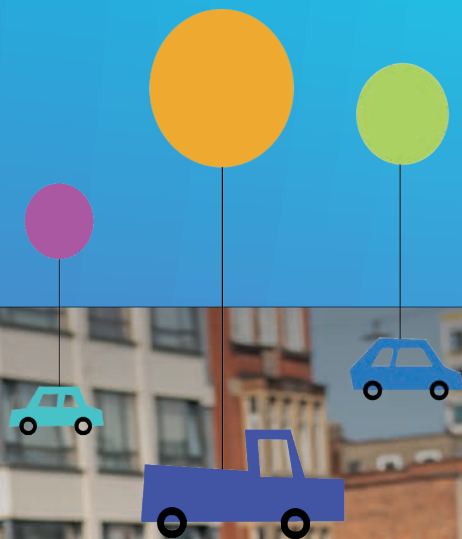


Calles escolares para modelar ciudades adecuadas para los niños

Un breve repaso de las mejoras en seguridad, calidad del aire, desplazamientos activos y bienestar comunitario generadas por intervenciones en Europa y en todo el mundo



Resumen ejecutivo

Una calle escolar es una estrategia de cierre vial para restringir el tráfico motorizado y crear zonas para caminar e ir en bicicleta frente a los colegios, por lo menos durante las horas en que se deja y se recoge a los alumnos. Las calles escolares están emergiendo como una intervención sencilla de bajo coste para reducir el uso de vehículos y la contaminación y aumentar la seguridad, además de fomentar los desplazamientos a pie o en bicicleta, a fin de mejorar la salud de la comunidad y la comodidad de los niños y sus familias. Su rápida adopción, sobre todo en las ciudades europeas, puede vincularse a la necesidad de mantener la distancia social cerca de los colegios durante la pandemia de COVID-19, pero también como una respuesta a las crisis de seguridad vial, salud y calidad

del aire, al movimiento emergente de las ciudades adecuadas para los niños, y a la aceptación de enfoques experimentales o pasajeros, como el urbanismo táctico, las calles abiertas, las calles lentas y las calles de juego.

El auge de las calles escolares puede atribuirse asimismo a su asequibilidad, su simplicidad conceptual, su facilidad de implementación y a los efectos positivos y los aprendizajes desarrollados en intervenciones pasadas que alientan la replicación. La evaluación y la supervisión de las iniciativas existentes reflejan efectos positivos mensurables en la mayoría de los casos, y demuestran que las calles escolares pueden ofrecer soluciones reales a algunos de los retos urbanos más acuciantes.

Cifras clave:

Los desplazamientos para dejar a los niños en el colegio representan una cuota importante del tráfico motorizado: Transport for London estimó en 2018 que el 25 % del tráfico punta en las mañanas laborables se debe a desplazamientos para dejar a los niños en el colegio, con un total de 254 000 trayectos al día.

Tanto los padres como los niños apoyan las calles escolares: En una encuesta de UNICEF realizada en Francia, el 87 % de los encuestados se mostró a favor de implementar calles escolares alrededor de los colegios de sus hijos; a un 59 % le convencían las cuestiones de seguridad (entornos más seguros) y a casi un 40 % le convencía también el argumento de una menor contaminación. En Toronto, el 100 % de los niños encuestados afirmó que prefería que la calle de su colegio estuviera libre de vehículos; el 77 % creía que la calle no era segura antes de la iniciativa, y solo un 3 % durante ella.

Reducción de los desplazamientos en coche: Un estudio de TfL auspiciado por la Fundación FIA reveló una reducción del 18 % de los desplazamientos en coche al colegio en Londres como resultado de las intervenciones.

Calidad del aire: En las proximidades de los colegios en Brent, Enfield y Lambeth (Gran Londres) se alcanzó una notable reducción del 23 % en la contaminación por dióxido de nitrógeno (NO₂). Los niveles de NO₂ en la Región Flamenca de Bélgica se redujeron un 20 %.

Desplazamientos activos: Desde la implementación de las calles escolares en Waltham Forest (Gran Londres), se ha producido un aumento del 20 % en el número de alumnos que se desplaza activamente al colegio de primaria Willow Brook, y del 10 % a la escuela infantil St Joseph's Catholic. De acuerdo con la información oficial del ayuntamiento de Hackney, desde el lanzamiento del programa la proporción de niños que va en bicicleta a los colegios participantes ha aumentado en más del 50 %.

Este informe ha sido elaborado por BYCS en colaboración con la Campaña Clean Cities en el marco de la iniciativa escolar Streets For Kids.

Autores: Lucas Snaije, director de Investigación y Promoción, BYCS; Daniela Abril Gutiérrez, becaria en Redes Globales, BYCS
Revisores: Jens Müller, director de Políticas e Investigación, Campaña Clean Cities
Diseño: Doug Dawson, www.dougdawson.co.uk
Ilustraciones: Francesca Murgia

© Texto 2022, BYCS / Campaña Clean Cities
(alojado por Transport & Environment)

Imagen de portada por Ivan Put para Filter Café Filtré

Agradecimientos

BYCS desea expresar su gratitud a la Campaña Clean Cities por su apoyo y su colaboración en la publicación de este informe. BYCS agradece también a 8 80 Cities y Qendra Marrëdhënie por su disposición para compartir sus conocimientos y sus experiencias. BYCS y la Campaña Clean Cities son responsables del contenido y las opiniones expresadas en este documento.

Introducción



Una calle escolar es una estrategia de cierre vial para restringir el tráfico motorizado y crear zonas para caminar e ir en bicicleta delante de los colegios, por lo menos durante las horas en que se deja y se recoge a los alumnos. Implementada por primera vez en Bolzano, Italia, en 1989, y posteriormente aplicada en Bélgica, Austria y los Países Bajos a principios de la década del 2000, las calles escolares están emergiendo ahora de forma más extendida como una intervención sencilla de bajo coste para reducir el uso de vehículos y la contaminación y aumentar la seguridad, además de fomentar los desplazamientos a pie o en bicicleta, a fin de mejorar la salud de la comunidad y la comodidad de los niños y sus familias. Un factor importante para el auge de las calles escolares en Europa fue la necesidad de mantener la distancia social en los desplazamientos al colegio como consecuencia de la COVID-19, pero las crisis conjuntas de seguridad vial, salud y calidad del aire han impulsado a las ciudades a adoptar esta estrategia de urbanismo táctico como una solución en sus paquetes de medidas para hacer de las ciudades espacios más humanos. El movimiento emergente de las ciudades adecuadas para los niños, así como la aceptación de enfoques experimentales o pasajeros, como el urbanismo táctico, las calles abiertas, las calles lentas y las calles de juego, también han contribuido a la rápida adopción reciente de las calles escolares en todo el mundo.

Estas restricciones viales se aplican normalmente mediante señales de tráfico y bolidos temporales, permitiendo algunas excepciones para vehículos de emergencias o residentes autorizados. Las calles escolares comienzan a menudo como un proyecto piloto para probar y medir su efecto a corto plazo. Esta solución pasajera suele pasar a una etapa provisional más prolongada, con el objetivo final de hacerla permanente. El formato piloto permite que los residentes, los padres y las comunidades contribuyan con su opinión de manera colaborativa a fin de adaptar los cambios a largo plazo a las necesidades locales.

Las calles escolares son una respuesta a la necesidad acuciante de hacer nuestras ciudades más adecuadas para los niños. Los niños conforman un grupo vulnerable que está especialmente expuesto a los efectos perjudiciales de los contaminantes atmosféricos debido a su baja estatura, su estado de desarrollo pulmonar y

cerebral y su mayor frecuencia respiratoria. Por ejemplo, los niños de tres años respiran el doble de aire que los adultos por unidad de peso corporal, y juegan más cerca del suelo (donde suele haber una mayor concentración de agentes contaminantes). La seguridad vial es asimismo una preocupación esencial: 1,35 millones de personas en todo el mundo pierden la vida en las calles y las carreteras cada año, y las lesiones por accidentes de tráfico son la principal causa de muerte en niños y adultos entre 5 y 29 años. El sedentarismo es otro reto significativo. A nivel mundial, el 81 % de los adolescentes entre 11 y 17 años desarrolla una actividad física insuficiente según las recomendaciones globales sobre actividad física y salud de la OMS, y los niños pasan jugando al aire libre menos de la mitad del tiempo que pasaron sus padres, lo que resalta la necesidad de promover tácticas de amplio alcance a fin de fomentar barrios más saludables, desplazamientos activos y espacios de juego seguros. Las calles escolares están emergiendo como una estrategia para reducir el volumen del tráfico de vehículos en las calles situadas cerca y delante de los colegios, a fin de abordar los problemas de atascos y contaminación del aire e incrementar el número de niños que utilizan modos de desplazamiento activo para ir al colegio al hacerlos más sencillos, accesibles, seguros y divertidos.

Este informe ha estructurado los efectos positivos y las ventajas encontrados en la evaluación de las iniciativas piloto en cinco categorías que están en consonancia con varios retos urbanos actuales. Es importante señalar que, debido a la naturaleza relativamente nueva de las calles escolares como una estrategia urbana favorable para los niños, tanto los artículos académicos como la denominada literatura gris son escasos, y se concentran principalmente en torno a iniciativas en el Reino Unido. Es necesario apoyar el desarrollo de metodologías para adaptar contextualmente las iniciativas de calles escolares y ampliar las pruebas piloto y la evaluación más allá de los países europeos y norteamericanos, a fin de analizar la transferibilidad de iniciativas similares a otras regiones. Por último, aunque la definición de las calles escolares ha sido relativamente estricta en cuanto a los horarios de apertura y cierre, hay posibilidades para relajar esta definición e incluir enfoques de planificación urbana centrados en mejorar las calles y las áreas cercanas a los colegios en términos de seguridad vial, calidad del aire, bienestar familiar y desplazamientos activos.

Las ventajas de las calles escolares

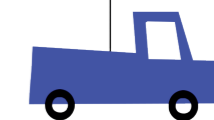


Foto: Ivan Put para Filter Café Filtré

Las estrategias para restringir el tráfico motorizado alrededor de los colegios tienen efectos positivos directos e indirectos. Muchos de estos efectos y ventajas están interconectados entre sí y componen un modelo para lograr ciudades más saludables, seguras, disfrutables e inclusivas. Para mayor claridad, las ventajas de las intervenciones de calles escolares se han agrupado en las siguientes categorías: reducción del tráfico y mejoras de seguridad, mejora de la calidad del aire, cambio modal hacia desplazamientos activos, percepciones comunitarias positivas y, por último, creación de espacios para fomentar el disfrute público, el bienestar y comunidades más saludables.

Reducción del tráfico y mejoras de seguridad:

Un amplio porcentaje de los desplazamientos en coche, especialmente para ir y venir del colegio, corresponden a distancias que pueden recorrerse a pie o en bicicleta. Las iniciativas de calles escolares son herramientas eficaces para reducir el uso de vehículos privados en desplazamientos cortos, ya que ofrecen una alternativa a padres y niños para caminar o ir en bicicleta con seguridad. Más del 30 % de los trayectos en coche en Europa cubren distancias inferiores a 3 km; el 50 % cubre menos de 5 km. En Londres, por ejemplo, un tercio de todos los trayectos en coche podría efectuarse en bicicleta en menos de 10 minutos, o a pie en menos



de 25 minutos. Transport for London también estimó en 2018 que el 25 % del tráfico punta en las mañanas laborables se debe a desplazamientos para dejar a los niños en el colegio, con un total de 254 000 trayectos al día. Esta franja horaria cuenta asimismo con la mayor tasa de accidentes graves para menores de 16 años debido a colisiones de tráfico. En los Estados Unidos, casi el 60 % de todos los desplazamientos en coche son de menos de 9 km, y los estudios han demostrado que el 68 % de los alumnos va en coche al colegio, lo que tiene consecuencias en la actividad física, la seguridad vial y el rendimiento escolar.

En Francia, un estudio reciente (2020) encargado por UNICEF acerca de calles escolares y desplazamientos al colegio reveló que, de entre los 536 padres encuestados, el 70 % utiliza el coche al menos de vez en cuando para acompañar a su hijo al colegio o a la guardería, y el 47 % indica que es el modo de transporte que utiliza con más frecuencia, aunque solo el 8 % vive a más de 5 km del colegio. Tras las intervenciones de calles escolares y la pandemia, los padres afirmaron que habían reducido los recorridos en coche y que querían seguir manteniendo esta práctica. El 87 % de los encuestados se mostró a favor de implementar calles escolares alrededor de los colegios de sus hijos; a un 59 % le convencían las cuestiones de seguridad (entornos más seguros) y a casi un 40 % le convencía también el argumento de una menor contaminación.

Además, en el Reino Unido, los efectos de las calles escolares en el uso de vehículos privados son evidentes. Un estudio de Transport for London auspiciado por la Fundación FIA analizó el impacto de 35 calles escolares en los hábitos modales de padres y cuidadores en Londres, y halló una reducción del 18 % en los

desplazamientos en coche al colegio como resultado de las intervenciones. La evaluación de un proyecto piloto con 9 colegios de primaria en Edimburgo en 2015-2016 halló evidencias de una disminución de la velocidad de los vehículos en las calles escolares y en las calles periféricas estudiadas, así como una reducción total del volumen neto de vehículos en las calles en torno a los colegios piloto durante los horarios de restricción.

Una revisión de la literatura de la Universidad Napier de Edimburgo que exploró los resultados de 16 estudios de proyectos de calles escolares también determinó que, en casi todos los casos, se produjo una reducción del número total de vehículos motorizados en las calles cerradas y las calles circundantes. Además, se encontraron evidencias de que el desvío del tráfico motorizado no causó problemas importantes de seguridad vial y de que las autoridades locales aplicaron con éxito las correspondientes medidas de mitigación cuando fueron necesarias.

Mejora de la calidad del aire

Las calles escolares se han implementado en diversos contextos urbanos como una medida práctica y fácilmente aplicable para reducir la exposición de los niños a la contaminación atmosférica, una cuestión que genera gran preocupación en las ciudades de todo el mundo.

Como parte de las medidas de aire limpio de Londres, las calles escolares se han incluido en el abanico de intervenciones para fomentar los desplazamientos a pie y en bicicleta, que además tienen el potencial de reducir las emisiones y mejorar considerablemente la calidad del aire para todos. La investigación realizada en la ciudad, que implicó la instalación de 30 sensores de calidad del aire AQMesh cerca de colegios en Brent, Enfield y Lambeth, reveló que las calles escolares dieron lugar a una notable reducción del 23 % en la contaminación por dióxido de nitrógeno (NO₂).

Además, un informe encargado por Possible y Mums for Lungs ha destacado recientemente que, si todas las escuelas de Londres, Birmingham, Leeds y Bristol con posibilidad para ello implementaran calles escolares, la reducción de los desplazamientos en coche en las horas punta en esas ciudades ascendería a un total de entre 11 y 32 millones de trayectos al año, lo que a su vez implicaría una reducción de las emisiones de agentes contaminantes (NO_x) de entre 23 000 y 64 000 kg al año, y de las emisiones de gases de efecto invernadero (CO₂e) de entre 4000 y 12 000 toneladas al año.

En la evaluación del proyecto piloto en Edimburgo en 2015-2016, los datos del volumen de vehículos posibilitaron un análisis de la calidad del aire y, en concreto, de los niveles de NO_x (los óxidos de nitrógeno son un indicador del dióxido de nitrógeno, un gas irritante producido en zonas de tráfico motorizado). El análisis mostró que los niveles de NO_x se redujeron en 1631 g/km (gramos por kilómetro) en las calles alrededor de los colegios. Además, los datos de calidad del aire recogidos en el primer cierre temporal de calles junto a un colegio en el distrito londinense de Camden mostraron una mejora considerable en los niveles de NO₂ junto a la puerta del colegio, con una reducción del 3,8 % en días escolares, mientras que los recorridos en coche disminuyeron un 43 %.

Por último, en Bélgica, la ciudad de Gante incluyó en su Plan de Movilidad 2030 la implementación de calles escolares como parte de las estrategias para reducir los atascos y la contaminación del aire y para garantizar desplazamientos seguros a los colegios. El concepto de las calles escolares es popular en la Región Flamenca, y desde 2018 cuenta con su propio artículo legal y su propia señal de tráfico. Un informe de evaluación publicado en 2019 reveló mejoras significativas en la seguridad vial y la calidad del aire, con una reducción del 20 % en las concentraciones medias de NO₂.

Cambio modal hacia desplazamientos activos

La actividad física de los niños es clave para una vida feliz y saludable. Ir al colegio caminando o en bicicleta se considera una manera sencilla de potenciar su actividad física que además aumenta la energía y reduce el estrés y la ansiedad. A su vez, la actividad física está relacionada directamente con el rendimiento académico, la atención y la concentración en las clases. La representante de los peatones e iniciadora de las calles escolares en Viena, Petra Jens, describió la iniciativa no solo como una respuesta al caos del tráfico delante de los colegios de primaria, sino también a la falta de ejercicio entre los niños, cada vez más importante.

La ONG Sustrans, con sede en el Reino Unido, ha señalado por ejemplo que, según los profesores, los alumnos que van al colegio caminando o en bicicleta muestran una mayor atención y están listos para comenzar el día, en comparación con los que llegan en coche. Estos efectos están bien documentados en la literatura académica. El informe de Child Health Initiative sobre la contaminación atmosférica de Londres, «Every Child's Right to Breathe» (El derecho de todos los niños a respirar), apoyado por la Fundación FIA, también destaca el impacto generacional de los desplazamientos activos a una edad temprana, ya que los niños que caminan y pedalean tienen una mayor probabilidad de seguir haciéndolo de adultos.

Más del
30 %
de los desplazamientos
en coche en Europa
cubre distancias de
menos de 3 km; el 50 %,
de menos de 5 km.



Foto: Sergio Gatto

La revisión de la literatura realizada por la Universidad Napier de Edimburgo ofreció pruebas sólidas de que los desplazamientos activos se han descrito constantemente como uno de los objetivos clave de los cierres de calles escolares entre los 16 estudios incluidos. También reveló que los niveles de desplazamiento activo aumentaron en casi todas las calles escolares notificadas por las autoridades locales.

Waltham Forest es otro ejemplo que demuestra los efectos de las calles escolares en los desplazamientos activos. El ayuntamiento ha introducido hasta la fecha 15 calles escolares, que abarcan un total de 64 calles en las áreas correspondientes de toda Waltham Forest y más de 12 000 alumnos beneficiarios. Desde la implementación de la iniciativa, la calle escolar Marsh Lane (que incorporó dos escuelas en septiembre de 2019) ha visto un aumento del 20 % en el número de alumnos que se desplaza activamente al colegio de primaria Willow Brook, y del 10 % a la escuela infantil St Joseph's Catholic.

Estos resultados tan rápidos también se han constatado en las intervenciones de calles escolares en contextos no europeos. Durante la implantación temporal de una calle escolar en la Mountview Avenue de Toronto, los informes de evaluación mostraron un efecto claro en el cambio del comportamiento de desplazamiento de los alumnos. Los datos recogidos por 8 80 Cities reflejan que, en los pocos días que duró la iniciativa, los trayectos en coche disminuyeron un 20,5 %, y los desplazamientos activos aumentaron un 5,4 %. Un estudio piloto realizado entre enero y abril de 2019 en un colegio de primaria en Nueva Delhi, con unos 50 alumnos de cuarto curso, reveló que más de la mitad de los niños quiso cambiar su modo de transporte. Los principales motivos aducidos

fueron: independencia, comodidad, seguridad y tiempo de calidad con los padres; el cierre de espacios viales al tráfico motorizado se citó como una manera de cambiar cómodamente a modos más activos.

Percepción positiva de la comunidad

Las iniciativas de calles escolares han recibido un apoyo abrumador de padres, niños, profesores y la comunidad general en la gran mayoría de los casos.

En un estudio de UNICEF en Francia, los padres mostraron un gran apoyo a las intervenciones; un 87 % de ellos (con independencia de la edad o el nivel educativo de sus hijos) indicó que está a favor de implementar calles escolares alrededor de los colegios o guarderías de sus hijos, y un 47 % afirmó que está muy a favor. En París, muchas de las 150 «Rues aux Ecoles» (calles escolares) implementadas se han convertido en zonas peatonales permanentes donde se han incorporado árboles y bancos, y esta iniciativa ha recibido un fuerte apoyo de las comunidades locales.

La calle escolar de la Vereinsgasse en Viena es otro ejemplo de la buena recepción de un piloto de calle escolar por la comunidad local. De acuerdo con la Agencia de Movilidad de Viena, la asociación de padres acogió unánimemente el ensayo de calle escolar en el colegio de primaria de Vereinsgasse en 2018, donde se estableció una prohibición de conducción de 30 minutos, ya que el tráfico motorizado representaba un riesgo importante para los alumnos.

Como parte de la estrategia de calles escolares de Londres, en 2020 se llevó a cabo un estudio para medir la

percepción de los padres y los cuidadores en 35 colegios. Los resultados mostraron que el 81 % de los padres y los cuidadores apoyaba las medidas en el colegio de sus hijos y creía que las calles escolares eran medidas adecuadas para sus hijos. Un 77 % de los padres y cuidadores de estos colegios participantes estaba conforme con que las medidas se mantuvieran a largo plazo. La investigación también señaló que el 18 % de los padres conducía menos hasta el colegio como resultado de la medida. Por último, el estudio halló que los padres quieren que la comunidad se involucre y forme parte de las consultas si las medidas de calles escolares se van a hacer permanentes. Según los testimonios recogidos en el estudio, a las familias y al personal docente les gustó asimismo la sensación adicional de comunidad escolar que aporta la estrategia, especialmente en una época en la que la pandemia de COVID-19 había restringido la participación comunitaria.

El mismo apoyo sólido se reflejó en un estudio de 10 pilotos de calles escolares en Edimburgo, donde se preguntó a padres, profesores y residentes locales por aspectos de seguridad vial mediante encuestas de percepción previas y posteriores. Los padres coincidieron mayoritariamente en que las calles cercanas a las puertas del colegio les parecían más seguras después de implementar el programa, y percibían una mayor seguridad para sus hijos; los residentes no creían que el programa hubiera complicado sus vidas.

En Toronto, el 100 % de los niños encuestados durante el piloto de calle escolar de Mountview Avenue afirmó que prefería que la calle de su colegio estuviera libre de vehículos; el 77 % creía que la calle no era segura antes de la iniciativa, y solo un 3 % durante ella. Esta gran aceptación y apoyo de la comunidad hacia el programa ayuda a abogar por ampliar las calles escolares y, dado el caso, convertirlas en sistemas permanentes de nuestras ciudades.

Creación de espacios para fomentar el disfrute público, el bienestar y comunidades más saludables

Las calles escolares también fomentan el bienestar al juntar a las familias y a la comunidad general en espacios urbanos recuperados. En un informe reciente publicado por Cross River Partnership y Active Travel Academy se destaca que, aunque las calles escolares se han discutido principalmente en términos de mejoras de la calidad del aire, los peligros viales y los desplazamientos activos, la recuperación de la calle ofrece un espacio a padres y cuidadores para socializar

más fácilmente y para que los niños jueguen en las horas de entrada y salida del colegio. Como señaló la ONG albanesa Qendra Marrëdhënie (QM / Centro de Relaciones), las calles escolares introducen espacios de juego seguros en el barrio, en sintonía con el concepto de «Play Along the Way» (Jugar en el camino), que le da la vuelta a la idea de las zonas infantiles y otorga a los niños la libertad que necesitan para prosperar. Esto es especialmente relevante en el contexto de la disminución de los juegos al aire libre entre los niños.

Los investigadores académicos también reclaman prestar más atención a las calles no solo como lugares de desplazamiento activo y movilidad, sino también como espacios para estar, jugar y conectar, factores esenciales para la salud y el bienestar de los niños, sus familias y las comunidades locales.

Expertos de la ONG estadounidense KaBOOM! han destacado que es fundamental encontrar maneras innovadoras de transformar la infraestructura de las ciudades para abordar las barreras ambientales y conductuales y facilitar el juego diario. Un elemento crítico para que esto tenga éxito es desarrollar instalaciones de juego cerca de los espacios actuales donde suelen estar los niños, lo que implica que las calles escolares tienen el potencial de convertirse en oasis de juego e interacción entre ellos. En el estudio piloto de Nueva Delhi sobre reimaginar las calles escolares con niños de cuarto curso, el 78 % de los niños involucrados en el programa identificó un radio de 250 metros alrededor del colegio como seguro y divertido tras el cierre de la calle al tráfico motorizado. Su percepción de seguridad iba más allá de la puerta del colegio, ya que identificaron ventajas no solo para su colegio sino también para la comunidad circundante.

Por último, las calles escolares van acompañadas con frecuencia de elementos de programación, y el ITDP ha destacado que el hecho de que estas actividades tengan lugar al aire libre tiene la capacidad de desarrollar la infraestructura cívica y social y generar oportunidades para interacciones positivas entre los bebés, los niños pequeños y sus cuidadores, así como entre los propios cuidadores. Aunque resulta más difícil de medir, la inyección de disfrute público que pueden crear temporalmente las calles escolares se ha destacado asimismo como una ventaja clave de los eventos abiertos al aire libre de todo el mundo, y ayuda a abogar por calles adaptadas a las personas, en lugar de a los vehículos.

Los resultados mostraron que el

81 %

de los padres y los cuidadores apoyaba las medidas en el colegio de sus hijos y creía que las calles escolares eran medidas adecuadas para sus hijos.





Estudios de caso

Las diversas iniciativas de todo el mundo muestran una variedad de enfoques en la implementación de las calles escolares, pero todas ellas revelan un rápido efecto y una participación comunitaria significativa. Un examen más detallado de algunas de ellas nos ayuda a entender cómo se pueden desarrollar, implementar y ampliar las calles escolares.

Foto: Sergio Gatto

HACKNEY, LONDRES

El programa de calles escolares de Hackney, en Londres, es uno de los más avanzados del mundo. Su proyecto piloto comenzó en 2017 con cinco colegios, y desde 2021 todas las iniciativas se han hecho permanentes; además, se han implementado otras 40 calles escolares en el distrito. El programa, que cuenta con un apoyo sólido y amplio de las autoridades locales y la comunidad, beneficia a más de 15 000 alumnos y los alienta a ir al colegio a pie o en bicicleta con seguridad. De acuerdo con la información oficial del ayuntamiento de Hackney, desde el lanzamiento del programa la proporción de niños que va en bicicleta a los colegios participantes ha aumentado en más del 50 % y el tráfico fuera del colegio se ha reducido en dos terceras partes, mejorando efectivamente la calidad del aire en las horas de entrada y salida del colegio.

A raíz de este éxito, el ayuntamiento de Hackney ha elaborado una guía para ayudar a los profesionales del sector del transporte y las comunidades interesadas a desarrollar sus propias calles escolares en su ciudad. Esta guía práctica se basa en las experiencias de profesionales, profesores, alumnos, padres y la comunidad general que participaron en el programa.

Aparte de ofrecer asistencia para la asignación de presupuestos, la obtención de apoyo político y el desarrollo de estrategias de publicidad, la guía de Hackney presenta una sección de «Desmontando mitos» que lidia con las ideas que ponen en duda las calles escolares. El ayuntamiento de Hackney espera que su experiencia, reflejada en esta guía, proporcione unos conocimientos valiosos a otras autoridades y organizaciones que deseen implementar calles escolares en sus comunidades.

«Las calles escolares de Hackney van mucho más allá de resolver los problemas de tráfico ante los colegios: convierten las calles en lugares para todos, abordan la mala calidad del aire y afrontan la crisis de obesidad al facilitar que los niños vayan al colegio caminando o en bicicleta». - Cllr Feryal Demirci, vicealcaldesa y miembro del Gabinete de Salud, Asistencia Social, Transporte y Parques.

Para obtener más información sobre el programa de calles escolares de Hackney, véase la guía: [Toolkit for Professionals 2021 Edition](#).



El programa, que cuenta con un apoyo sólido y amplio de las autoridades locales y la comunidad, beneficia a más de

15.000

alumnos y los alienta a ir al colegio a pie o en bicicleta con seguridad.

LA HAYA, PAÍSES BAJOS



Foto: Dutch Cycling Embassy

Aunque los Países Bajos son famosos por su cultura ciclista, el uso del coche ha aumentado en los últimos años, provocando que el tráfico sea cada vez más denso y que la sensación de seguridad entre las familias haya disminuido. En respuesta a esta situación, las iniciativas de calles escolares han crecido en importancia en las ciudades neerlandesas. El Gobierno local de La Haya ha tomado diversas medidas para abordar la contaminación del aire causada por el tráfico y la seguridad vial, como zonas de bajas emisiones y zonas escolares. En 2019, la ciudad organizó el primer ensayo de calle escolar, y en apenas un año ha logrado implementar 15 más, en gran parte debido a la necesidad de mayor distancia social durante la pandemia de COVID-19, así como a la presencia de un defensor político de la seguridad vial, el concejal de Transporte Robert van Asten.

Tras una serie de informes de seguridad elaborados por padres del colegio Montessori de primaria Valkenbos, especialmente durante las horas punta, se seleccionó Abeelstraat como ubicación del primer proyecto piloto de calle escolar en la ciudad durante dos semanas seguidas. El piloto incluía agentes de movilidad que cerraban la calle al tráfico durante las horas de entrada y salida del colegio. Tanto los profesores como los padres y los alumnos informaron de un aumento de la seguridad en la calle escolar, y el ensayo inicial generó un aprendizaje interesante sobre cómo aplicar el concepto de calle escolar en La Haya, especialmente en relación con el desvío del tráfico.

Poco después se inició un segundo ensayo más

prolongado en la calle Oeverwallan, en el distrito suburbano de Ypenburg. El piloto tuvo que acortarse debido al confinamiento, pero el Departamento de Movilidad investigó durante ese periodo todos los 189 colegios de primaria en la ciudad y sus alrededores para evaluar cuántos de ellos podían incluirse en la siguiente fase del programa.

Finalmente, se organizaron 15 ensayos de calles escolares para cerrarlas al tráfico motorizado durante las horas punta de los colegios en septiembre de 2019. En la evaluación, los padres, los profesores y los alumnos expresaron su satisfacción con las medidas adoptadas para proporcionar más espacio y seguridad. De acuerdo con el Instituto de Ciclismo de los Países Bajos, algunos de los colegios participantes pidieron hacer las medidas permanentes. De acuerdo con Ronald Woudstra, los conocimientos desarrollados en la iniciativa de calles escolares se estaban registrando a una velocidad récord, y los siguientes pasos del programa guardan relación con establecer una financiación estructurada y permanente.

«Las personas solo se sienten verdaderamente seguras yendo al colegio a pie o en bicicleta si se sacan los coches de las calles. Si se da esa situación, cada vez más personas tomarán la decisión de caminar o pedalear al colegio en lugar de conducir». Ronald Woudstra, antiguo director del Programa de Seguridad Vial en La Haya.

[Más información en el blog de Dutch Cycling Embassy.](#)

TIRANA, ALBANIA



Foto: Qendra Marrëdhënie

En Tirana, una exitosa iniciativa piloto impulsada por Qendra Marrëdhënie (QM / Centro de Relaciones) en 2020, en el marco del programa «Streets for Kids» de NACTO-GDCI, ha llevado a la creación de la calle de juego Gjon Buzuku, una zona de juego infantil y movilidad segura que hace hincapié en la posibilidad de caminar para los niños y sus cuidadores, desarrollada en colaboración con el colegio y la comunidad local. QM también impulsa las «Festa N' Rrugë», fiestas en la calle organizadas periódicamente con el ayuntamiento de Tirana, que abre las calles para permitir que el público no solo imagine, sino que experimente directamente una mejor versión del espacio público. Mediante este enfoque implementador, la experiencia de Tirana puede mostrar las ventajas de pasar de una etapa pasajera a otra provisional para alcanzar finalmente un cambio en las calles que conforman la ciudad.

Con el aprendizaje de sus primeras iniciativas pasajeras y provisionales, QM está colaborando con la ciudad –que aprobó extender el piloto a diez nuevas calles escolares– para desarrollar una metodología que permita sistematizar y ampliar estas iniciativas en un programa completo de calles escolares. Se definieron inicialmente diez indicadores de seguimiento para evaluar y supervisar las iniciativas:

- ▶ Porcentaje de aumento de sombra en el suelo.
- ▶ Niveles de ruido al dejar y recoger a los niños.
- ▶ Niveles de PM_{2.5}, PM₁₀, NO₂.
- ▶ Número de caminantes.
- ▶ Porcentaje de reducción de zona de asfalto.
- ▶ Velocidad media del tráfico.
- ▶ Asientos a la vista de zonas de juego para 0-3 años.
- ▶ Número de ciclistas.
- ▶ Encuestas sobre el modo de desplazamiento preferido y encuestas sobre la aprobación del proyecto.

La ampliación de las calles escolares es un proceso de dos pasos y sigue una metodología diseñada para funcionar en el contexto local. El primer paso será dotar a la calle del nivel de seguridad adecuado. Esto se logra rápidamente con una simple notificación de aviso de obras publicada unas semanas antes. Una vez que se ha logrado este «lienzo en blanco» de espacio seguro, comienza un proceso de talleres y co-creación con miembros de la comunidad. De este modo, se combina la competencia técnica de los ingenieros civiles con enfoques más participativos para que las

personas que viven y trabajan en la zona modelen y elaboren el carácter de la calle. La co-creación invita a imaginar colectivamente las posibilidades de una calle y entonces las hace realidad. Gracias a esta faceta eminentemente experiencial de la metodología se posibilitan debates tangibles sobre lo que puede hacerse para la comunidad en este espacio, que luego se puede rellenar para que pertenezca al barrio. Qué pintar y cómo, dónde añadir bancos, árboles o zonas de juego son aspectos que pueden decidirse en común y en el propio espacio.



Foto: Qendra Marrëdhënie

De la lista inicial de diez indicadores se han seleccionado cinco, y se ha fijado una línea de referencia para once colegios en los que se implementarán iniciativas piloto antes de julio de 2022. También se evaluarán los colegios objetivo y los colegios de control.

que la explicación, porque es directa y no verbal. Hay algo poderosamente transgeneracional en salir de los debates para tomar decisiones sobre el espacio público. Y se aleja de los mensajes desagradables que anuncian al público lo inseguro y peligroso que es el espacio público, mostrando simplemente lo divertido que puede ser». Simon Battisti, director, Qendra Marrëdhënie

«Las iniciativas pasajeras son muy efectivas. Son muy económicas y el impacto es enorme, especialmente para el cambio de mentalidad de las personas. En solo cuatro horas de fiesta en la calle, la gente lo ve y dice: "Queremos más de esto". La comunicación después de la experiencia es mucho más efectiva

[Más información sobre el trabajo de Qendra Marrëdhënie.](#)

De la lista inicial de diez indicadores se han seleccionado cinco, y se ha fijado una línea de referencia para once colegios en los que se implementarán iniciativas piloto antes de julio de 2022.



TORONTO, CANADÁ



Foto: 8 80 Cities.

Como parte de una serie de proyectos de demostración en 2019, la ONG de Toronto 8 80 Cities empezó a realizar «renovaciones de calles temporales». Uno de estos proyectos se desarrolló en la Mountview Avenue como un piloto de calle escolar. El objetivo de la organización era demostrar a los residentes que un diseño vial más seguro crea calles más dinámicas y donde todos pueden disfrutar, así como mostrar a las autoridades locales que los elementos de diseño más seguros pueden instalarse rápidamente, con bajo coste y con apoyo de la comunidad.

clave: Las calles escolares cambian el comportamiento de desplazamiento de los alumnos y las familias, con una disminución del 20,5 % en los recorridos en coche y un aumento del 5,4 % en la cuota modal de desplazamientos activos durante la experiencia. Varios padres expresaron que su percepción de la distancia al colegio cambió, así como la idea de permitir que sus hijos fueran caminando al colegio con independencia de si Mountview Avenue incorpora un programa de calle escolar a largo plazo.

Mountview Avenue fue elegida como primer piloto de calles escolares en Toronto debido a varios factores importantes, como la preocupación comunitaria por la seguridad, una pequeña zona de influencia en un barrio relativamente peatonal, una cultura de promoción de los desplazamientos activos entre alumnos y profesores, y la presencia de un defensor político de la iniciativa, el concejal Gord Perks, que tuvo un papel clave para llevar a cabo el proyecto.

Según el informe de 8 80 Cities, las comunidades quieren programas a largo plazo que prioricen la seguridad de los niños y ofrezcan más tiempo para realizar mejoras impulsadas por la comunidad. Organizar una breve iniciativa pasajera fue también una forma de mostrar a los residentes cuánto disfrutaban los niños, y en un entorno centrado en los coches puede ser una forma de mitigar el posible rechazo a quitar espacio a los vehículos.

Durante cuatro días de octubre de 2019, la demostración pasajera de la calle escolar creó un entorno temporalmente libre de vehículos en Mountview Avenue durante los horarios de entrada y salida del colegio público de Keele Street. Su implementación incluyó un importante impulso de los alumnos, así como la participación de voluntarios de la comunidad que ayudaron a aplicar los cierres viales colocando barreras y actuando como agentes de movilidad. Por último, se implementó una sencilla estrategia de señalización junto a barreras de madera con diseños de código abierto «Wikiblocks», fáciles de montar sin clavos ni tornillos.

8 80 Cities está apoyando a tres ciudades en el lanzamiento de un programa de calles escolares más prolongado, previsto para comenzar en mayo de 2022 tras un año de planificación y participación comunitaria, un elemento clave de la preparación y aceptación de los programas.

Entre las numerosas lecciones aprendidas, la estrategia pasajera de Mountview Avenue proporcionó dos hallazgos

«Las calles escolares desempeñan un papel enorme en el diseño de ciudades más disfrutables. Convertir los espacios públicos y las calles en espacios lúdicos debería ser una de nuestras aspiraciones. No es suficiente con ir de A a B caminando o en bicicleta, el aspecto de creación de lugares es muy importante de cara a cómo se percibe esa calle o ese espacio en la mente de la comunidad». Jiya Benni, directora de proyecto, 8 80 Cities

[Acceso al Informe resumen de Mountview de 8 80 Streets.](#)

Conclusiones



Las iniciativas de calles escolares han tenido un impacto demostrable en una variedad de proyectos en todo el mundo, y están emergiendo como un nuevo enfoque urbano que puede promover ciudades más saludables, seguras, sostenibles y disfrutables para los niños y sus familias y para la población general.

Su simplicidad, bajo coste, rápida implementación, alta aceptación y efectos probados indican que la transferibilidad es elevada y que la probabilidad de éxito en distintos contextos urbanos es alta. Las experiencias de Londres, La Haya, Tirana y Toronto destacadas en este informe muestran diferentes alternativas y buenas prácticas para una implementación exitosa de las calles escolares. La mayoría de ellas se caracteriza por la creatividad, un fuerte liderazgo y la implicación de la comunidad, comenzando a menudo con una fase pasajera antes de pasar a una fase provisional para buscar finalmente la permanencia.

En resumen, las calles escolares promueven ciudades más adecuadas para los niños de las siguientes maneras:

- ▶ Las calles escolares tienen un efecto positivo en la reducción del tráfico por parte de los padres y los cuidadores, además de propiciar mejoras generales de la seguridad vial sin causar problemas en las calles cercanas.
- ▶ Las calles escolares tienen un efecto positivo considerable en la calidad del aire, reduciendo los niveles de contaminación en las calles que rodean los colegios.
- ▶ Las calles escolares son un buen punto de partida para un cambio modal a desplazamientos activos, y se ha demostrado que incrementan el porcentaje de alumnos que se desplaza activamente, contribuyendo así a la actividad física, la atención mental y la reducción del estrés.
- ▶ Las calles escolares pueden tener un impacto generacional de desplazamiento activo a una edad temprana, aumentando la probabilidad de que sigan caminando y montando en bicicleta de adultos.

- ▶ Las calles escolares han recibido un gran apoyo no solo de los niños y los padres, sino también de los profesores y de otros miembros de la comunidad en el barrio.
- ▶ Las calles escolares vuelven a situar el disfrute público y el juego urbano en el debate de planificación, y fomentan vínculos comunitarios más sólidos y el bienestar de los residentes.

Consideraciones clave:

- ▶ En entornos muy centrados en los vehículos, las intervenciones pasajeras breves o las fiestas en la calle son un punto de partida eficaz para la implementación de calles escolares con mayor recorrido. Estas experiencias breves pueden mitigar el posible rechazo a quitar espacio a los coches, y demuestran rápidamente las ventajas de tales intervenciones.
- ▶ El interés y la participación de la comunidad son factores clave que deben guiar el trabajo preliminar cuando se escoge la ubicación de un piloto de calle escolar, y han de continuar a lo largo del proceso hasta su implementación.
- ▶ Los enfoques participativos deben incluirse en la ampliación de las calles escolares. El cambio de una etapa pasajera a una provisional y a una permanente requiere un proceso de transición colaborativo y flexible.
- ▶ Se aconseja una metodología eminentemente experiencial. La co-creación estimula la imaginación colectiva sobre las posibilidades de una calle, permitiendo a los miembros de la comunidad expresar sus deseos y reduciendo la posibilidad de conflicto.
- ▶ Para la evaluación y la supervisión se sugiere realizar encuestas previas y posteriores. Es fundamental establecer una medida de referencia de la cuota modal de los alumnos y los motivos de su preferencia modal, así como registros de los niveles de seguridad vial, calidad del aire y ruido.
- ▶ La presencia de un defensor político es importante para legitimar el proyecto, facilitar los permisos y otros requisitos de las autoridades locales y reforzar la aceptación y la confianza de la comunidad.

Calles escolares como agentes de cambio: recomendaciones de la Campaña Clean Cities

Sobre la base de las pruebas y los estudios de caso presentados, la Campaña Clean Cities ofrece las siguientes recomendaciones para la implementación de calles escolares:

- 1 Desarrollar un plan claro** para implementar calles escolares delante de todos los jardines de infancia, colegios de primaria y secundaria a más tardar para 2030, con objetivos anuales intermedios.
- 2 Implementar inicialmente cierres temporales de calles**, y aprovechar el tiempo para involucrar a residentes, colegios, padres y niños en la definición del proyecto. Considerar el urbanismo táctico como una forma de implementar una calle escolar temporal.
- 3 Hacer las calles escolares permanentes.** Limitar los horarios a las horas de entrada y salida del colegio puede funcionar para las calles escolares temporales, pero, en última instancia, la mayoría de las calles escolares deberían ser permanentes. Esto respaldará un cambio duradero de los hábitos de transporte para facilitar la aplicación.
- 4 Instalar y mantener la infraestructura (básica) necesaria.** Las calles escolares requieren una infraestructura (básica) para garantizar el cierre permanente de la calle a los vehículos, como bolardos, jardineras o barreras. Algunas de estas pueden construirse localmente, como los «Wikiblocks» utilizados en Toronto.
- 5 Planificar una campaña de sensibilización** con los padres basada en las ventajas de las calles escolares. Valorar la posibilidad de incentivar y promover iniciativas autónomas por parte de padres y profesores, como jornadas de ir en bici al colegio.
- 6 Las calles escolares deben acompañarse de un programa para aumentar la seguridad y la facilidad de los desplazamientos en bicicleta, a pie o en transporte público a y desde el colegio.** Es esencial que la ruta al colegio sea segura, lo que normalmente requiere mejoras de infraestructura. Debe valorarse la posibilidad de designar responsables de movilidad para cada colegio (distrito) para que actúen como vínculo entre los residentes y la comunidad escolar, por una parte, y el ayuntamiento y las autoridades locales de transporte, por la otra.

Referencias



BYCS

CleanCities 



BYCS

CleanCities 



Contacto

Lucas Snaije
Director de Investigación y Promoción, BYCS
lucas@bycs.org
+33 (0)6 02 09 19 18

Jens Müller
Director de Políticas e Investigación, Campaña Clean Cities
jens.mueller@cleancitiescampaign.org
+32 (0)488 367 353

Acerca de BYCS

Somos una ONG global con sede en Ámsterdam guiada por la convicción de que las bicicletas transforman las ciudades, y las ciudades transforman el mundo. Aspiramos a un futuro urbano en el que la mitad de los desplazamientos en ciudad se realice en bicicleta para el final de la década. Para ayudar a lograrlo, alimentamos, reforzamos y ampliamos iniciativas ciclistas impulsadas por las comunidades a nivel mundial, abogando por esta audaz visión que llamamos 50×30.

www.bycs.org
connect@bycs.org

Acerca de la Campaña Clean Cities

La Campaña Clean Cities es una coalición europea de organizaciones alojada por Transport & Environment. Juntos, tratamos de fomentar la transición de las ciudades a la movilidad de cero emisiones para 2030, promoviendo la conversión de las ciudades europeas en defensoras de una movilidad activa, compartida y eléctrica para un futuro urbano más habitable y sostenible.

www.cleancitiescampaign.org
info@cleancitiescampaign.org

