

La reducción del límite de velocidad urbano es beneficiosa para la infancia y el clima

Gana impulso la transformación cultural en la actitud hacia los automóviles



Saul Billingsley
Director ejecutivo
FIA Foundation
Londres (Reino Unido)



Puede que reducir la velocidad urbana a 30 km/h parezca una propuesta política técnica sin demasiado interés, que por sí sola no resolverá todos los problemas. Pero podría ser la clave para desencadenar una serie de respuestas que vuelvan nuestras calles más seguras, saludables y estimulantes para los niños pequeños y quienes los cuidan, además de ser beneficioso para el medio ambiente.

Combinar los límites de velocidad bajos con otras medidas que fomenten los desplazamientos a pie y en bicicleta puede llevar a la gente a dejar en casa sus vehículos privados o incluso prescindir de ellos totalmente. Resulta mucho más seguro caminar e ir en bicicleta cuando el tráfico motorizado es lento: el riesgo de muerte en un atropello se reduce drásticamente si la velocidad no supera los 30 km/h (Jurewicz y otros, 2016). FIA Foundation (una organización benéfica que reúne a varias asociaciones internacionales de automovilismo y deportes de motor) apoya la campaña Streets for Life, cuya principal recomendación es el límite de velocidad urbano de 30 km/h.

Además del aumento de la seguridad que se logra al reducir los límites de velocidad en los cascos urbanos, si la sociedad pasa de utilizar el coche a desplazarse a pie y en bicicleta, también saldrá ganando la salud de la población en general, ya que se practicará más ejercicio físico y mejorará la calidad del aire (Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, 2016). Otra ventaja es la mitigación del cambio climático: si en todas las ciudades aumentase el uso de la bicicleta hasta alcanzar los niveles de mejor rendimiento (en torno a un 15-20 % de los desplazamientos), las emisiones de carbono urbanas podrían reducirse en un 7 % de aquí al 2030 y en un 11 % de aquí al 2050, lo que supondría un ahorro de 300 megatoneladas de emisiones de CO₂ globales (Institute for Transportation & Development Policy [ITDP] y Universidad de California, Davis, 2015).

Más en general, la campaña por la reducción de los límites de velocidad urbanos también podría ser el punto de partida para un debate más amplio que propicie un cambio de mentalidad sobre el lugar que ocupan los automóviles y los niños y las niñas en la ciudad. Las costumbres actuales se remontan en

gran parte a los años veinte, cuando se desencadenó una revolución cultural que empezó a transformar las calles del mundo industrializado a medida que los vehículos a motor se imponían sobre las personas (Norton, 2008).

Viendo el aumento de la preocupación pública por la enorme cantidad de accidentes graves y mortales que afectaban cada vez más a los peatones (especialmente menores de edad), los defensores del tráfico motorizado iniciaron en los años veinte un cambio de mentalidad social y político. Las calles pasaron de verse como un espacio público a disposición de toda la población a considerarse terreno exclusivo de los vehículos a motor. Los peatones se convirtieron en seres temerarios. Los niños, que antes jugaban en la calle, se encontraron ante una “tierra de nadie” prohibida.

“Los niños, que antes jugaban en la calle, se encontraron ante una “tierra de nadie” prohibida.”

Incluso hoy, lo primero que se les ocurre a muchos defensores de la seguridad vial y políticos bienintencionados es concentrarse en la educación infantil. De hecho, el mensaje que se suele transmitir a los pequeños es: “Las calles son para los autos; no entres en el espacio público para evitar el peligro”. Esto genera el desafortunado efecto de culpar de los accidentes de tráfico a las posibles víctimas, que son la parte vulnerable, en vez de plantearnos qué cambios sistémicos se necesitan para que los niños y las niñas de todas las edades puedan jugar en la calle y explorar el entorno libremente.

La transformación cultural de la década de 2020

Como ocurrió en los años veinte del siglo pasado, en la década de 2020 podríamos vivir un cambio de mentalidad en cuanto a la forma de ver las calles de las ciudades y los vehículos a motor. Esta vez, las organizaciones de automovilismo tienen la oportunidad de desempeñar un papel positivo.

FIA Foundation ha lanzado un centro de defensa para apoyar las iniciativas locales de Streets for Life y, en paralelo, estamos colaborando, junto con otras organizaciones, con Global Designing Cities Initiative de la National Association of City Transportation Officials para diseñar el programa “Streets for Kids”. Para recabar datos en los que basar nuestra labor, encargamos a una serie de investigadores de Overseas Development Institute (ODI) y de World Resources Institute (WRI) un estudio sobre cómo y por qué se toman las decisiones en materia de planificación del transporte y se asignan presupuestos en las principales ciudades del Sur Global (ODI, 2018). Descubrieron que, al hacer demasiado hincapié en el comportamiento individual de las víctimas potenciales, se exime de responsabilidad a quienes elaboran las políticas y resulta más difícil lograr cambios sistémicos significativos.

Cuando se ponen en tela de juicio ciertos privilegios y patrimonios, es inevitable que se produzca una reacción de oposición. Sin embargo, según las encuestas realizadas por YouGov para FIA Foundation, las medidas encaminadas a reclamar las calles para ponerlas a disposición de la infancia gozan de una gran popularidad (FIA Foundation, 2020). Cada vez toman más impulso las políticas de reducción de la velocidad en aras de la seguridad y la eliminación de las emisiones de carbono, con el fin de crear calles urbanas en las que puedan convivir el tráfico y los peatones.

La campaña Streets for Life, lanzada en mayo de 2021 por las Naciones Unidas, la Organización Mundial de la Salud (OMS) y una coalición global de ONG, apuesta por establecer de forma predeterminada el límite urbano de 30 km/h en todos aquellos lugares en que los peatones y ciclistas entren en contacto con los vehículos a motor de forma habitual, una medida que podría ser la clave para lograr cambios de mayor calado en el modo de usar las calles. El llamamiento de Streets for Life (suscrito por responsables de agencias de la ONU como el Dr. Tedros Ghebreyesus, de la OMS; Henrietta Fore, de UNICEF; e Inger Andersen, del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente) pone claramente de manifiesto la relación entre las medidas encaminadas a mejorar la calidad de vida en las calles y las orientadas a

proteger el planeta (Child Health Initiative, 2021) y subraya las necesidades y los derechos de la infancia.

El ejemplo de Bogotá

Bogotá fue una de las ciudades analizadas por ODI y WRI en el estudio de economía política que encargamos (ODI y WRI, 2018). Ha contrastado la tendencia nacional de Colombia en materia de infraestructura vial al planificar el transporte urbano con un enfoque sistémico seguro, explicando sus distintas funciones sociales y conectándolas de manera explícita.

La gestión de la velocidad del tráfico urbano ocupa un lugar central en el enfoque de Bogotá. Además, la ciudad ha creado una red de carriles bici de 500 km, lo cual ha contribuido a multiplicar por nueve el uso de la bicicleta, al convertirla en una opción más accesible y agradable para la infancia y las familias. Se calcula que esta forma de desplazamiento urbano se traduce en una reducción de al menos 55 000 toneladas de CO₂ al año (C40 Cities Finance Facility, 2018).

Otras muchas ciudades de todo el mundo están emprendiendo iniciativas similares (WRI y el Fondo

Global para la Seguridad Vial del Banco Mundial, 2021). En los albores de una década crítica para el cambio climático, los Objetivos de Desarrollo Sostenible y el crecimiento de las ciudades, la campaña Streets for Life está tratando de intensificar su trabajo. Las ciudades podrán obtener numerosos beneficios tanto sociales como medioambientales si invierten en una agenda centrada en las personas para crear una red de itinerarios que permitan desplazarse a pie y en bicicleta, además de apostar por políticas de planificación y transporte público que acerquen los servicios a todos los barrios.

Más de la mitad del espacio urbano que existirá en 2030 aún no se ha construido, así que tenemos que priorizar un enfoque que garantice un acceso compartido y equitativo a las calles y el espacio público, permita a la población desplazarse a pie y en bicicleta de forma segura y ofrezca a los niños y las niñas un espacio en que jugar y vivir. Conseguir esto es crucial para cumplir la visión de un mundo “ecológicamente seguro y socialmente justo” (Raworth, 2017) por la que apuestan los Objetivos de Desarrollo Sostenible. La baja velocidad en las ciudades es el punto de partida de una revolución para las personas y para el planeta.

➤ Para la versión en línea de este artículo: [espacioparalainfancia.online/2021-25](https://www.espacioparalainfancia.online/2021-25)

Bibliografía

- C40 Cities Finance Facility (2018). *Cycling Infrastructure in Cities: Bogotá's Quinto Centenario Cycle Avenue – Creating the Enabling Environment*. https://use.metropolis.org/system/images/2137/original/Cycling_Infrastructure_in_Cities_-_Bogota%CC%81.pdf
- Child Health Initiative (2021). *This Is My Street. Streets for Life: For people and for planet*. <https://www.mystreet.org/streets-for-life>
- FIA Foundation (2020). *Polling Data Snapshot*. <https://www.fiafoundation.org/media/791370/polling-data-snapshot.pdf>
- Institute for Transportation & Development Policy y Universidad de California, Davis (2015). *A Global High Shift Cycling Scenario: The potential for dramatically increasing bicycle and e-bike use in cities around the world, with estimated energy, CO₂, and cost impacts*. <https://www.itdp.org/2015/11/12/a-global-highshift-cycling-scenario/>
- Jurewicz, C.; Sobhani, A.; Woolley, J.; Dutschke, J.; y Corben, B. (2016). “Exploration of vehicle impact speed— injury severity relationships for application in safer road design”. *Transportation Research Procedia* 14, 4247–4256.
- Norton, P. D. (2008). *Fighting Traffic: The dawn of the motor age in the American city*. MIT Press.
- Overseas Development Institute y World Resources Institute (2018). *Paving the Pathways to Change: The politics of road safety in Bogotá*. <https://cdn.odi.org/media/documents/12129.pdf>
- Overseas Development Institute (2021). *Road Safety*. <https://odi.org/en/about/features/road-safety/>
- Raworth, K. (2017). *Doughnut Economics: Seven ways to think like a 21st-century economist*. Random House.
- Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (2016). *Global Outlook Report on Walking and Cycling: Policies & realities from around the world*. <https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/17030/globalOutlookOnWalkingAndCycling.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- World Resources Institute y Fondo Global para la Seguridad Vial del Banco Mundial (2021). *Low-speed Zone Guide: Empowering communities and decision-makers to plan, design, and implement effective low-speed zones*. https://files.wri.org/d8/s3fs-public/2021-05/WRI_LowSpeedZone_web.pdf?VersionId=mMwA8aq.BSpHZ6w97Z4E2NSd5o1UPN7B