

Construcción de aceras seguras para proteger las vidas de los niños y las niñas

Nairobi y otras ciudades africanas están potenciando los desplazamientos a pie y en bicicleta

Carly Gilbert-Patrick

Responsable de equipo en la unidad de movilidad sostenible

Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (UNEP)

Nairobi (Kenia)

Es una solución económica, de sobra conocida y nada tecnológica, pero puede resultar útil para proteger el medio ambiente, cambiar drásticamente la vida de la ciudadanía e incluso evitar muertes: hablamos de las aceras. Desplazarse a pie es un método de movilidad que genera bajas emisiones de carbono, mejora la calidad de las ciudades y facilita la cohesión social. La mejora del entorno urbano en este sentido, mediante la construcción de aceras más seguras y otras medidas, reduce el riesgo de lesiones o incluso accidentes mortales en particular entre la infancia (Organización Mundial de la Salud y UNICEF, 2004), además de facilitar la transición a formas de transporte ecológicas.

Aunque se habla más de que las ciudades del Norte Global cada vez invierten más en potenciar los desplazamientos a pie y en bicicleta, también en África está tomando impulso esta tendencia; sobre todo en Nairobi, pero también en el resto del continente. En este sentido, un buen diseño de las calles (que incluya aceras seguras) puede tener un efecto sumamente positivo.

En Nairobi, la inversión en infraestructuras creció a principios de 2021, cuando Nairobi Metropolitan Services anunció un plan de casi 1500 millones de chelines kenianos (en torno a 11 millones de euros) para construir más de 100 km de nuevas rutas para peatones y ciclistas. Anteriormente, en 2015,

Nairobi adoptó una política que exigía reservar el 20 % del presupuesto de transporte para mejorar las infraestructuras destinadas a los desplazamientos a pie y en bicicleta, con el fin de fomentar estos hábitos. Se trataba de la primera política de este tipo de toda la región.

“Por otro lado, los niños y las niñas absorben un 30 % más de carbono negro procedente de los tubos de escape que las personas adultas, pues debido a su estatura están más cerca de la fuente de contaminación.”

Estos cambios responden a un grave problema: los accidentes de tráfico son la principal causa de muerte en la población de entre 5 y 29 años (OMS, 2018). En todo el mundo, matan a más personas que el VIH/sida o la tuberculosis, aunque ninguna estadística puede medir realmente el impacto del dolor de una familia que pierde a un niño o niña. Más de un cuarto de las personas que mueren en accidentes de tráfico son peatones o ciclistas, y muchas de esas muertes se podrían evitar con aceras mejor diseñadas. La población infantil corre más peligro por su reducido tamaño: a los y las menores les resulta más difícil



ver los vehículos, y a los y las automovilistas les cuesta más ver a los niños y niñas. Además, durante la infancia el desarrollo social y cognitivo también es más limitado que durante la edad adulta y la cabeza es más frágil, con lo que es más probable sufrir daños cerebrales graves. Por otro lado, los niños y las niñas absorben un 30 % más de carbono negro procedente de los tubos de escape que las personas adultas, pues debido a su estatura están más cerca de la fuente de contaminación.

El transporte es crucial para la vida diaria de los niños y las niñas y quienes los cuidan, pues necesitan desplazarse para acudir a la escuela, los espacios de juego y los centros sanitarios y de cuidado infantil, así como para abastecerse de comida. Cuando la gente no se siente segura al ir a pie o en bicicleta, se genera un círculo vicioso: más personas optan por el auto, con lo que aumenta el tráfico y la sensación de peligro para el resto de la población, además de empeorar la salud pública debido al aumento de la contaminación atmosférica y a la disminución del ejercicio físico.

En un informe de mayo de 2021, el Institute for Transportation and Development Policy (ITDP) y el UNEP señalan que las calles diseñadas para los desplazamientos a pie y en bicicleta también contribuyen a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y a mejorar la resiliencia climática. Cuanta más gente elija estas alternativas en lugar de utilizar el transporte a motor, más disminuyen las emisiones. Además, las infraestructuras para peatones y ciclistas también son un buen complemento de los sistemas de transporte público bien diseñados: para los desplazamientos urbanos más largos, resulta más apetecible utilizar el transporte público si se puede llegar fácilmente a pie o en bici a los puntos de acceso, como las paradas de tranvía o autobús.

Participación de las comunidades en el diseño de las calles

Un cambio de mentalidad también es crucial. A la hora de diseñar las calles y las aceras, se tiende



a prestar poca atención a los niños y las niñas y a quienes los cuidan. Las calles se suelen construir sin preguntar a la ciudadanía por sus necesidades.

Para influir en el modo en que los gobiernos afrontan los retos y conciben soluciones, se necesita tiempo. En la actualidad, el programa Share the Road del UNEP está trabajando con gobiernos municipales de Ruanda, Zambia y Etiopía para que, en los procesos de diseño y planificación, se consulte a las distintas partes interesadas.

El informe *Global Outlook on Walking and Cycling* del UNEP (Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, 2016) recomienda a las ciudades cinco formas de adoptar estándares de diseño acordados con la ciudadanía para crear calles más adecuadas para la infancia, reducir la contaminación atmosférica y proteger del tráfico a los niños y niñas pequeños.

La mejora de las infraestructuras es una de las estrategias recomendadas por la OMS para garantizar la seguridad vial de la infancia (OMS, 2015). El objetivo de la ONU de reducir a la mitad el número de accidentes de tráfico mortales de aquí a 2030 no se alcanzará sin una actuación rápida y a gran escala. Debemos priorizar las soluciones sencillas y de bajo coste para diseñar y construir aceras cómodas y seguras, de acuerdo con las comunidades locales. De este modo, será posible transformar barrios y ciudades enteras, al tiempo que se mejora la resiliencia climática.

Además, las calles bien diseñadas también pueden tener un efecto sumamente positivo en el desarrollo de la primera infancia, pues brindan espacios saludables en los que jugar y correr, al tiempo que permiten respirar aire limpio y socializar con personas de todas las edades. Además, una calle segura para los niños y las niñas lo es para todo el mundo.

El informe *Global Outlook on Walking and Cycling* del UNEP recomienda cinco pasos para dar prioridad a los desplazamientos a pie y en bicicleta:

- **Dar el primer paso:** hay que empezar por presentar una política nacional para los desplazamientos urbanos a pie y en bicicleta, con el objetivo de definir la visión y mostrar compromiso.
- **Incluir los desplazamientos a pie en los presupuestos:** se debe invertir en diseñar y construir aceras seguras, cómodas y de buena calidad con rapidez y a gran escala.
- **Medir el kilometraje:** conviene establecer objetivos cuantificables y, a continuación, recabar los datos necesarios y evaluar el progreso y el impacto.
- **Trabajar en equipo:** la accesibilidad y la movilidad afectan a todo el mundo, así que hay que incluir a las diversas partes interesadas en los procesos de planificación e implantación. Tenemos que preguntar a quienes utilizan las infraestructuras a dónde se desplazan y qué necesitan. Hay que prestar especial atención a las personas más

vulnerables, como las poblaciones femenina, infantil y de edad avanzada, y quienes tienen dificultades de movilidad. No conviene tratar de replicar lo que hacen otros países o ciudades sin tener en cuenta el contexto local.

- **Dar ejemplo:** la voluntad política no solo se muestra en el desarrollo y la implantación de políticas, sino también defendiendo de forma activa los desplazamientos a pie y en bicicleta como opciones del mismo nivel que el uso del auto privado. Mientras la movilidad activa se siga viendo como una alternativa de bajo estatus, no recibirá el espacio, el presupuesto y la atención que merece.

Fuente: Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (2016)

➤ Para la versión en línea de este artículo: [espacioparalainfancia.online/2021-26](https://www.espacioparalainfancia.online/2021-26)

Bibliografía

Institute for Transportation and Development Policy y Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (2021). *Business Case for Investing in Walking and Cycling in African Cities*.

Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (2016). *Global Outlook on Walking and Cycling: Policies & realities from around the world*. <https://www.unep.org/resources/report/share-road-global-outlook-walking-and-cycling-october-2016>

Organización Mundial de la Salud (2015). *Diez estrategias para preservar la seguridad de los niños en las carreteras*. https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/162336/WHO_NMH_NVI_15.3_spa.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Organización Mundial de la Salud (2018). *Global Status Report on Road Safety 2018*. <https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684>

Organización Mundial de la Salud y UNICEF (2004). *Children and Road Traffic Injury*. https://www.who.int/violence_injury_prevention/child/injury/world_report/Road_traffic_injuries_english.pdf