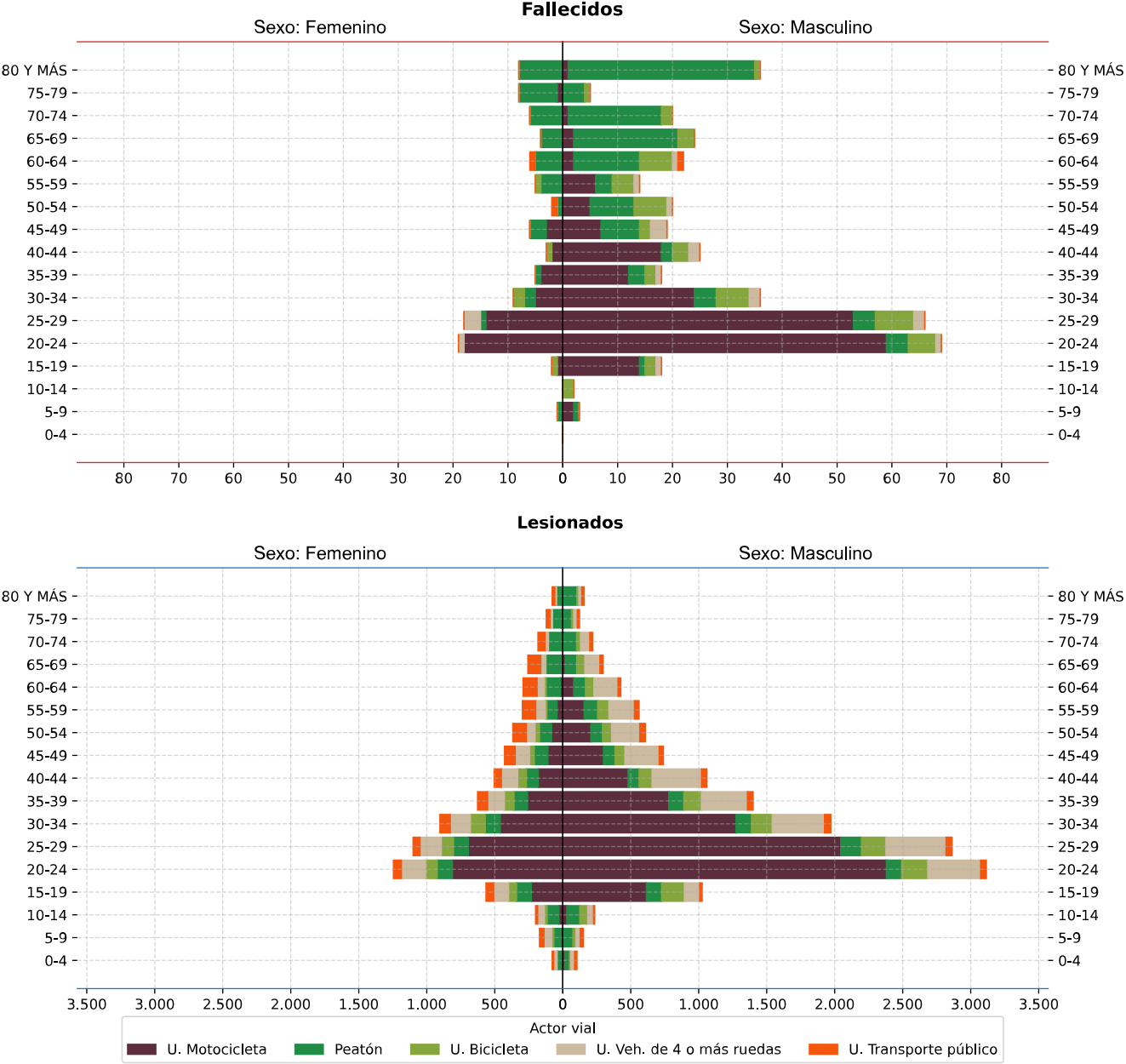


Elaboración: SDM-DIM. Fuente Bogotá: SDM-SIGAT. Datos de víctimas fallecidas a 30 días.

En 2024, se registraron lesionados por siniestros viales todos los días del año, con un mínimo de 17 personas lesionadas por día. Sin embargo, **se observaron picos de víctimas durante octubre y el fin de semana que marcó el inicio de la temporada navideña**, coincidiendo con la celebración del Día de las Velitas. En ambos casos, el aumento en el número de lesiones podría atribuirse a un mayor riesgo y/o una mayor exposición de los usuarios viales durante esos periodos.

3.5 Víctimas fallecidas y lesionadas por sexo, edad y condición

Gráfica 16 / Víctimas fallecidas y lesionadas por género, edad y condición durante el año 2024



Elaboración: SDM-DIM. Fuente: SDM-SIGAT. Datos de víctimas fallecidas a 30 días. 66 casos de fallecidos sin información de sexo o edad. 128 casos de lesionados sin información de sexo o edad.

Nota: Las categorías de usuarios incluyen conductores y pasajeros en el caso de motocicletas, bicicletas, transporte público y vehículos de 4 o más ruedas.

Nota: La categoría usuarios de vehículos de 4 o más ruedas incluye los siguientes grupos: usuarios de vehículos livianos, usuarios de transporte de carga y usuarios de transporte público individual (taxis).

En 2024, las personas de entre **20 y 34 años**, tanto hombres como mujeres, representaron la mayor cantidad de **fallecidos (38.3 %) y lesionados (49,6 %)** aunque representan cerca del **27 %** de la población (DANE, 2023). Este grupo etario realiza un alto número de viajes lo cual aumenta su exposición. La incurrencia en conductas de riesgo como el exceso de velocidad, mientras se conduce una motocicleta, puede aumentar su probabilidad de ser víctima. En este grupo etario, los fallecimientos de usuarios de motocicleta representaron el **64.7 %** y el **67,3 %** de los lesionados. Esto implica que durante el 2024, más del **30 %** de fallecidos y lesionados fueron motociclistas entre 20 - 34 años.

Por otra parte, la mayoría de los peatones fallecidos fueron adultos mayores (**47,8 %**), aunque este grupo solo representa el **10,4 %** de los bogotanos (DANE, 2023). Esto evidencia su exposición al riesgo, ya que este grupo etario realiza casi la mitad de sus viajes a pie (Encuesta de Movilidad, 2023). Además deja ver su vulnerabilidad por la interacción con usuarios de motocicleta ya que el **64,6 %** de fallecimientos en este grupo ocurre por interacciones con este modo de transporte.



Imagen de Walter Gómez / SDM

3.6 Matriz de interacción de víctimas fallecidas y lesionadas

Gráfica 17 / Matriz de interacción de víctimas fallecidas y lesionadas según vehículo o actor involucrado durante el año 2024

		Fallecidos							
		Vehículo, actor o elemento involucrado							
		Peatones	Bicicletas	Motocicletas	Vehículos livianos	Taxis	Vehículos de transporte público	Vehículos de transporte de carga	Objeto fijo, volcamiento o caída ocupante
Víctimas fallecidas	Peatones	0	5	108	42	1	33	18	0
	U. Bicicleta	0	0	10	8	2	17	25	4
	U. Motocicleta	4	5	21	52	10	32	63	75
	U. Veh. 4 o más ruedas	0	0	1	3	1	5	0	9
	U. Transporte público	0	0	0	0	0	0	0	3
	Sin información	0	0	1	1	0	0	0	0
		Lesionados							
		Vehículo, actor o elemento involucrado							
		Peatones	Bicicletas	Motocicletas	Vehículos livianos	Taxis	Vehículos de transporte público	Vehículos de transporte de carga	Objeto fijo, Volcamiento o caída ocupante
Víctimas lesionadas	Peatones	0	55	1.668	863	150	305	85	0
	U. Bicicleta	19	49	745	669	142	305	73	42
	U. Motocicleta	1.476	728	2.748	3.724	998	742	431	503
	U. Veh. 4 o más ruedas	232	256	1.704	1.135	268	295	166	330
	U. Transporte público	19	13	63	134	34	138	79	831
	Sin información	1	0	6	2	1	3	1	0

Elaboración: SDM-DIM. Fuente: SDM-SIGAT.
Datos de fallecidos a 30 días.

Nota: La matriz presenta la interacción entre las víctimas y los diferentes tipos de vehículos, actores viales u otros elementos involucrados en los siniestros viales, permitiendo identificar las interacciones más vulnerables y con mayor incidencia. Las filas representan el tipo de víctima (lesionadas o fallecidas), mientras que las columnas muestran el vehículo, actor vial o elemento con el que hubo interacción.

Para dar mayor claridad a la información presentada en la matriz, se señala que cuando se presentan siniestros múltiples (con 3 o más vehículos involucrados), solo se incluye la interacción de los usuarios viales y/o vehículos que tuvieron mayor gravedad en el siniestro, es decir, se identifican los dos actores principales (víctima vs interacción).

Nota: En la matriz de interacción la columna objeto fijo puede corresponder a uno de los siguientes elementos: Muro, poste, árbol, barandas, semáforo, inmueble, hidrante, valla, señal, tarima, caseta, vehículo estacionado u otro identificado por el agente de tránsito.

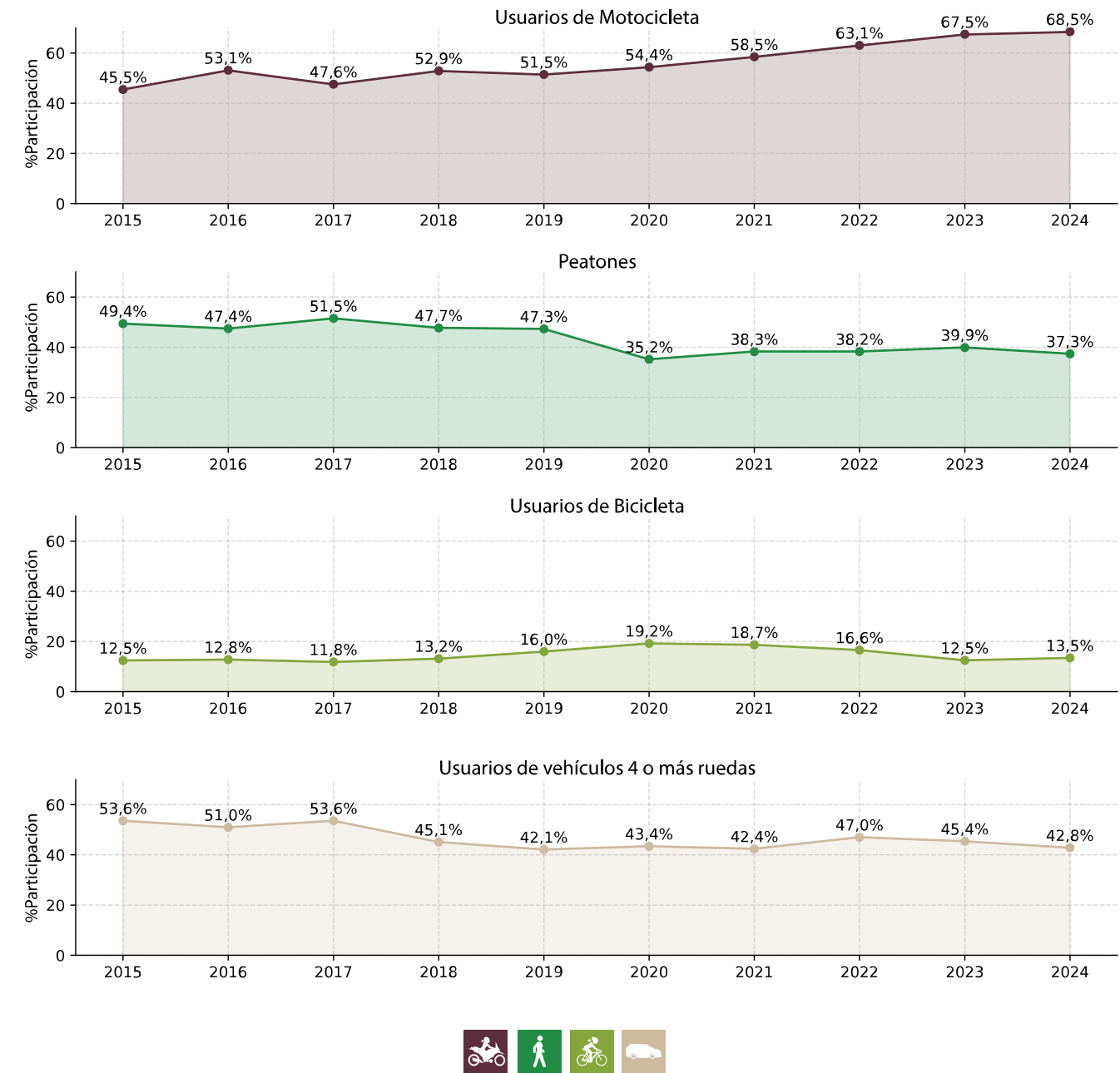
Las interacciones que provocan más víctimas no fueron idénticas para ambos tipos de consecuencia, **aunque ambas involucraron motocicletas**. La participación mayoritaria en muertes fue de peatones en interacción con motocicletas **(19,2 %)**, mientras la mayoría de lesionados estuvo asociada a interacciones entre motociclistas y conductores de vehículos ligeros **(16,6 %)**. En ambos casos, se evidencia una importante diferencia de masas entre actores que, en circunstancias con exceso de velocidad, está asociada al incremento de la probabilidad de lesión y muerte (OMS, 2023). Tanto para eventos con fallecidos como para eventos con lesionados, **en 2 de cada 3 siniestros hubo un usuario de motocicleta involucrado**.



Imagen de Carlos Sierra / SDM

3.7 Evolución de la proporción de fallecidos en siniestros viales por actor 2015-2024

Gráfica 18 / Evolución de la participación en siniestros fatales como parte o contraparte por actor vial (2015-2024)



Elaboración: SDM-DIM. Fuente: SDM-SIGAT.
Datos de fallecidos a 30 días.

Entre 2019 y 2024, **el número de fallecidos en siniestros viales que involucraron motocicletas aumentó un 33 %**, lo que representa un promedio anual de crecimiento del **5.9 %**. De manera similar, la proporción de fallecimientos de usuarios no motociclistas en interacción con motociclistas creció un **41,1 %** durante el mismo periodo, pasando de **85 en 2019 a 120 en 2024**. Desde 2022, más del **60 %** de las fatalidades por siniestro vial en la ciudad ocurrieron en situaciones donde hubo usuarios de motocicleta involucrados como parte o contraparte.

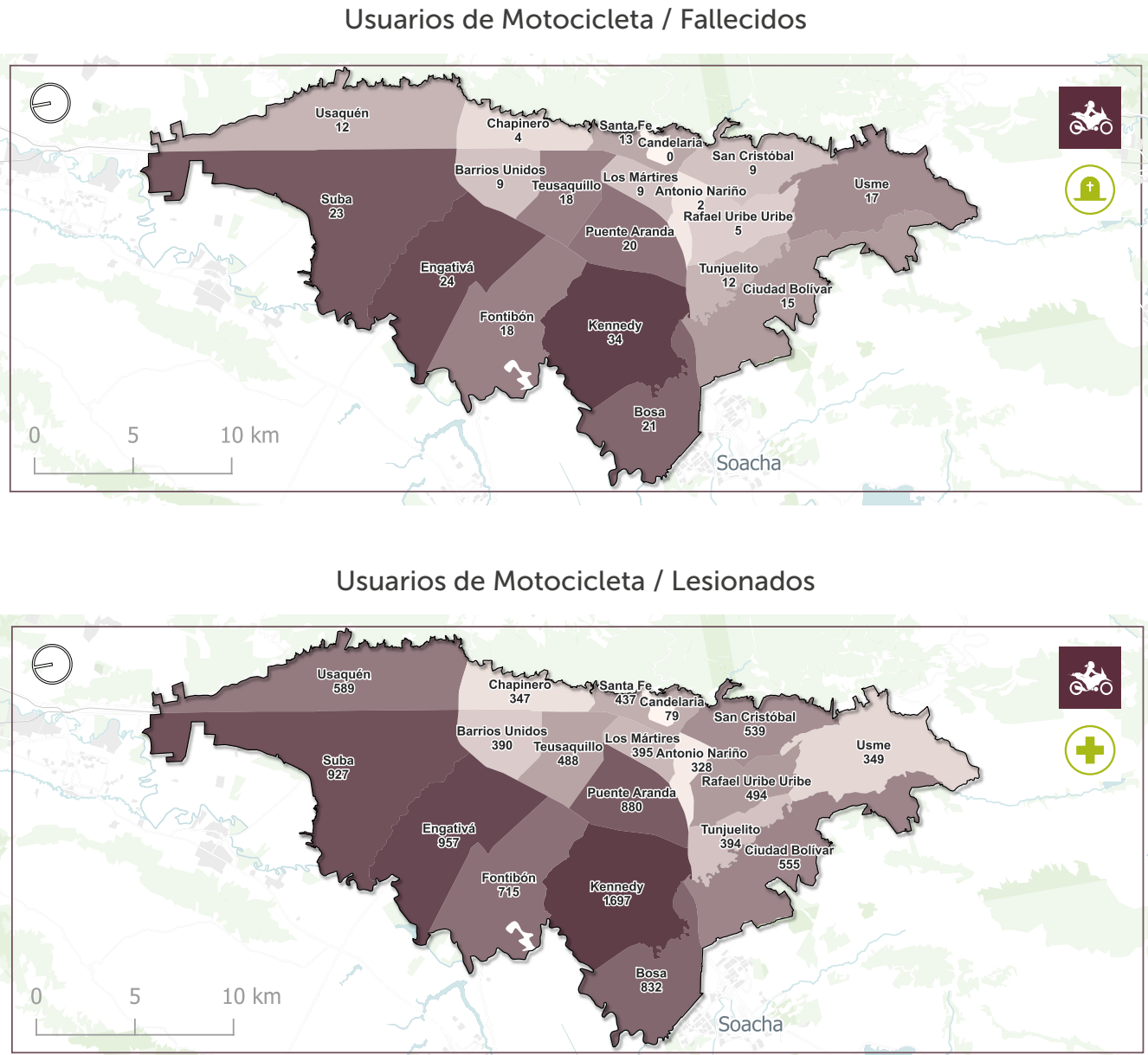
Ningún otro grupo de usuarios viales muestra una tendencia de incremento tan marcada como la de los motociclistas en este periodo de análisis. Además del aumento en el parque de motocicletas en la ciudad, es importante señalar que este tipo de vehículo circula mayoritariamente a velocidades que exceden los límites establecidos y reporta las velocidades medias más altas (JHU, 2024), lo que puede contribuir significativamente a explicar estos incrementos en las fatalidades.



Imagen de Walter Gómez / SDM

3.8 Víctimas fallecidas y lesionadas por localidad

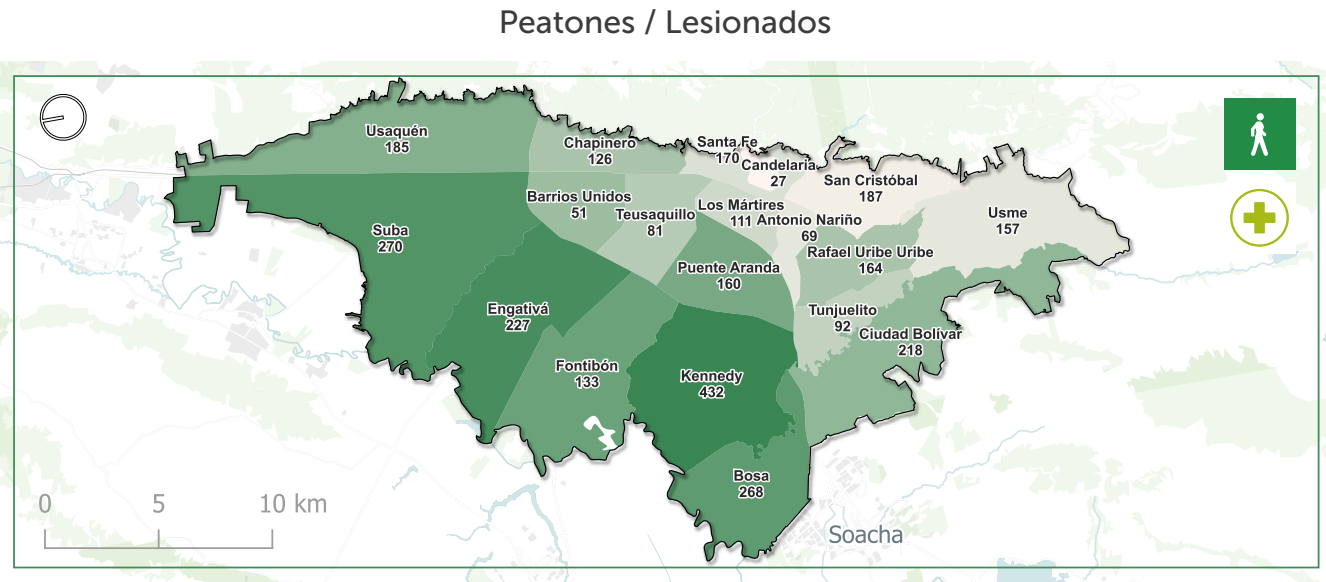
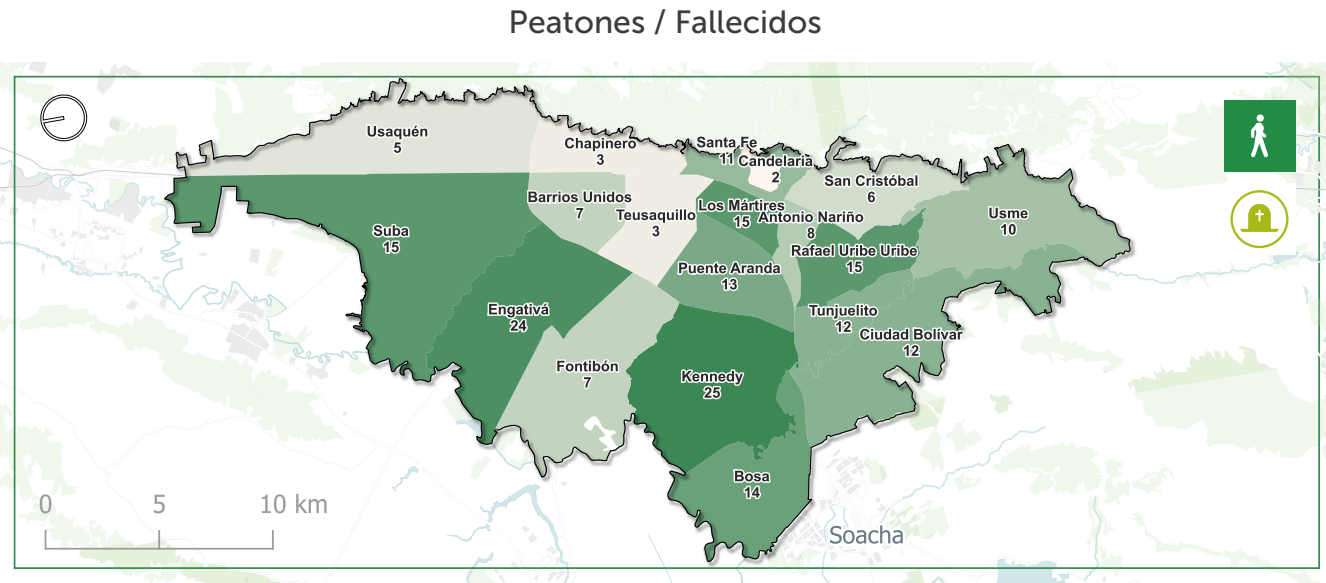
Gráfica 19-1 / Víctimas fallecidas y lesionadas por actor vial y localidad durante 2024



Elaboración: SDM-DIM. Fuente: SDM-SIGAT. Datos de fallecidos a 30 días.
Actores viales fallecidos no identificados:6. Actores viales lesionados no identificados:14.

3.8 Víctimas fallecidas y lesionadas por localidad

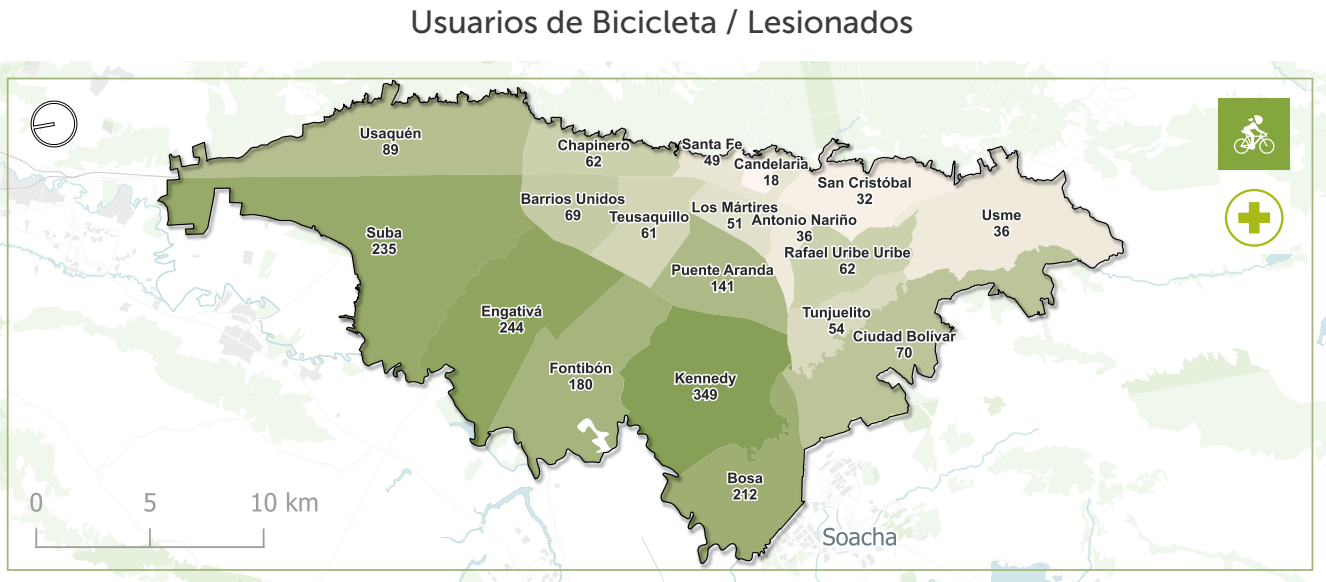
Gráfica 19-2 / Víctimas fallecidas y lesionadas por actor vial y localidad durante 2024



Elaboración: SDM-DIM. Fuente: SDM-SIGAT. Datos de fallecidos a 30 días.
Actores viales fallecidos no identificados:6. Actores viales lesionados no identificados:14.

3.8 Víctimas fallecidas y lesionadas por localidad

Gráfica 19-3 / Víctimas fallecidas y lesionadas por actor vial y localidad durante 2024

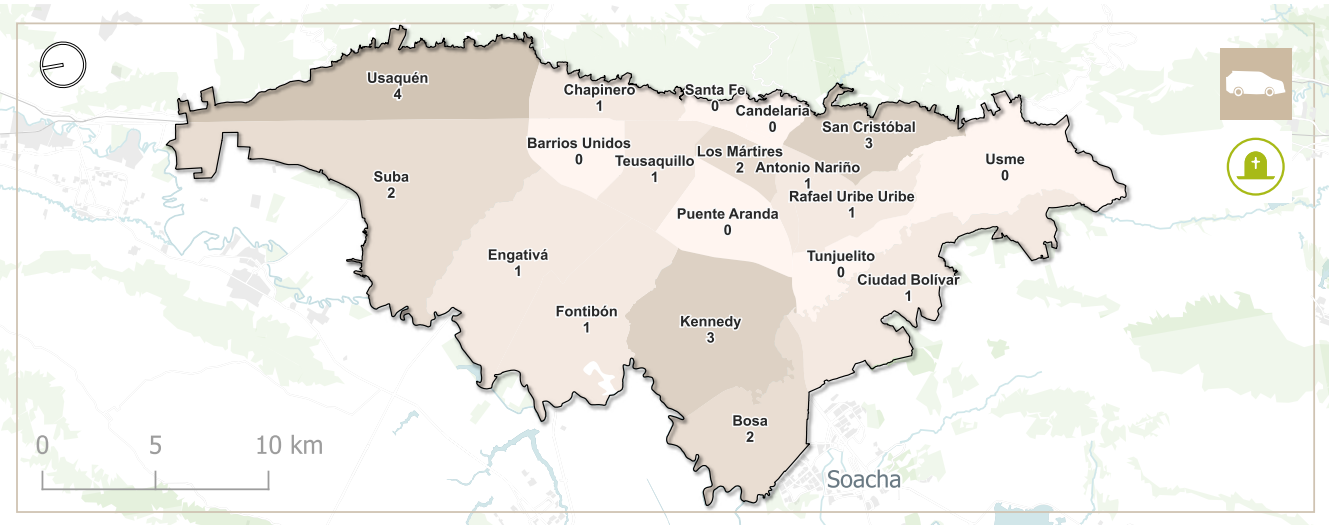


Elaboración: SDM-DIM. Fuente: SDM-SIGAT. Datos de fallecidos a 30 días.
Actores viales fallecidos no identificados:6. Actores viales lesionados no identificados:14.

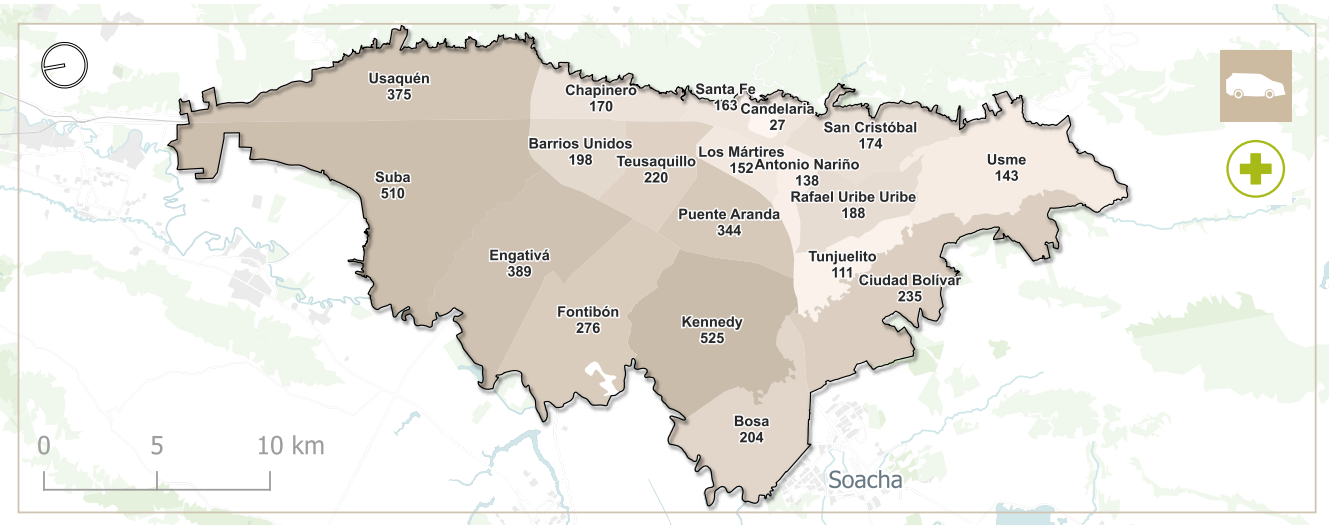
3.8 Víctimas fallecidas y lesionadas por localidad

Gráfica 19-4 / Víctimas fallecidas y lesionadas por actor vial y localidad durante 2024

Usuarios de Vehículos 4 o más ruedas / Fallecidos



Usuarios de Vehículos 4 o más ruedas / Lesionados



Elaboración: SDM-DIM. Fuente: SDM-SIGAT. Datos de fallecidos a 30 días.
Actores viales fallecidos no identificados:6. Actores viales lesionados no identificados:14.

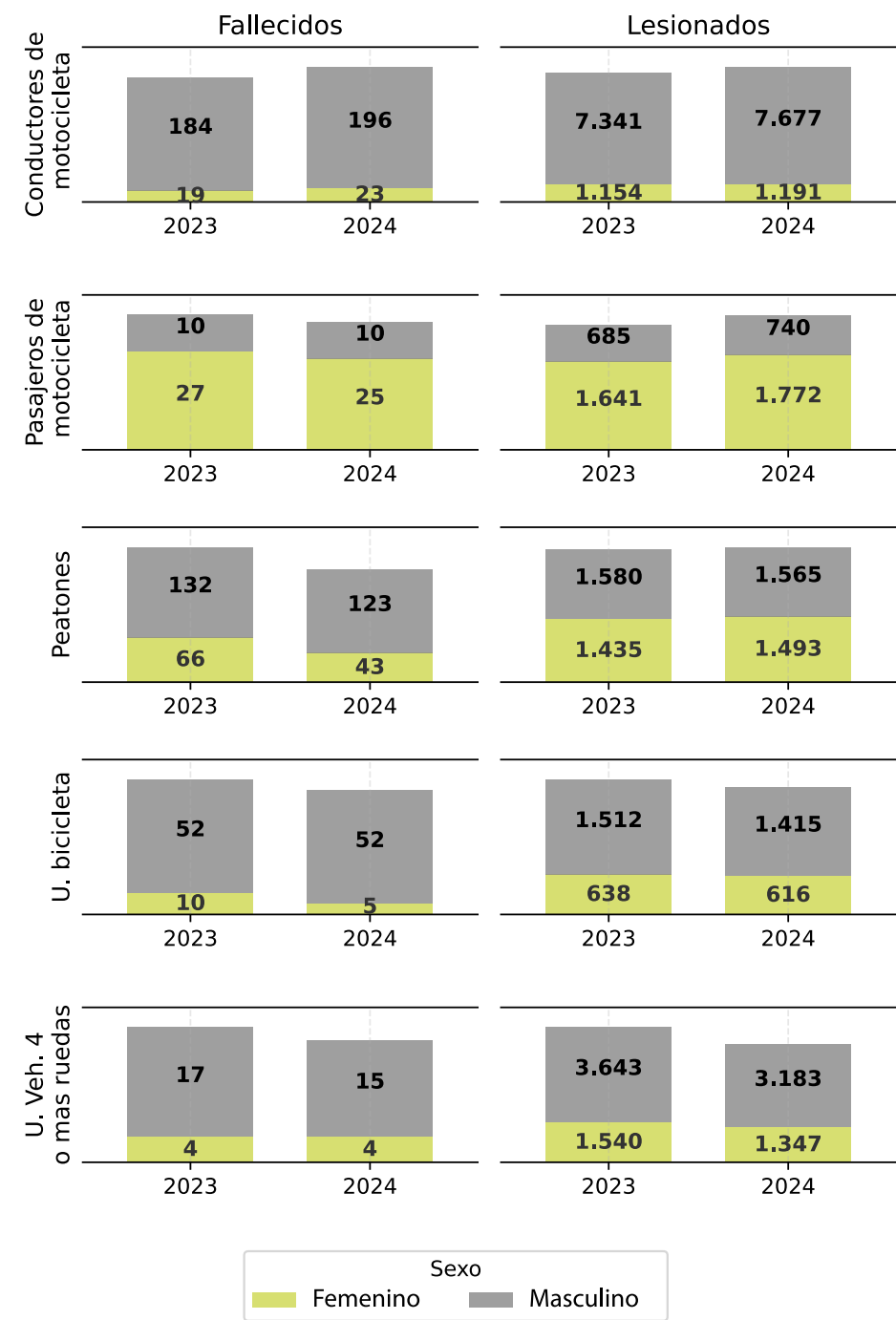
El borde occidental de la ciudad presentó altas tasas de **fatalidades y lesiones** para motociclistas, peatones y ciclistas. En la localidad de Kennedy se identificó el mayor porcentaje de participación en las muertes (**12,3 %**) y en las lesiones en la ciudad (**14,2 %**). Kennedy ocupó también el primer lugar en fallecimientos de motociclistas (**12,8 %**) y peatones (**12,1 %**). En fallecimientos de usuarios de bicicleta, Kennedy ocupó el segundo lugar (**12,1 %**) solo tras Suba (**16,7 %**). En términos de lesiones, Kennedy ocupó el primer lugar en general con **14,2 %** del total de lesiones y Suba el segundo (**9,2 %**). Kennedy también fue primera por lesiones de usuarios vulnerables peatones (**13,8 %**), ciclistas (**17 %**) y motociclistas (**14,9 %**). Kennedy fue la única localidad en la que se concentró más del **10 %** de fatalidades y lesiones durante 2024. También fue la primera localidad en siniestros graves con **1.809 siniestros** (**14% del total de siniestros graves** ocurridos en 2024). Después de Kennedy, Engativá (**8,9 %**) y Suba (**8,7 %**) fueron las localidades donde ocurrieron más siniestros graves.



Imagen de Walter Gómez / SDM

3.9 Actores viales fallecidos y lesionados por sexo

Gráfica 20 / Actores viales fallecidos y lesionados por sexo durante los años (2023-2024)



Elaboración: SDM-DIM. Fuente: SDM-SIGAT. Datos de fallecidos a 30 días.
18 casos de fallecidos sin información de sexo. 69 casos de lesionados sin información de sexo.

En 2024, **los actores viales lesionados y fallecidos disminuyeron respecto al año anterior, excepto los motociclistas y en menor medida los ciclistas**. Se redujo la cantidad de mujeres peatones y ciclistas fallecidas: las peatones pasaron del **33 %** en 2023 al **24 %** en 2024, con una caída del **31 %** en números absolutos (**de 66 a 45**). Entre ciclistas, el **16 %** de las víctimas fatales en 2023 eran mujeres, bajando al **8 %** en 2024, una reducción del 50% en participación.

En contraste, los fallecidos masculinos aumentaron en casi todos los grupos, salvo en ocupantes de vehículos de cuatro o más ruedas. Las mujeres pasajeras de motocicleta siguieron representando un alto porcentaje de víctimas fatales: el **73 %** en 2023 (**27 de 37**) y el **72 %** en 2024 (**25 de 35**), evidenciando su vulnerabilidad y la necesidad de fortalecer estrategias de seguridad.

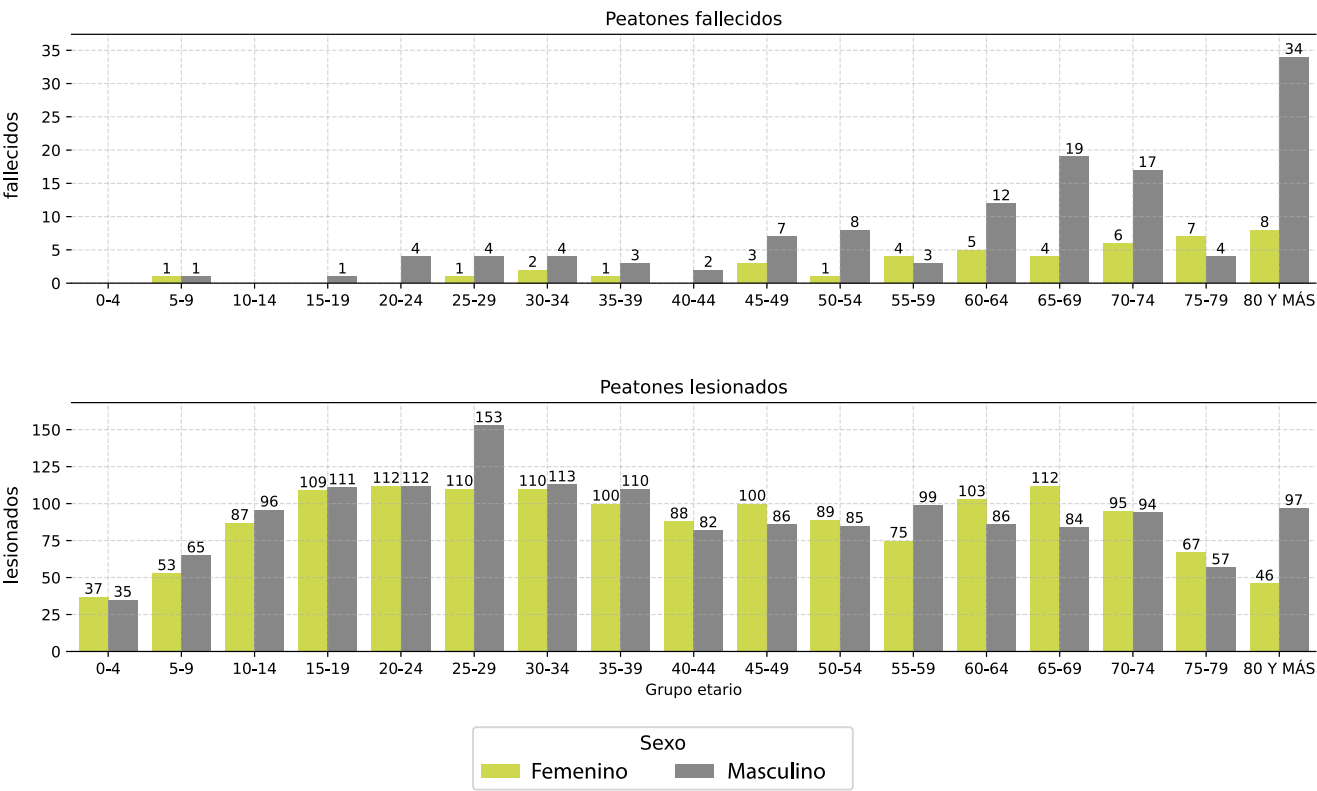
Entre los lesionados, los hombres motociclistas aumentaron un **4,7 %**, mientras que las mujeres crecieron un **6 %**, representando el **26 %** de las víctimas en 2024 frente al **25 %** en 2023. Los peatones lesionados subieron un **1,69 %**, impulsados por un aumento del **4 %** en mujeres (**de 1.435 a 1.493**). En contraste, los ciclistas lesionados disminuyeron en ambos sexos: **3,45 %** en mujeres y **6,55 %** en hombres.



Imagen de Carlos Sierra / SDM

3.10 Peatones fallecidos y lesionados según sexo y rango etario

Gráfica 21 / Peatones fallecidos y lesionados por género y rango etario durante 2024



Elaboración: SDM-DIM. Fuente: SDM-SIGAT. Datos de fallecidos a 30 días.
41 peatones fallecidos sin información de edad o sexo. 70 peatones lesionados sin información de edad o sexo.

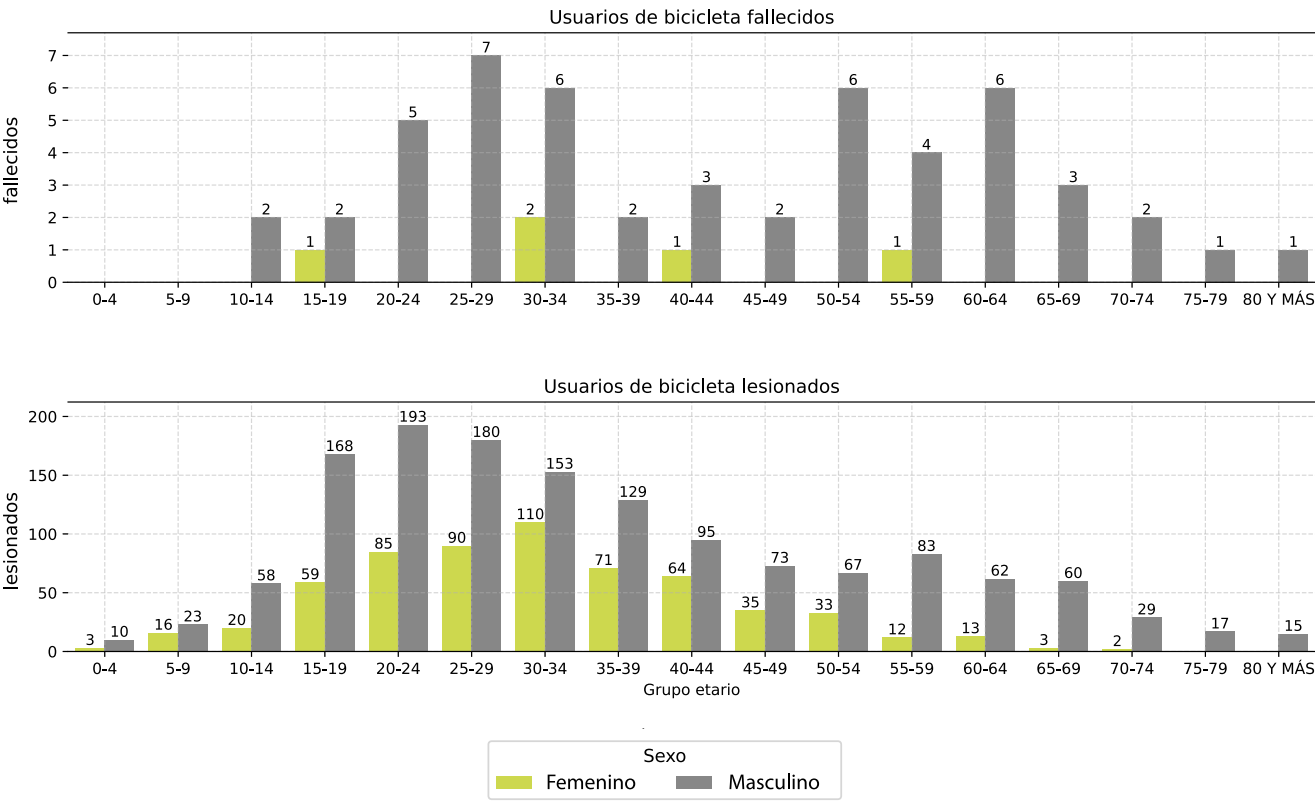
En 2024, la mayoría de los **fallecimientos de peatones** corresponden a personas de edad avanzada, especialmente **mayores de 80 años**, quienes representaron el **23,6 %** de las víctimas fatales peatonales, con un total de **42 fallecidos**, de los cuales **34 eran hombres**.

Si se considera a las personas de **60 años o más**, este grupo constituyó el **64,3 %** del total de **peatones fallecidos** en 2024, lo que evidencia una mayor vulnerabilidad en estas edades.

En cuanto a los **peatones lesionados**, se registraron picos en los grupos etarios de **20 a 24 años y de 25 a 29 años**. En el caso de los hombres, el grupo de **25 a 29 años** presentó el mayor número de víctimas lesionadas, mientras que, entre las mujeres, la mayor afectación se concentró en el grupo de **20 a 24 años**.

3.11 Usuarios de bicicleta fallecidos y lesionados según sexo y rango etario

Gráfica 22 / Usuarios de bicicleta fallecidos y lesionados por género y rango etario durante 2024



Elaboración: SDM-DIM. Fuente: SDM-SIGAT. Datos de fallecidos a 30 días.
9 usuarios de bicicleta fallecidos sin información de edad o sexo. 19 usuarios de bicicleta lesionados sin información de edad o sexo.

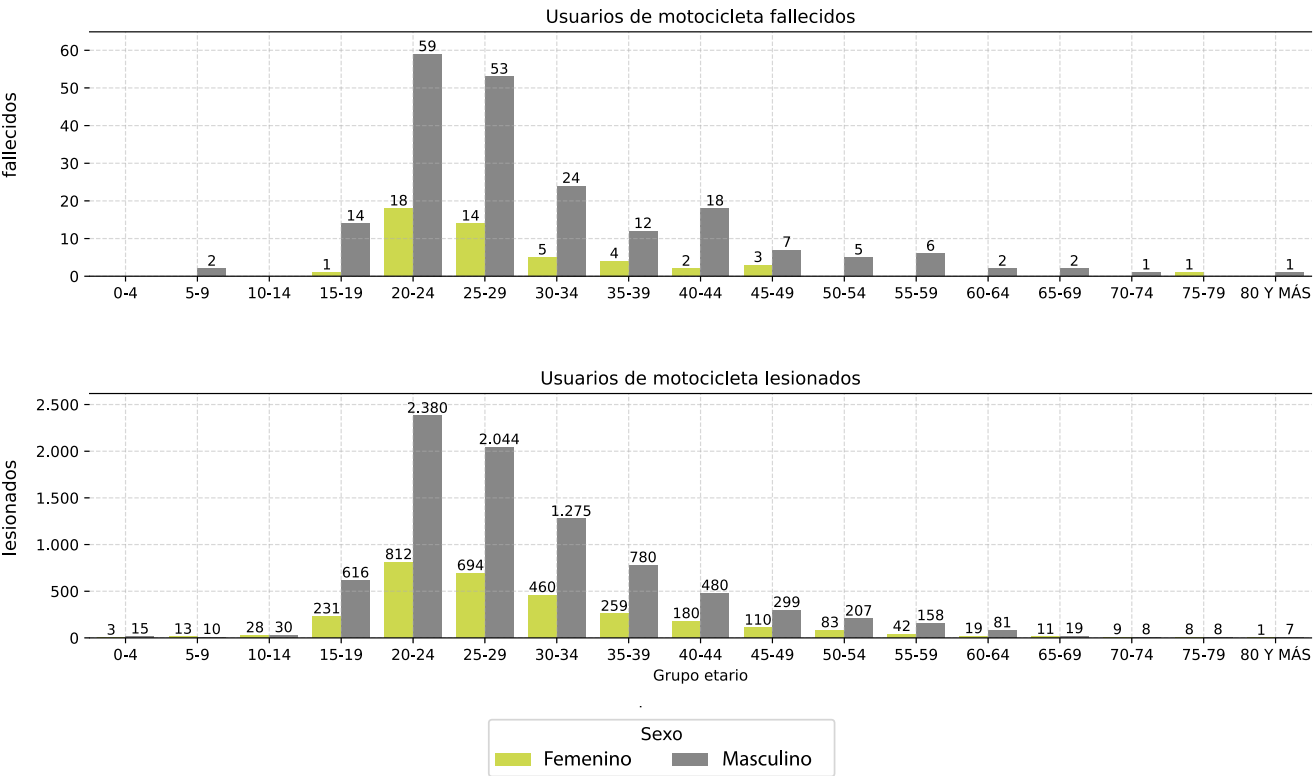
En 2024, el grupo de edad entre **20 y 34 años** concentró el **36 %** de los **ciclistas fallecidos**, de los cuales el **90 % fueron hombres**.

En cuanto a los **ciclistas lesionados**, el pico más alto entre los hombres se registró en el grupo de **20 a 24 años**, con un total de **193 víctimas**. Para las mujeres, **el grupo de 30 a 34 años** presentó la mayor cantidad de víctimas, con **110 lesionadas**.

Si se toma en cuenta el rango de **15 a 34 años**, este grupo representó el **51 % de los ciclistas lesionados** en 2024. Con excepción del grupo de **30 a 34 años**, el número de hombres ciclistas lesionados fue al menos el doble del número de mujeres ciclistas lesionadas en todos los grupos etarios.

3.12 Usuarios de motocicleta fallecidos y lesionados según sexo y rango etario

Gráfica 23 / Usuarios de motocicleta fallecidos y lesionados por género y rango etario durante 2024



Elaboración: SDM-DIM. Fuente: SDM-SIGAT. Datos de fallecidos a 30 días.
13 usuarios de motocicleta fallecidos sin información de edad o sexo. 13 usuarios de motocicleta lesionados sin información de edad o sexo.

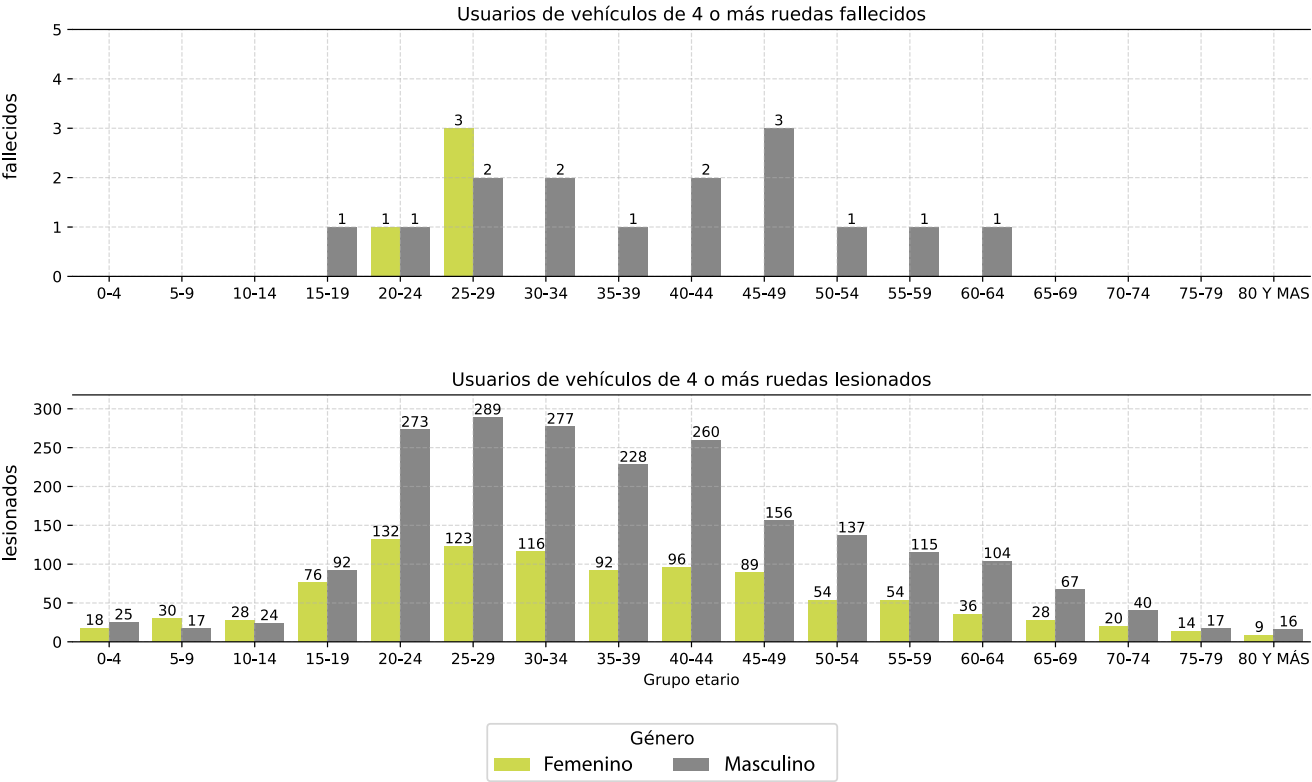
En 2024, los **usuarios de motocicleta fallecidos** mostraron una marcada concentración en el grupo de **20 a 29 años**, que representó el **57 %** del total de víctimas fatales, de las cuales el **77 % fueron hombres**.

En cuanto a los **motociclistas lesionados**, la tendencia fue similar a la observada en los fallecidos: a partir de los **20 años**, el número de víctimas disminuye progresivamente conforme aumenta la edad.

Es relevante destacar que los **usuarios de motocicleta** son el único grupo de actores viales cuyo **patrón de edades es similar tanto en fallecidos como en lesionados**.

3.13 Usuarios de vehículos de cuatro o más ruedas fallecidos y lesionados según sexo y rango etario

Gráfica 24 / Usuarios de vehículos de 4 o más ruedas fallecidos y lesionados por género y rango etario durante 2024



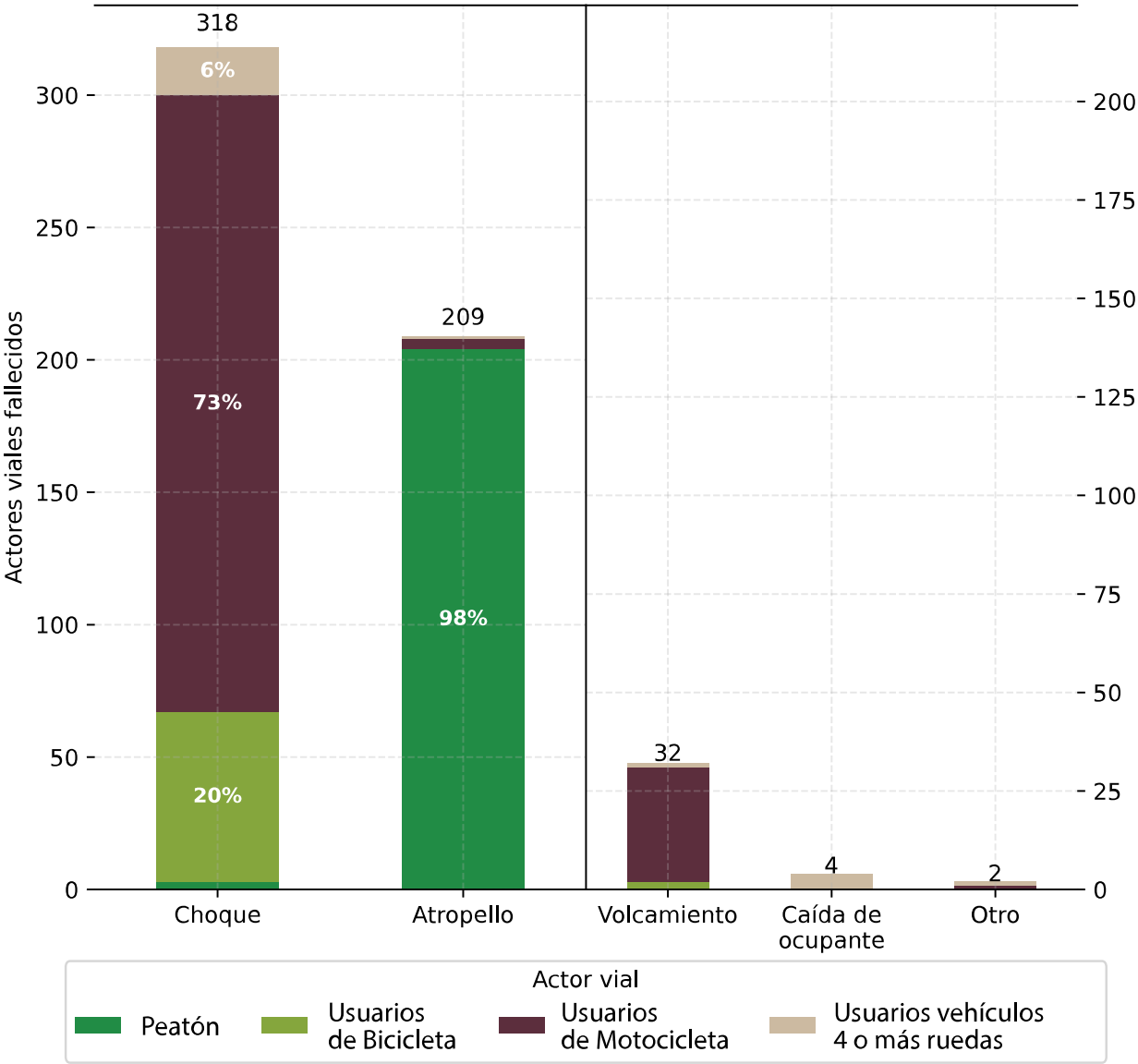
Elaboración: SDM-DIM. Fuente: SDM-SIGAT. Datos de fallecidos a 30 días. 1 usuario de vehículo de 4 o más ruedas fallecido sin información de edad o sexo. 12 usuarios de vehículo de 4 o más ruedas lesionados sin información de edad o sexo.

El número de **fallecidos** en vehículos de cuatro o más ruedas representa la menor proporción dentro del total de víctimas fatales en 2024. Los picos más marcados se encuentran en el grupo de **25 a 29 años** para las mujeres y entre **45 y 49 años** para los hombres, con tres víctimas en cada caso.

En cuanto a los **lesionados**, el grupo con mayor cantidad de víctimas se ubica entre los **25 y los 29 años**, con un total de **412 afectados**.

3.14 Actores viales fallecidos de acuerdo con la clase de siniestros

Gráfica 25 / Actores viales fallecidos en siniestros graves durante el año 2024

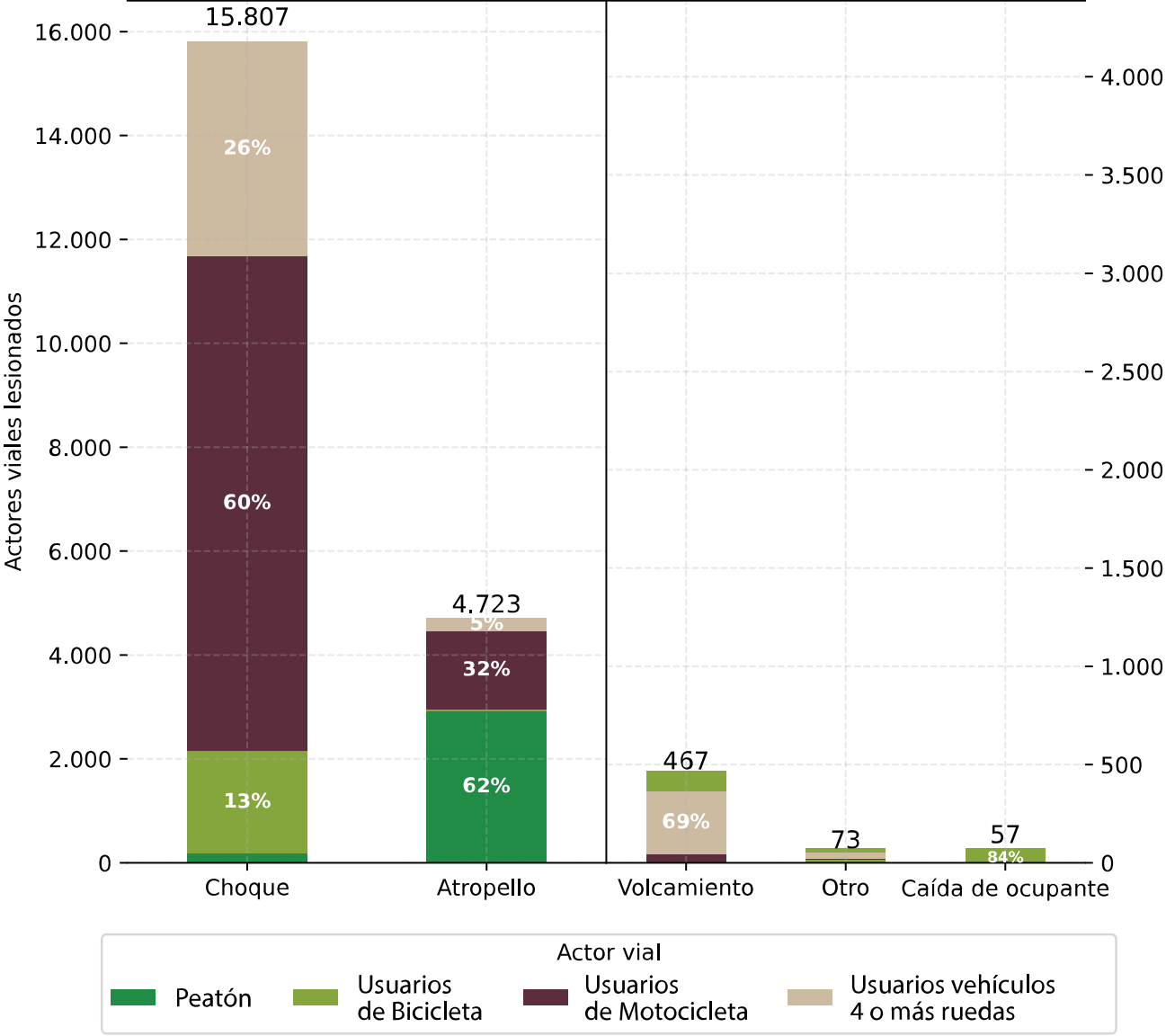


Elaboración: SDM-DIM. Fuente: SDM-SIGAT.
Datos de fallecidos a 30 días.

La mayoría de **fallecimientos** han sido producto de siniestros tipo choque, destacándose el **usuario de motocicleta** como el actor vial más afectado con **233 fallecidos** por choques. También sobresale el alto número de peatones fallecidos por atropellos (**205**).

3.15 Actores viales lesionados de acuerdo con la clase de siniestro

Gráfica 26 / Actores viales lesionados en siniestros graves durante el año 2024



Elaboración: SDM-DIM. Fuente: SDM-SIGAT.
Datos a 30 días.

La mayoría de las **víctimas lesionadas** provienen de choques, en los que **9.484** usuarios de motocicletas y **2.055** usuarios de bicicletas resultaron lesionados. Además, **2.928** peatones sufrieron lesiones a causa de atropellos.

3.16 Actores viales fallecidos y lesionados entre semana y tendencia horaria

Gráfica 27 / Actores viales fallecidos y lesionados entre semana durante 2024



Elaboración: SDM-DIM. Fuente: SDM-SIGAT.
Datos de fallecidos a 30 días.

En 2024, el **viernes** fue el día con mayor número de **víctimas fatales**, especialmente de usuarios de motocicleta (**60 fallecidos**). En cuanto a los lesionados, la cantidad de heridos fue similar durante todos los días entre semana, aunque el viernes destacó con **3.558** personas lesionadas.

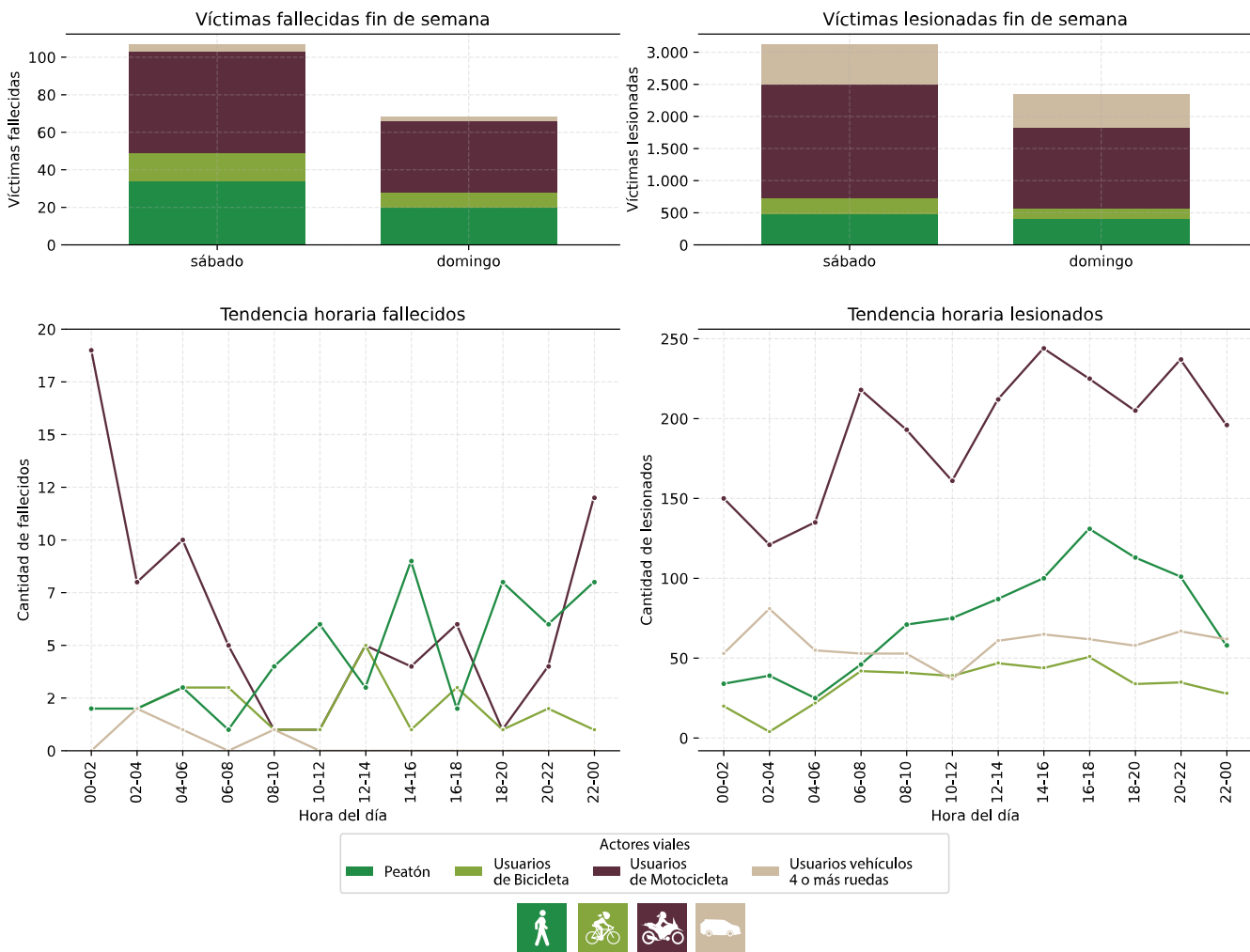
La franja horaria con mayor frecuencia de víctimas peatones fue de **16:00 a 22:00**, concentrando el **40 %** del total de víctimas.

Respecto a los usuarios de bicicleta, el horario con el mayor número de **fallecidos (17)** fue entre las **14:00 a 20:00**.

El **29 %** de los **fallecimientos de usuarios de moto** ocurrió en horas de la noche entre las **22:00 y las 02:00**. La gravedad de los siniestros de motociclistas en horarios nocturnos puede estar asociada a las altas velocidades de circulación junto con la interacción con vehículos más pesados.

3.17 Actores viales fallecidos y lesionados fin de semana y tendencia horaria

Gráfica 28 / Actores viales fallecidos y lesionados fin de semana durante 2024



Elaboración: SDM-DIM. Fuente: SDM-SIGAT.
Datos de fallecidos a 30 días.

Durante el fin de semana, el **sábado** registró la mayor concentración de **víctimas fatales y lesionadas**. Destacan los altos números de motociclistas fallecidos (**54**) y lesionados (**1.758**), así como la cantidad de peatones fallecidos (**34**).

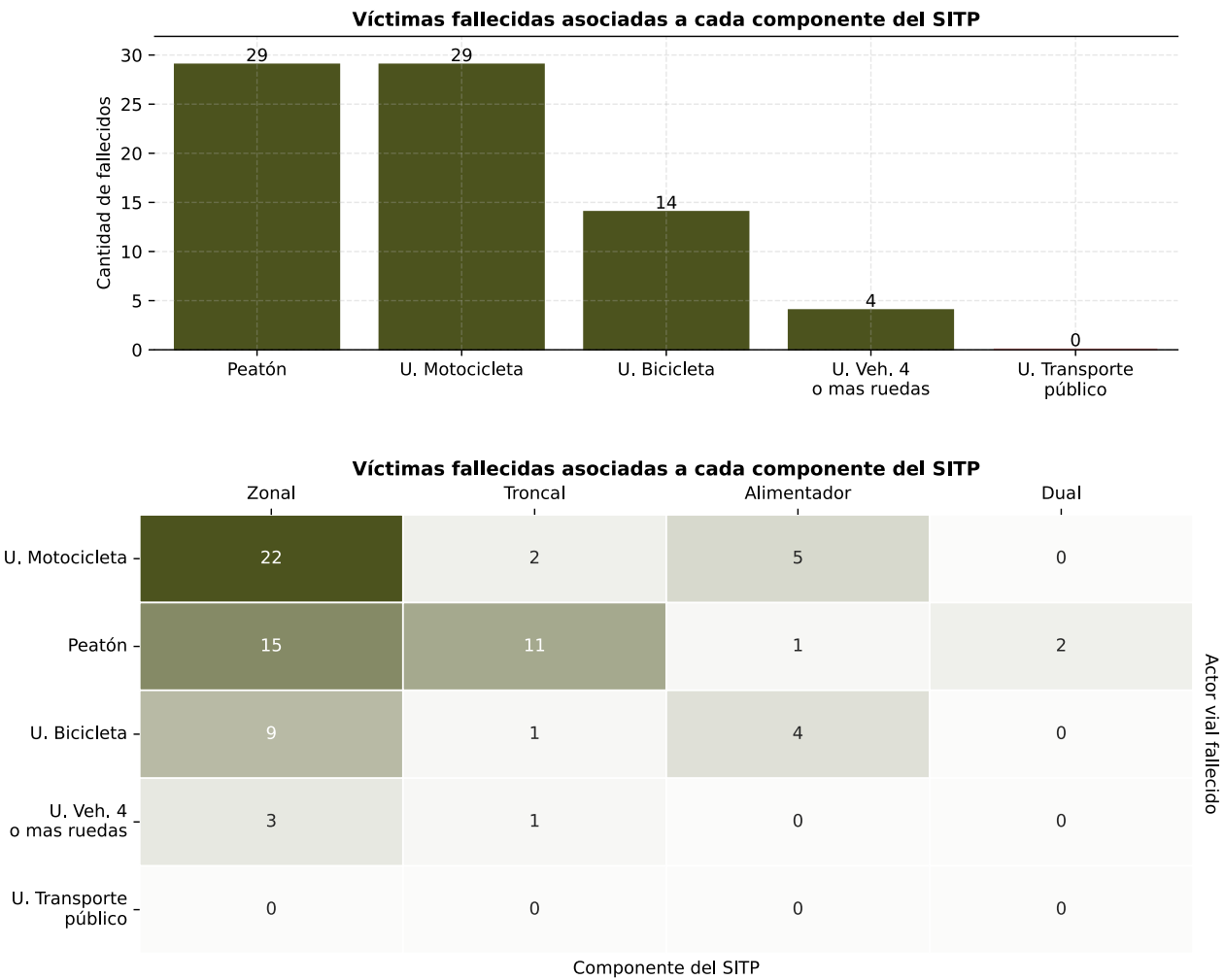
La mayoría de los fallecimientos de peatones ocurrieron entre las **18:00 y 00:00 (22 fatalidades)**.

El **35%** de fallecimientos de usuarios de bicicleta ocurrió en horas de la tarde entre las **14:00 y 20:00**.

El horario que registró la mayor cantidad de usuarios de motocicletas fallecidos (**62%**) fue entre **22:00 y 06:00**. La gravedad de los siniestros de motociclistas en horarios nocturnos puede estar asociada a las altas velocidades de circulación debido al bajo volumen de vehículos en las vías.

3.18 Víctimas fallecidas y matriz de fatalidades con vehículos del SITP

Gráfica 29 / Matriz de interacción de víctimas fallecidas asociadas a cada componente SITP en el año 2024



Elaboración: SDM-DIM. Fuente: SDM-SIGAT.
Datos de fallecidos a 30 días.

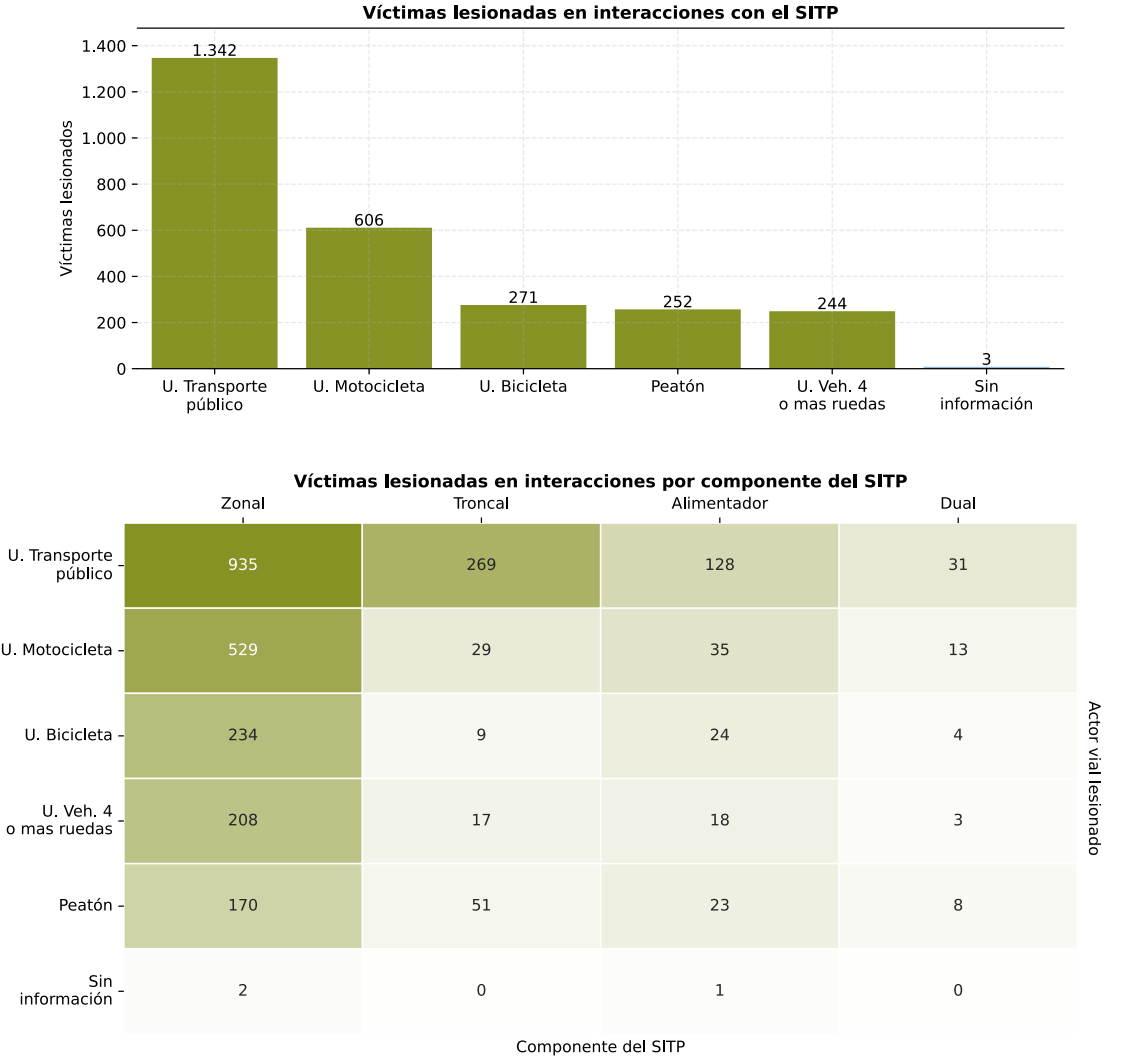
En el 2024, los siniestros asociados al Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) estuvieron relacionados con el **fallecimiento de 76 personas**, **38 %** fueron usuarios de motocicleta, **38 %** peatones y **18 %** usuarios de bicicletas.

El componente zonal registró el **64 %** del total de **fallecidos**, y la mayoría de las **víctimas fatales** fue el resultado de la interacción con una motocicleta.

En el componente troncal, la mayoría de **fallecimientos (11)** fueron peatones.

3.19 Víctimas lesionadas y matriz de lesionados con vehículos del SITP

Gráfica 30 / Matriz de interacción de víctimas lesionadas asociadas a cada componente SITP en el año 2024



Elaboración: SDM-DIM Fuente: SDM-SIGAT.
Datos a 30 días.

Nota: La cantidad de lesionados usuarios de transporte público obedece a que en un único bus puede haber una gran cantidad de pasajeros y al momento del siniestro se causó lesiones leves en la mayoría de estos, es decir, las lesiones usualmente son de baja complejidad.

Nota: Los lesionados que se vieron involucrados en interacciones entre dos o más componentes del SITP están considerados en las cifras individuales para cada componente y actor, por lo tanto, la sumatoria total de componentes en la matriz no coincide con las cifras totales del gráfico de víctimas lesionadas en interacciones con el SITP

Los siniestros con SITP dejaron **2,718 lesionados** en 2024. El **22 %** corresponden a usuarios de motocicleta, **10 %** a usuarios de bicicleta y **9 %** a peatones.

CASOS DE ESTUDIO

Capítulo 4



Caso de estudio 1: Resaltos Av. Guayacanes. El uso de datos y la gestión social con enfoque de género y diferencial.

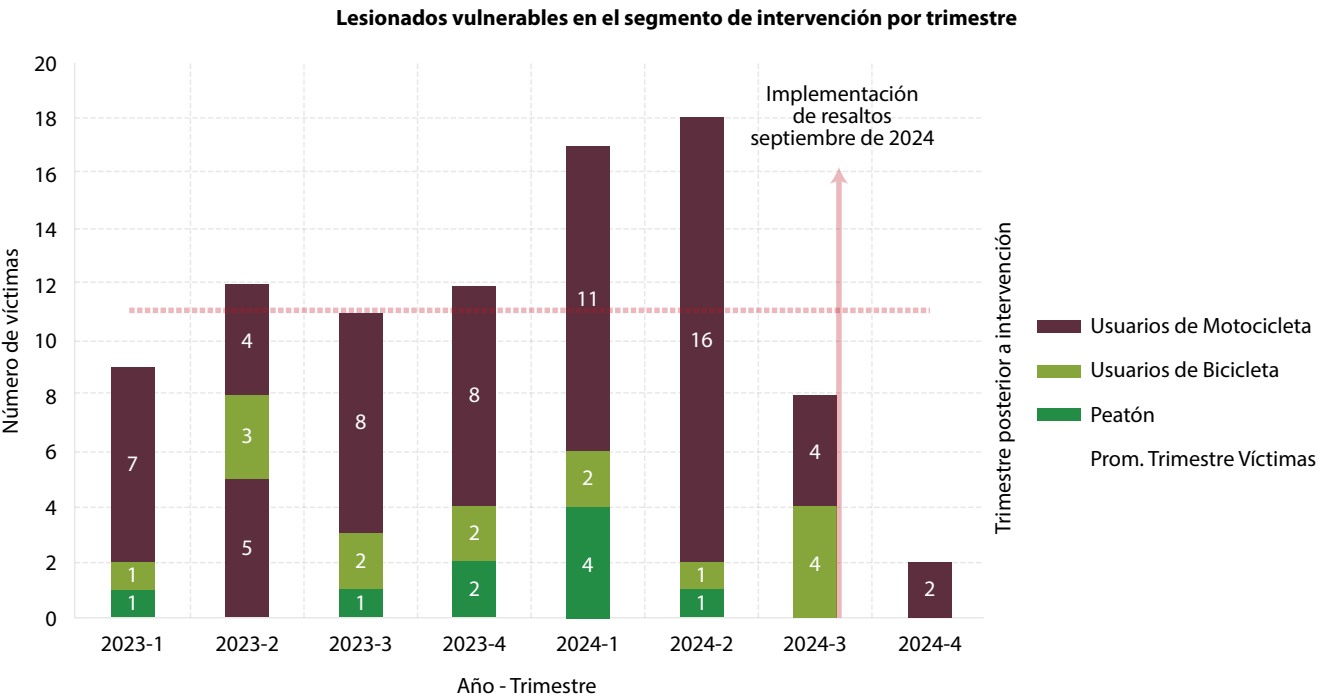
La Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá, respondiendo a los altos índices de siniestralidad, implementó una estrategia de seguridad vial en la **Avenida Guayacanes, incluyendo resaltos parabólicos para gestionar la velocidad de las y los conductores**, lo que se constituye como la primera medida de infraestructura en vías arteriales para reducir el exceso de velocidad de motociclistas. Además, se desarrolló una estrategia de relacionamiento con la ciudadanía, involucrando a actores vulnerables y habitantes de la zona, para conocer sus percepciones e identificar soluciones, integrando un enfoque de género.

Para identificar la zona, se destaca el uso de datos que permitió priorizar la zona por sus altos índices de siniestralidad en usuarias y usuarios vulnerables y

actores que no cuentan con agremiaciones como las mujeres, la niñez, los adultos mayores o las personas que realizan viajes de cuidado. Para el caso de la Avenida Guayacanes, las acciones de gestión social más la toma de decisiones basada en datos, permitió visibilizar y comprender las necesidades de seguridad de los más vulnerables y de aquella porción de la ciudadanía que ha sido históricamente invisibilizada.

La implementación consistió en **cinco resaltos parabólicos por sentido en un segmento de 1 km en la Avenida Guayacanes entre Calle 34A sur y 42G sur**, dispuestos a lo largo del tramo para gestionar la velocidad a lo largo del mismo. Durante 2024 y antes del piloto, se registraron **3 personas fallecidas y más de 50 personas heridas**. Fueron los usuarios de motocicleta quienes representaban el grupo con mayor incidencia en los siniestros viales con víctimas, tanto de personas heridas como de fallecidas. **Después de la implementación se presentaron cero personas fallecidas y una reducción de más del 82% en personas heridas**. Además, el exceso de velocidad se redujo en **60 %** en las zonas escolares y **25 %** en las zonas con límite de 50 km/h. No afectó la fluidez del tránsito ni el flujo de vehículos, pero sí incidió en la seguridad vial de los habitantes de la zona.

Gráfica 31 / Lesionados vulnerables en el segmento de intervención de la Av. Guayacanes



Fuente: Elaboración propia, 2025.

En este orden de ideas, se ha evidenciado que las medidas de pacificación del tráfico en la Avenida Guayacanes han sido una medida eficiente para disminuir la velocidad y salvar vidas. Este proyecto pone de manifiesto las bondades de tomar decisiones que tienen como base los datos y las peticiones de la ciudadanía, y que reafirman el compromiso de la administración para cocrear soluciones a las problemáticas del territorio a partir del diálogo ciudadano. En este caso particular, **la evidencia soporta que la experiencia de viaje de grupos sociales con mayores índices de vulnerabilidad como mujeres, niñas y niños, personas mayores y personas con discapacidad son una fuente privilegiada de información para la toma de decisiones en seguridad vial.** Ya que vincular a estas poblaciones resulta en una oportunidad valiosa para visibilizar las demandas y necesidades ciudadanas para crear espacios más seguros y accesibles para todas las personas.

Al tener presente la experiencia de viaje y necesidades diferenciales de grupos sociales de especial atención en la toma de decisiones, surge la oportunidad de establecer un proceso de trabajo conjunto que permite garantizar la efectiva inclusión de los enfoques de género, diferenciales y territoriales, a partir de la identificación conjunta de puntos de intervención como es el caso de la Avenida Guayacanes, donde se contaba con altos índices de siniestralidad en zonas de cruce peatonal o de alta densidad vehicular en cercanías de equipamientos educativos y del cuidado, así como en zonas residenciales aledañas.

Las mujeres, especialmente las que cuidan de niñas y niños, suelen encargarse del transporte de éstos, enfrentando mayores riesgos en calles con alta velocidad. Las niñas y los niños, por su baja estatura, son más vulnerables como peatones. Los resaltos parabólicos aumentan la seguridad de estos grupos al reducir la velocidad de los vehículos. De igual manera, las personas mayores y con discapacidad, con menor capacidad de reacción y movilidad, se benefician de la pacificación del tráfico, ya que disminuye la percepción de riesgo y aumenta su seguridad y calidad de vida. Los resaltos también promueven la atención de los conductores y el respeto de los límites de velocidad, crucial para la seguridad de las y los peatones más lentos.



Los resaltos parabólicos han probado ser una medida eficiente frente a un problema de gestión de la velocidad, y un paso hacia una Bogotá más segura, garante de la seguridad vial de sus habitantes, sobre todo de quienes son más vulnerables. El caso de la Avenida Guayacanes ejemplifica cómo el uso y análisis de datos para identificar espacios priorizados con necesidades de mejora en seguridad vial combinado con procesos de gestión social efectivos, permiten visibilizar la voz de aquellas personas usuarias vulnerables que generalmente no son escuchadas, ni están agremiadas como los colectivos motociclistas y que resultan en la implementación de acciones de seguridad vial que salvan vidas. Este caso pone en evidencia la potencialidad de generar acciones de política pública que se apalanquen con las demandas de la ciudadanía para generar estrategias de seguridad vial de base comunitaria que salvaguarden grupos sociales de especial atención y promuevan la preservación de la vida.

Caso de estudio 2:

La siniestralidad vial y su impacto diferencial por género. El caso del Centro de Orientación a Víctimas por Siniestros Viales - ORVI



La seguridad vial como estrategia integral, requiere de una visión amplia y diversa que permita entender la siniestralidad desde un enfoque más profundo, más allá de lo que evidentemente puedan demostrar los datos como los expuestos en este anuario. Según esto, **en el 2020 el Distrito Capital implementó por medio de la Secretaría Distrital de Movilidad el Centro de Orientación a Víctimas por Siniestros Viales -ORVI, con el objetivo de brindar apoyo integral a las personas afectadas por la siniestralidad vial.** Desde su creación hasta el 2024, **2.570 personas han sido beneficiadas**, de las cuales **979 son mujeres**. El **89 %** corresponden a víctimas directas de un siniestro vial y el **11 %** corresponde a familiares de las víctimas.

Durante el 2024, **en ORVI se atendieron 1.036 personas víctimas de siniestros viales, 693 hombres (67%) y 343 mujeres (33%).** De estas cifras, las mujeres representaron el **53 %** de los peatones afectados (64 de 120 casos) y el **70 %** de los pasajeros víctimas (65 de 93 casos). Por otra parte, se registraron **386 víctimas motociclistas**, de las cuales el **73 %** fueron hombres (282 de 386 casos) y el **27 %** mujeres (104 de 386 casos). Una de las principales estrategias del componente de orientación social en ORVI ha sido adaptar la oferta de sus servicios para abordar de manera diferenciada las necesidades específicas de las mujeres, hombres y personas de género diverso. En la atención a víctimas de siniestros viales, se han identificado dos aspectos fundamentales:



En el mismo año, dentro de las 1.036 víctimas de siniestros viales atendidas, 920 fueron víctimas directas y 116 indirectas. Dentro del grupo de víctimas indirectas, el 59% fueron mujeres, lo que refleja que las mujeres no solo enfrentan el impacto físico y emocional tras un siniestro vial, sino que asumen en mayor proporción las consecuencias indirectas de estos eventos. Este porcentaje de mujeres como víctimas indirectas permite realizar un análisis sobre las cargas de cuidado y las responsabilidades familiares que recaen sobre ellas. Tras un siniestro, en mayor proporción las mujeres no solo enfrentan el impacto emocional de la afectación de un ser querido, sino que también asumen nuevas responsabilidades en el hogar, la crianza o el sostenimiento económico de la familia, especialmente cuando la víctima directa es el principal proveedor del hogar.

2. Cargas de cuidado diferenciadas:

Tras un siniestro, las mujeres, en especial, suelen asumir una mayor responsabilidad en el cuidado de la familia, lo que incrementa tanto su desgaste físico como emocional. Este doble rol de cuidadora y paciente puede dificultar su recuperación íntegra. Aunque los hombres también enfrentan un aumento de responsabilidades en cuanto al cuidado de los suyos, a menudo sienten una mayor presión social cuando se desvían de los roles tradicionalmente asignados, lo que puede generar conflictos internos y sociales.

Durante el 2024, de las **343 mujeres atendidas (33 % de las 1.036 víctimas atendidas)** el **14 %** eran mujeres que desempeñaban labores de cuidado, mientras que en el caso de los hombres, solo el **2 %** se encontraban en esta misma condición. Esta diferencia evidencia cómo las mujeres afectadas por siniestros viales no solo enfrentan las consecuencias físicas y emocionales del siniestro, sino que también tienen mayores responsabilidades en el hogar, lo que dificulta su recuperación y reincorporación a la vida cotidiana.

De las **1.036 personas atendidas**, la mayoría de los hombres afectados se encuentran en el ámbito laboral (555 hombres trabajando a diferencia de 234 mujeres), lo que se refleja en diferencias estructurales en la distribución del trabajo y la carga del rol de cuidado. Estos datos permiten identificar el impacto de los roles de género en la recuperación de las víctimas de siniestros viales. Las condiciones

de exposición y vulnerabilidad no son las mismas para hombres y mujeres en términos de movilidad. Particularmente para mujeres que desempeñan múltiples roles y tienen patrones de desplazamiento en muchas ocasiones más fragmentados.

En este contexto, la seguridad vial se enfoca en la reducción de la siniestralidad y también en la implementación de estrategias integrales que reconozcan y mitiguen el impacto diferenciado en la vida de las víctimas directas e indirectas desde una mirada con enfoque género, que promueve en las víctimas que ingresan a ORVI el acceso a una atención integral con la orientación psicosocial, psicológica, asesoría jurídica y medidas de protección económica que faciliten su recuperación y estabilidad.

ORVI ha diseñado e implementado espacios de bienestar abordando el enfoque de género de manera inclusiva. Estos espacios no solo se enfocan en el bienestar emocional de las víctimas, sino que también permiten resignificar la experiencia del siniestro. A través de actividades adaptadas, se reconoce que las mujeres pueden necesitar apoyo adicional para gestionar sus responsabilidades de cuidado, mientras que los hombres pueden beneficiarse de intervenciones que promuevan la expresión emocional y el trabajo en red, desafiando así las normas tradicionales de género que restringen su acceso a estos recursos.



ORVI como un referente en la atención integral a las víctimas de siniestros viales

En este contexto, el Centro de Orientación a Víctimas por Siniestros Viales – ORVI se ha consolidado como un referente esencial en la atención a las personas afectadas por la siniestralidad vial, ofreciendo no solo apoyo inmediato, sino también un acompañamiento integral. Desde su creación, este centro ha sido testigo del dolor y la resiliencia de más de dos mil personas, de las cuales una parte significativa son mujeres que han tenido que hacer frente a los retos físicos, emocionales y sociales derivados de un siniestro vial.

El enfoque de ORVI, que incluye una atención diferenciada según el género y otras identidades de género, ha sido clave para promover una recuperación más equitativa. Las estrategias implementadas no solo buscan mitigar los efectos inmediatos del siniestro, sino también contribuir a la creación de una sociedad más cohesionada y solidaria, donde el apoyo mutuo sea fundamental, especialmente cuando las dificultades y el dolor se experimentan de manera diferente según el género.

El trabajo realizado hasta la fecha refleja el compromiso de la ciudad con sus ciudadanos más vulnerables, ofreciéndoles las herramientas necesarias para transformar el dolor en una oportunidad de sanación colectiva. A través del acompañamiento emocional, la redefinición de roles tradicionales y el fortalecimiento de redes de apoyo, ORVI ha logrado que muchas de las personas afectadas no solo puedan rehacer sus vidas, sino también fortalecer sus relaciones, sus capacidades de adaptación y su resiliencia ante la adversidad.

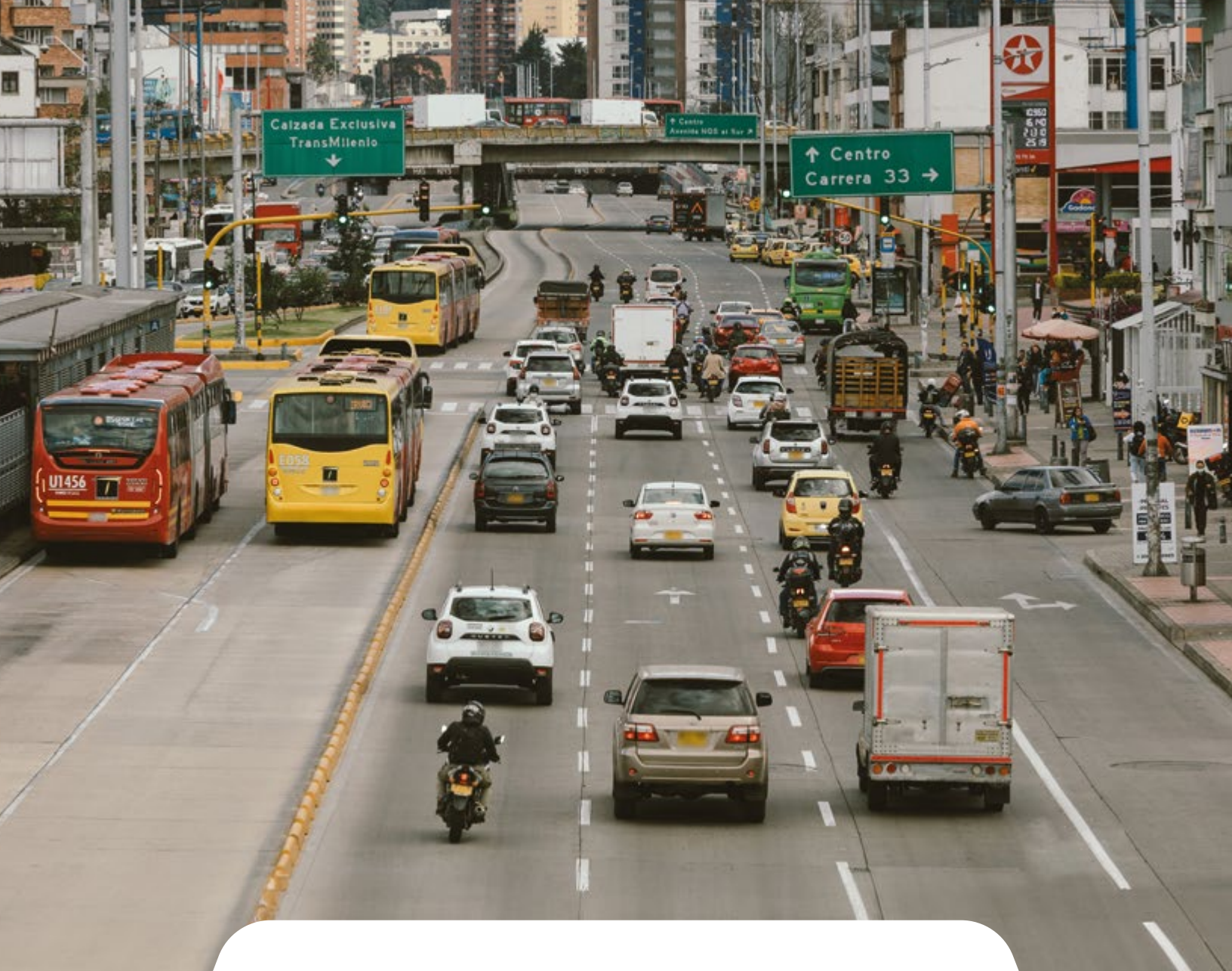
Desde ORVI se tiene un componente de formación que abarcó en el 2024, temas claves en seguridad vial y atención a víctimas, incluyendo primeros auxilios psicológicos, manejo preventivo, educación para la seguridad vial, movilidad accesible e incluyente, y atención a víctimas dentro del Plan Estratégico de Seguridad Vial, entre otros.

Estos espacios de formación permiten fortalecer el conocimiento y la preparación de la ciudadanía en la prevención, respuesta y mitigación de los efectos de los siniestros viales. Para el 2024, se realizaron 554 capacitaciones con un total de 9.281 personas



que participaron de estas formaciones, de las cuales 7.247 fueron hombres (78%), 2.022 mujeres (22%) y 12 personas transgénero, evidenciando una brecha de participación entre géneros en estos procesos. Estas cifras reflejan el compromiso de ORVI en la promoción de la educación en seguridad vial y atención a víctimas, y los retos de continuar asegurando una formación equitativa e incluyente que responda a las necesidades con enfoque de género y de derechos.

El camino por recorrer sigue siendo largo, pero el esfuerzo continuo y el compromiso con la mejora de la calidad de vida de las víctimas de siniestros viales siguen siendo fundamentales para construir una sociedad más humana, inclusiva y empática. Las lecciones aprendidas a través de cada historia nos impulsan a seguir adelante, buscando siempre nuevas formas de acompañar a quienes más lo necesitan y reconociendo el valor de la diversidad de experiencias en cada persona afectada. Asimismo, se destaca la importancia de ORVI como generador de información, más allá de los datos cuantitativos, para comprender la magnitud del problema de la siniestralidad vial y cómo el enfoque diferencial ayuda a mitigar algunos de estos impactos.



ANUARIO DE SINIESTRALIDAD VIAL DE BOGOTÁ

20 24

Octava edición

Bloomberg
Philanthropies

Initiative for Global
Road Safety

Vital
Strategies



SECRETARÍA DE
MOVILIDAD

BOGOTÁ



www.movilidadbogota.gov.co



Secretaría de Movilidad



@sectormovilidad