



UvA-DARE (Digital Academic Repository)

Apoyo de la comunidad en Países Bajos para reducir la violencia vial en las ciudades

Alveano Aguerrebere, I.; te Brömmelstroet, M.; Dawson, A.

DOI

[10.15446/rcep.v11n3.115671](https://doi.org/10.15446/rcep.v11n3.115671)

Publication date

2024

Document Version

Final published version

Published in

Revista Ciudades Estados y Política

License

CC BY-NC-ND

[Link to publication](#)

Citation for published version (APA):

Alveano Aguerrebere, I., te Brömmelstroet, M., & Dawson, A. (2024). Apoyo de la comunidad en Países Bajos para reducir la violencia vial en las ciudades. *Revista Ciudades Estados y Política*, 11(3), 149-174. <https://doi.org/10.15446/rcep.v11n3.115671>

General rights

It is not permitted to download or to forward/distribute the text or part of it without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), other than for strictly personal, individual use, unless the work is under an open content license (like Creative Commons).

Disclaimer/Complaints regulations

If you believe that digital publication of certain material infringes any of your rights or (privacy) interests, please let the Library know, stating your reasons. In case of a legitimate complaint, the Library will make the material inaccessible and/or remove it from the website. Please Ask the Library: <https://uba.uva.nl/en/contact>, or a letter to: Library of the University of Amsterdam, Secretariat, P.O. Box 19185, 1000 GD Amsterdam, The Netherlands. You will be contacted as soon as possible.

UvA-DARE is a service provided by the library of the University of Amsterdam (<https://dare.uva.nl>)

Apoyo de la comunidad en Países Bajos para reducir la violencia vial en las ciudades

Inés Alveano Aguerrebere.

Doctora en Políticas Públicas, Universidad Michoacana de San Nicolas de Hidalgo, Morelia, México. Magíster en Salud Pública, Instituto Nacional de Salud Pública, Cuernavaca, México. Magíster en Psicología Aplicada, Universidad de Colima, Colima, México.
Correo electrónico: inesalag@gmail.com

Marco te Brömmelstroet.

Profesor del Amsterdam Institute for Social Science Research, University of Amsterdam, Ámsterdam, Países Bajos. Magíster en Environmental and Infrastructure Planning, Rijksuniversiteit Groningen, Groningen, Países Bajos. Magíster en Geographical Information Management and Applications, Universit t Utrecht, Utrecht, Países Bajos.
Correo electrónico: brommelstroet@uva.nl

Alexander Dawson.

Profesor del Department of History de la University at Albany, Nueva York, Estados Unidos. Doctor en History, Stony Brook University, New York, Estados Unidos. Magíster en History, University of Calgary, Calgary, Canadá.
Correo electrónico: asdawson@albany.edu

Recibido: 9 de julio de 2024. **Aprobado:** 17 de diciembre de 2024. **Publicado:** 14 de abril de 2025.

Cómo citar este artículo:

Alveano, I., te Br mmelstroet, M. y Dawson, A. (2025). Apoyo de la comunidad en Países Bajos para reducir la violencia vial en las ciudades. *Revista Ciudades, Estado y Política*, 11(3), 149-174. 10.15446/rcep.v11n3.115671

Resumen

El automóvil privado, como forma dominante en las movilidades ciudadanas alrededor del mundo, continúa creando un nivel significativo de injusticia social y espacial, incluso en Países Bajos, donde históricamente se le ha destinado menos espacio que en otros lugares. El propósito de este estudio es ampliar el entendimiento sobre el apoyo social (moral y potencial) a las intervenciones que reduzcan la violencia vial. Para ello, se pretende: 1) buscar activamente diferentes grupos de personas en lugar de solo los automovilistas (potenciales) y 2) usar un marco comunitario y aproximaciones metodológicas específicas que son más sensibles a esta distinción. En el desarrollo de la investigación, 404 personas en Países Bajos respondieron un cuestionario en línea, 93 % est n de acuerdo en que el paisaje urbano mostrado sería más agradable para las personas, 85 % expresó que est n de acuerdo o muy de acuerdo en que el paisaje urbano mostrado sería más seguro para las personas. Con el objetivo de que los encuestados no se percibieran únicamente como individuos, consumidores o conductores, sino también como miembros de una comunidad, la investigación reveló respuestas que trasladan la atención de la persona en el automóvil a alta velocidad, o del individuo afectado por dicho automóvil, hacia una comunidad impactada por la presencia y la velocidad de los vehículos.

Palabras clave: violencia vial, velocidad, paisaje urbano, tecnología.

Community Support in the Netherlands to Reduce Urban Traffic Violence

Abstract

As the dominant mode of urban mobility worldwide, private cars continue to create significant social and spatial injustice, even in the Netherlands, where they have historically been allocated less space than in other places. Objective: This study aims to expand our understanding of social support for traffic violence reduction measures by (1) actively engaging diverse groups beyond (potential) car users and (2) using community-based frameworks and methodologies that are sensitive to this distinction. Methodology: An online survey was completed by 404 respondents in the Netherlands. Results: 93 % agreed or strongly agreed that the car-restricted streetscape shown would be more enjoyable for people on it, while 85 % agreed or strongly agreed that it would be safer for people on it. Discussion: By framing respondents not merely as individuals, consumers, or drivers but as community members, the study elicited responses that shift the focus from the individual in the speeding car or the individual injured by that car to a community affected by the presence and speed of vehicles, emphasizing collective needs and interests.

Keywords: traffic violence, speed, urban landscape, streetscape, technology.

Apoio Comunitário nos Países Baixos para Reduzir a Violência Rodoviária nas Cidades

Resumo

O automóvel particular, como forma dominante das mobilidades urbanas em todo o mundo, continua a criar um nível significativo de injustiça social e espacial, mesmo nos Países Baixos, onde historicamente lhe foi atribuído menos espaço do que noutros lugares. O objetivo deste estudo é ampliar nossa compreensão do apoio social (moral e potencial) para intervenções que reduzam a violência no trânsito. Para fazer isso, pretende-se: 1) procurar ativamente diferentes grupos de pessoas em vez de apenas condutores (potenciais) e 2) utilizar um quadro comunitário e abordagens metodológicas específicas que sejam mais sensíveis a esta distinção. Durante o desenvolvimento da pesquisa, 404 pessoas nos Países Baixos responderam a um questionário online; 93 % concordaram que a paisagem urbana apresentada seria mais agradável para as pessoas, e 85 % afirmaram que concordam ou concordam plenamente que a paisagem urbana mostrada seria mais segura para as pessoas. Para que os entrevistados se percebam não apenas como indivíduos, consumidores ou motoristas, mas também como membros de uma comunidade, a pesquisa revelou respostas que desviam nossa atenção da pessoa que está no carro em alta velocidade, ou do indivíduo afetado por esse carro, para uma comunidade impactada pela presença e velocidade dos veículos.

Palavras-chave: violência no trânsito, velocidade, paisagem urbana, tecnologia.

Introducción

Los universos cuidadosamente contruidos de imagen e ideología minimizan los daños del automóvil de la misma manera en que inflan los peligros de las drogas.

JEFF FERRELL (2002, p. 193, [traducción propia])

Pocas variables que contribuyen a los siniestros de tránsito y las lesiones causadas por hechos viales son tan directas y bien estudiadas como la velocidad (Kelley, 2005; Smids, 2018). A pesar de que las muertes causadas por ocupantes de vehículos han disminuido en Europa en años recientes, no se ha observado un avance equivalente en la seguridad de peatones y ciclistas (Avenoso, 2021). Gran parte de esta disparidad puede atribuirse a la velocidad.

El control de la velocidad es una de las principales estrategias en el Nuevo Decenio del Plan Global Por la Seguridad Vial 2021-2030 (World Health Organization, 2021). Este aspecto está señalado como parte del Sistema Seguro y se basa en los antiguos pilares de Vehículos Seguros y Usuarios Seguros (World Health Organization, 2021). La velocidad incompatible con la vida representa uno de los principales riesgos que enfrentan las ciudades. Este problema se agrava debido a que las velocidades de operación no siempre coinciden con las velocidades planeadas en los diseños, lo que incrementa las lesiones y muertes causadas por hechos viales, afectando desproporcionadamente a las personas más vulnerables en las calles, quienes son las que más tienen que perder (World Health Organization, 2021).

La velocidad genera otros efectos directos e indirectos: mayor ruido (Robertson *et al.*, 1998), más emisiones de escape y desgaste de neumáticos (Coelho *et al.*, 2005), menor uso público de las calles, reducción de la sociabilidad en los espacios públicos (Appleyard y Lintell, 1972), menor exposición a la diversidad social y espacial (te Brömmelstroet *et al.*, 2017), disminución del área destinada al uso público, como espacios verdes y otros propósitos (te Brömmelstroet *et al.*, 2017), y una menor disponibilidad de áreas para el juego libre (Verkade y te Brömmelstroet, 2021). Además, los espacios suelen estar dominados por las lógicas de la ingeniería de tráfico (te Brömmelstroet, 2020).

El automóvil privado, como forma dominante de movilidad cotidiana en las ciudades de todo el mundo, sigue generando un nivel significativo de injusticia social y espacial (Gilbert y te Brömmelstroet, 2023). Según Culver (2018), “la naturalización y la negación de la violencia vehicular han permitido que las muertes causadas por automóviles se vuelvan en gran medida invisibles en relación con su horrible ubicuidad, protegiéndolas de cualquier crítica sustancial hasta el día de hoy” (p. 152). Por esta razón, términos como “violencia vial” han sido empleados para enmarcar un nuevo discurso, que pone el foco en la velocidad y cantidad de vehículos (te Brömmelstroet, 2020).

La seguridad vial y la velocidad han sido estudiadas desde diferentes perspectivas: la infantil (Gautam *et al.*, 2012), la de oficiales de tránsito (Mojarro *et al.*, 2018; Gössling, 2017), la de empleados (Jacoby *et al.*, 2017), la de expertos (Azami-Aghdash *et al.*, 2020) y la de conductores (Stamatiadis, 2009). Bigazzi *et al.* (2021) encontraron que las opiniones de los expertos difieren de las de un grupo asesor ciudadano comprometido, así como de las del público en general. Una cuestión que aún no está del todo clara es el papel que ha desempeñado el marco de las investigaciones en la formulación de las preguntas dirigidas a los participantes y, en particular, las posiciones desde las cuales los sujetos respondieron dichas preguntas. Al evaluar la aceptabilidad de la gestión de la velocidad, la investigación suele centrarse en los individuos como conductores (Barnard *et al.*, 2011; Jiménez *et al.*, 2012; Kanitpong *et al.*, 2013; Katteler, 2005; Seter *et al.*, 2021; Vlassenroot *et al.*, 2007). Esto incluye conductores jóvenes (Young *et al.*, 2010), conductores de taxis minibús (Mamo *et al.*, 2021) y conductores en potencia (Marchau *et al.*, 2005; Blum y Eskandarian, 2006; Vlassenroot, 2011).

En esta medida, existe un interés por entender las posibles implicaciones de abordar a los participantes como miembros de una comunidad o sociedad con raíces e intereses compartidos (tales como vecinos, ciudadanos, miembros de un grupo étnico, religioso u otra congregación).

Las encuestas que no consideran o asumen la distinción entre estas dos posturas (individuo/usuario vs. miembro de un grupo) pueden sesgar los resultados de cualquier investigación (Curtis y McConnell, 2002). Se debe, en parte, a las características de los medios a través de los cuales los individuos o miembros de un grupo se mueven por los espacios urbanos. Quienes dependen de automóviles privados tienden a percibir sus entornos urbanos en términos de puntos de inicio, puntos finales y áreas grises (parafreando a Jacobs, 2011) que deben atravesar con la mayor eficiencia posible. Por el contrario, los residentes de esas zonas grises podrían entenderlas como espacios de juego, sociabilidad y vida cotidiana, donde las arterias representan una amenaza para las prácticas diarias. Asimismo, los miembros de comunidades marginadas podrían ver la presencia de arterias y el acceso que estas otorgan a personas ajenas como una amenaza para la seguridad de la comunidad. De manera similar, las minorías religiosas (por ejemplo, la comunidad judía ortodoxa) tienden a abordar el espacio priorizando las necesidades religiosas en torno a la caminabilidad y el acceso a las instituciones comunitarias, por encima de la capacidad de conducir o incluso del uso del transporte público.

En consecuencia, aunque la velocidad actúa como una medida absoluta, enmarca en términos del equilibrio entre seguridad y eficiencia, esto solo ocurre cuando se analiza desde una perspectiva altamente individualizada. Surge, entonces, la pregunta de si una investigación centrada en la comunidad, en lugar del individuo, podría ofrecer una perspectiva diferente sobre la velocidad misma.

Para abordar este objetivo, este artículo busca responder a la siguiente pregunta de investigación: ¿Cuál es el nivel de apoyo a las intervenciones destinadas a reducir la violencia vial (como la velocidad o la cantidad de automóviles) desde una perspectiva comunitaria? Para guiar el trabajo empírico, esta pregunta se divide en dos subpreguntas relacionadas:

- ¿Cuál es el nivel general de apoyo (moral y potencial) a las intervenciones que reducen la violencia vial desde una perspectiva comunitaria?
- ¿Cuál es el efecto de los diferentes tipos de visualización del paisaje urbano en el nivel de apoyo comunitario (moral y potencial) a las intervenciones que reducen la violencia vial?

Diseño de la investigación

Consideraciones teóricas y metodológicas

En las investigaciones sobre seguridad vial, el conductor suele ser enmarcado como un consumidor, un actor económico cuyo derecho a la calle está vinculado a los desembolsos económicos asociados con la propiedad del automóvil y el pago de impuestos. El conductor literalmente consume el espacio destinado al transporte y al estacionamiento. Como ocurre en gran parte de la comprensión de las subjetividades políticas contemporáneas, el ciudadano como consumidor gobierna las relaciones sociales y el estatus en las sociedades neoliberales, en las que la productividad y la capacidad de consumo de un ciudadano (es decir, poseer un automóvil, pagar el combustible, el mantenimiento y los impuestos asociados) lo posicionan como más importante y más digno que aquellos cuya contribución al crecimiento económico y al bienestar, quizás, es menor. El consumidor (en este caso, el conductor) posiblemente representa la identidad más valorada en las democracias liberales modernas, superando en importancia a que aquellos cuyas actividades diarias tienen un impacto menos reconocido en la economía (Brown, 2015). Por tanto, no resulta sorprendente que gran parte de la investigación sobre la velocidad priorice al consumidor sobre otras identidades.

En las encuestas en las que los respondientes se imaginan a sí mismos principalmente como consumidores individuales, es posible que las respuestas altruistas, éticas y orientadas a la comunidad estén subrepresentadas. Por el contrario, las encuestas que sitúan a los encuestados dentro de comunidades más amplias pueden resaltar el altruismo, los valores comunitarios basados en juicios éticos o los valores socialmente útiles. Este efecto de encuadre ha sido confirmado en varios estudios relacionados. Ovaskainen y Kniivilä (2005) concluyeron que el encuadre influye significativamente en las preferencias expresadas, y que las medidas de disposición a pagar basadas en la orientación ciudadana tienen un

componente altruista. De manera similar, Ouyang y Sharma (2019) encontraron que los individuos otorgan mayor valor cuando actúan como miembros de una entidad política y no como consumidores. Por su parte, Blamey *et al.* (1995) observaron que el modelo de referéndum puede incentivar a los encuestados a expresar valores ciudadanos basados en juicios éticos. Mill *et al.* (2007) afirmaron, a su vez, que “los individuos expresan preferencias diferentes cuando adoptan un punto de vista social o ciudadano a las expresadas cuando adoptan un punto de vista personal o de consumo” (p. 652), y que lo “socialmente útil” puede coexistir con la aversión o la indiferencia personal.

El concepto de Mill y sus colegas sobre el ser ciudadano es particularmente instructivo. Aunque califican el término, es necesario destacar que “ciudadano” es un concepto históricamente contingente, cuyo significado ha cambiado notoriamente en las últimas décadas. Mientras que, durante gran parte del siglo xx, las nociones comunes de ciudadanía transmitían tanto un sentido de pertenencia (a menudo enmarcado en un lenguaje racial, étnico o cultural) como una serie de derechos y obligaciones, esas formas de pertenencia y los derechos (o prerrogativas) asociados a la ciudadanía se han degradado considerablemente bajo los regímenes neoliberales. De igual forma, las recientes oleadas de migración y el estatus frecuentemente indeterminado de las comunidades de refugiados en las democracias occidentales (quienes pueden esperar años para que se formalice su residencia, enfrentando además la estigmatización y la segregación informal que limitan el valor de la ciudadanía, incluso cuando esta se concede) sugieren que el término “ciudadano” podría no ser la categoría más adecuada para explorar los fenómenos abordados en esta investigación. Por ello, se eligieron los conceptos de “comunidad” y “miembros de la comunidad” como una alternativa potencial, ya que estos ofrecen la posibilidad de un encuadre limitado basado en el lugar. Las comunidades pueden abarcar desde un área metropolitana hasta una sola calle, pero el poder del término radica en que cambia el enfoque de esta investigación: en lugar de ver a los sujetos de investigación como individuos o consumidores, los posiciona como miembros de una red social mutuamente dependiente.

Las dimensiones espaciales de esta investigación son igualmente importantes. Los estudios de movilidad deben considerar que la velocidad adquiere significados distintos según los paisajes o entornos construidos, vinculados a patrones residenciales, laborales y de ocio. En las regiones predominantemente suburbanas, diseñadas a menudo para adaptarse a tasas más altas de velocidad de los automóviles, las vías arteriales funcionan esencialmente como un medio para atravesar el espacio en distancias relativamente grandes. Para el conductor, los “espacios intermedios” prácticamente no existen. En contraste, en las zonas urbanas, cada vez más enmarcadas en términos de su transitabilidad, el “espacio intermedio” constituye un tejido central de la vida social, económica y cultural. Las aceras, cafés, tiendas, clubes sociales y parques nutren las identidades co-

munitarias, creando una vida social que está en constante tensión con las vías arteriales que fragmentan estas comunidades. De hecho, las comunidades suburbanas podrían percibir estos espacios como simples puntos intermedios entre sus destinos (la oficina, la sala de conciertos, el edificio gubernamental, entre otros) y podrían mostrarse poco dispuestas a adoptar políticas que limiten su derecho a acceder a sus destinos con rapidez y facilidad. Por otro lado, los residentes de comunidades urbanas tienden a tener una percepción diferente de esos espacios, al punto de desdibujar incluso la distinción entre propiedad pública y privada dentro de los barrios urbanos.

Debido a la atención limitada, por un lado, y al enfoque centrado en el consumidor en los estudios existentes sobre la aceptación de la reducción de velocidad, se sabe poco acerca de las perspectivas comunitarias sobre el valor de una velocidad más baja en los entornos urbanos. La literatura sobre la dualidad consumidor-comunidad sugiere que esta limitación podría conllevar una subestimación del amplio apoyo hacia la reducción de lesiones y muertes resultantes de la velocidad. Captar el valor de entornos y paisajes urbanos diferentes y más seguros, adaptados para los miembros de la comunidad, puede ser fundamental para los esfuerzos dirigidos a reducir la violencia vial en las calles. En esta medida, el objetivo de este estudio es ampliar la comprensión sobre la aceptación de medidas de reducción de la violencia vial. Para lograrlo, se deben considerar dos escenarios: 1) dirigirnos activamente a diferentes grupos de personas, en lugar de limitarnos a los consumidores (potenciales) de automóviles; y 2) utilizar un marco comunitario y enfoques metodológicos diseñados específicamente para abordar esta distinción.

Encuesta

Para responder a las preguntas centrales de la investigación, se desarrolló una encuesta en línea que contenía ítems tanto cuantitativos como cualitativos. En el grupo de encuestados, se incluyeron personas de doce años en adelante, teniendo en cuenta que los niños, niñas y adolescentes también son ciudadanos, de acuerdo con el Derecho a la Participación consignado en el artículo 12 de la Convención sobre los Derechos del Niño (Naciones Unidas, 1989). Por ello, se diseñó y probó una encuesta en la que los niños y niñas pudieran entender las preguntas.

La encuesta comenzó con un consentimiento informado. Si el encuestado estaba de acuerdo, se le solicitaba completar un perfil genérico con variables de control: edad, género y dos frases relacionadas con antecedentes sobre violencia vial, a responder con SÍ, NO, o NO SÉ:

1. Alguien que conozco ha tenido preocupación o temor por la velocidad de los vehículos en una calle específica.

2. Alguien que conozco ha tenido preocupación o temor por la cantidad de vehículos en una calle específica.

La estructura de estas preguntas sitúa al encuestado dentro de una red de relaciones sociales, es decir, una comunidad, en lugar de centrar su experiencia individual. Así, los encuestados deben reflexionar simultáneamente sobre su conexión con los demás e imaginar fenómenos que amenazan el bienestar colectivo y, por extensión, su propio bienestar.

Para medir el efecto de diferentes tipos de visualización del paisaje urbano en el nivel de apoyo comunitario a las intervenciones que reducen la violencia vial (segunda subpregunta), se utilizaron diferentes técnicas imaginarias (imágenes vs. video) (Bina *et al.*, 2020) que muestran los efectos de dichas intervenciones. El video utilizado para mostrar el paisaje urbano es de Jan Kamensky, titulado *Visual Utopias*, y se contó con la autorización del creador para su uso. Las imágenes de los estados “antes” y “después” fueron obtenidas del inicio y el final del mismo video (figuras 1 y 2). Se espera que estas técnicas permitan a los miembros de la comunidad concebir las calles de su entorno como espacios públicos donde la seguridad de habitantes sea una prioridad central (Prytherch, 2018; Woiwode *et al.*, 2021). Además, la pregunta reubica las vías urbanas desde una abstracción (un modo de transporte de un punto a otro en el que la comunidad es en gran medida invisible) hacia un espacio situado y concretamente integrado en una comunidad definida.

De este modo, se han utilizado imágenes para evaluar las percepciones de los ciudadanos sobre las diferentes posibilidades de entornos ciclistas previamente desconocidos (Alveano-Aguerrebere *et al.*, 2017), así como sus perspectivas sobre imágenes como barrera o facilitador del uso de la bicicleta (Daley y Rissel, 2010). Las imágenes también se han utilizado para medir la credibilidad de los límites de velocidad (Yao *et al.*, 2019). Por su parte, los videos han sido una herramienta clave para evaluar las percepciones (Mourtgos y Adams, 2020). En comparación con las descripciones verbales o las imágenes fijas, los videos son una herramienta más rica. Se ha comprobado que los participantes que observan videos tenían más probabilidades de recordarlos en comparación con aquellos que únicamente vieron imágenes (Mendelson *et al.*, 2016). Además, los videos han demostrado ser efectivos para estimular pensamientos de pertenencia nacional (Vlaandereen *et al.*, 2020) y para apoyar la toma de decisiones (Haslam *et al.*, 2019).

El video muestra el mismo paisaje urbano alternativo, con una animación que comienza con la primera imagen. A medida que avanza, se van eliminando algunos elementos y añadiendo otros, hasta llegar a la imagen final del “después” (con muy pocos automóviles) (Kamensky, 2020).

Figura 1. Imagen ANTES



Fuente: Kamensky (2020).

Figura 2. Imagen DESPUÉS



Fuente: Kamensky (2020).

Se asignó aleatoriamente una de las dos opciones (las imágenes de “antes y después”), o el video, a los participantes al inicio de la encuesta en línea. Posteriormente, se presentaron las siguientes declaraciones para evaluar las percepciones mediante una escala Likert de cinco puntos:

- Percepciones como miembros de una comunidad
 3. El entorno urbano de la última imagen sería más seguro para las personas que aparecen en él.
 4. El entorno urbano de la última imagen sería más agradable para las personas que aparecen en él.
- Norma moral
 5. El Gobierno debería promover este entorno urbano en ciudades y pueblos.

Para comprender qué aspectos valoran o rechazan las comunidades respecto a las intervenciones que reducen la violencia vial, se utilizaron preguntas abiertas relacionadas con las imágenes o el video (dependiendo de su respuesta a la declaración “El Gobierno debería promover...”). Se animó a los participantes a escribir palabras o conceptos individuales, aunque no se estableció un límite de caracteres. Disponían de tres espacios en blanco para escribir sus respuestas.

La pregunta 6 se realizó únicamente a los encuestados que respondieron de manera positiva o neutral a la declaración sobre si “el Gobierno debería” implementar este cambio. La pregunta 7 solo se mostró a quienes respondieron de manera neutral o negativa a dicha declaración. Por su parte, la pregunta 8 fue realizada a todos los encuestados.

6. ¿Qué características de la última imagen crees que deberían ser ideales para las calles de las ciudades?
7. ¿Qué características de la última imagen crees que NO deberían ser ideales para las calles de las ciudades?
8. Piensa en la calle donde vives. ¿Qué características crees que deberían cambiar?

La agrupación de las preguntas seis a ocho anima a los encuestados a imaginar un entorno urbano ideal tanto de manera abstracta y concreta, guiándolos a partir de un ejercicio imaginativo hacia una pregunta específica sobre la comunidad en la que residen. De este modo, el encuestado se posiciona no como un consumidor o viajero, sino como un residente de un lugar espacialmente definido, cuyos intereses y necesidades se alinean con los de otros individuos situados de manera similar.

Esta encuesta se centró en dos estrategias principales para reducir la velocidad en las calles: prohibir la entrada de automóviles en ciudades y pueblos, y permitir que la tecnología regule la velocidad de los vehículos según las zonas, la hora del día o el tipo de vehículo. Si bien es evidente que existen otras formas de alcanzar este objetivo, como modificar el entorno construido, incluso con recursos ilimitados,

sería un proceso prolongado lograr un entorno urbano seguro y agradable en todas las calles de todas las ciudades.

Las preguntas 9 y 10 abordan el apoyo a las intervenciones destinadas a reducir la violencia vial. Fueron presentadas de la siguiente manera:

Si cree que el Gobierno debería buscar ese tipo de entorno en ciudades y pueblos, apoyaría/rechazaría (escala Likert de cinco puntos):

- 9.** Prohibir los coches en ciudades y localidades.
- 10.** Permitir que la tecnología regule la velocidad de los vehículos según las zonas, hora del día y/o tipo de vehículo.

Para obtener una imagen más completa del nivel de apoyo, se realizaron dos preguntas adicionales (con rango de 0 a 100) sobre la percepción de la complejidad de las intervenciones incluidas en la encuesta:

- 11.** Clasifica el nivel de dificultad que percibes para estas formas de cambiar el entorno urbano de las ciudades:
 - a.** Prohibir los coches.
 - b.** Permitir que la tecnología regule la velocidad de los vehículos según las zonas.
- 12.** Clasifica la cantidad de dinero que crees que se necesita para estas formas de cambiar el entorno urbano de las ciudades).
 - a.** Prohibir los coches.
 - b.** Permitir que la tecnología regule la velocidad de los vehículos según las zonas.

Se distribuyeron folletos (en inglés y holandés) con el enlace y los códigos QR de la encuesta en espacios públicos, como mercados, bibliotecas y aceras, entre otros, en diferentes zonas de Ámsterdam, entre febrero y julio de 2022. Además, se utilizó la plataforma Surveycircle. La encuesta estuvo disponible en holandés, inglés, francés, español e italiano, con el objetivo de llegar a un grupo demográfico más amplio.

Resultados

Análisis cuantitativo

La encuesta fue respondida en línea por 404 personas. De este grupo, el 39 % son hombres, 58 % son mujeres y un 3 % no binario/tercer género o prefirieron no decirlo. El 9,8 % de los encuestados tiene entre 12 y 17 años, el 24,7 % entre 18 y 24, el 43,2 % entre 25 y 45, el 15,6 % entre 45 y 65 y el 6,6 % está por encima de los 65 años.

Como se muestra en la tabla 1, el 60 % de los participantes respondió que alguna persona que conoce ha tenido preocupación o temor por la velocidad de los vehículos en una calle concreta, mientras que el 11 % indicó que no lo sabía. Casi la mitad de los encuestados (el 49 %) afirmó que alguien que conocen ha tenido preocupación o temor por la cantidad de vehículos en una calle específica, y el 14 % respondió que no lo sabían. No hubo diferencias significativas según las edades o el género.

El apoyo a la reducción de los peligros para las calles se hace más evidente en los resultados presentados a continuación. Esto puede interpretarse como una percepción de los automóviles como una amenaza: las y los encuestados podrían ser propietarios de un automóvil o desear tenerlo, pero al mismo tiempo temen que algunos conductores pongan en peligro a la comunidad.

El 85 % de los encuestados expresó que estaban muy de acuerdo (55 %) o de acuerdo (30,2 %) en que el entorno urbano propuesto sería más seguro para las personas que aparecen en él. En cuanto a los valores promedio reportados por los encuestados, esta pregunta fue la única que mostró una diferencia significativa entre hombres y mujeres, según el test de chi cuadrado (una prueba no paramétrica utilizada para examinar diferencias entre variables categóricas en una misma población). Las mujeres coinciden en un nivel superior.

El porcentaje muestra que, aunque algunos encuestados no conozcan a alguien que tiene miedo o preocupación por la velocidad o el número de vehículos en una calle específica, sí reconocen que, cuando los vehículos (automóviles o camiones) están ausentes o su número se reduce significativamente, el entorno resulta más seguro. No se encontraron diferencias estadísticamente significativas entre quienes observaron las imágenes y quienes vieron el video. Es decir, ambos tipos de visualización del entorno o paisaje urbano (imágenes del “antes” y el “después”, así como el video) son igualmente efectivos en términos de apoyo comunitario (moral o potencial) hacia las intervenciones que buscan reducir la violencia vial.

Tabla 1. Respuestas a las preguntas 3, 4, 5, 9 y 10

Percepciones como miembros de una comunidad			Norma moral	Apoyo para intervenciones		
Pregunta	3. El entorno urbano en la última imagen sería más seguro para las personas que aparecen en él.	4. El entorno urbano en la última imagen sería más agradable para las personas que aparecen en él.	5. El gobierno debería promover este entorno urbano en ciudades y pueblos.	Pregunta	9. Prohibir los coches en ciudades y localidades.	10. Permitir que la tecnología regule la velocidad de los vehículos según las zonas, hora del día y/o tipo de vehículo.
Totalmente de acuerdo	55 %	66,7 %	47 %	Yo apoyaría fuertemente	23,7 %	36,4 %
De acuerdo	30,2 %	26,5 %	34,5 %	Yo apoyaría	33,7 %	44 %
Neutral	10 %	5,1 %	13,7 %	Ni apoyaría ni rechazaría	23,7 %	13,1 %
En desacuerdo	3,7 %	1,1 %	3,7 %	Yo rechazaría	15,8 %	5,5 %
Totalmente en desacuerdo	1,1 %	0,6 %	1,1 %	Yo rechazaría enérgicamente	3,1 %	1 %

Fuente: elaboración propia, a partir de los datos obtenidos en la encuesta.

El 93 % de las y los encuestados está de acuerdo (26,5 %) o muy de acuerdo (66,7 %) en que el entorno urbano propuesto sería más agradable para las personas que aparecen en él. Este porcentaje es ligeramente mayor que el relacionado con la percepción de seguridad, lo que resalta otros atributos de un ambiente más seguro: la posibilidad de que un lugar seguro también pueda ser agradable.

El 81 % de los encuestados está de acuerdo (34,5 %) o muy de acuerdo (47 %) en que el Gobierno debería implementar ese tipo de entornos urbanos en ciudades y pueblos. No hubo diferencias estadísticas entre los encuestados que observaron las imágenes y quienes vieron el video. Estas respuestas sugieren que, aunque los antecedentes de los participantes respecto a la violencia vial no son abrumadores, la mayoría está dispuesta a aceptar lugares con menos automóviles o sin ellos.

Entre los participantes que respondieron estar de acuerdo, totalmente de acuerdo o eran neutrales acerca de si el Gobierno debería implementar estos entornos urbanos en ciudades y pueblos, el 57 % apoya o apoya firmemente la prohibición de los automóviles en estos espacios, y el 80 % apoyaría o apoyaría firmemente permitir que la tecnología regule la velocidad de los vehículos según las zonas, la hora del día o el tipo de vehículo.

Una pequeña mayoría considera que los recursos necesarios para prohibir los automóviles en ciudades y pueblos serían altos o muy altos, independientemente de

la edad o el género del encuestado. Esto se ilustra en la tabla 2, en la que el mayor nivel de dificultad o cantidad de recursos se califica con 100, y el menor con 0.

Tabla 2. Percepción de la complejidad de las intervenciones para cambiar los entornos urbanos

	Dificultad para prohibir los coches.	Dificultad para permitir que la tecnología regule la velocidad de los vehículos según las zonas, hora del día o tipo de vehículo.	Costo de prohibir los coches.	Costo de permitir que la tecnología regule la velocidad de los vehículos según las zonas, hora del día o tipo de vehículo.
Promedio	66,11	52,9	56,7	67,6
Mediana	73	53,5	60	71
Moda	100	100	100	100

Fuente: elaboración propia, a partir de los datos obtenidos en la encuesta.

Se analizaron los datos relacionados con los “antecedentes de la violencia vial”, las “percepciones como miembros de la comunidad”, la “norma moral”, el “apoyo a las intervenciones” y la “percepción de la complejidad”, comparando las diferencias según el género, la edad y los antecedentes relacionados con la violencia vial. Las medias se compararon mediante la prueba de chi cuadrado. Un valor de $p < 0,05$ se considera estadísticamente significativo.

Las mujeres ($p=0,03$) mostraron una diferencia significativa al considerar que la imagen propuesta era más segura para las personas que aparecen en ella.

Existe una diferencia significativa entre las edades en cuanto al nivel de aceptación para permitir que la tecnología regule la velocidad de los vehículos según el tipo de vehículo, los horarios y las zonas ($p=0,03$). Cuanto mayor es la edad de los encuestados, más apoyarían o apoyarían firmemente la implementación de la tecnología.

Respecto a las respuestas a la pregunta “¿Alguien conocido ha tenido preocupación o temor por la velocidad de los vehículos en una calle concreta?”, relacionadas con el nivel de dificultad percibido para permitir que la tecnología controle la velocidad, agrupamos los 100 puntos de dificultad en estas categorías: muy baja (0-25), baja (26-50), alta (50-75) y muy alta (75-100). Las percepciones de aquellos que respondieron “sí” se distribuyen uniformemente entre las categorías de muy baja, baja y alta, pero se inclinan hacia una dificultad muy alta. Esto muestra que un gran número de encuestados es consciente de la violencia vial, pero consideran que sería muy difícil abordarla mediante el uso de tecnología.

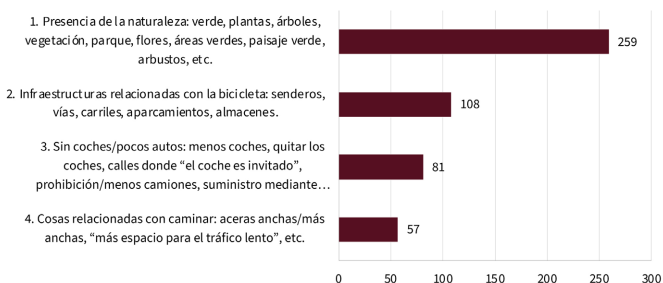
Análisis cualitativo

Los resultados cualitativos de las preguntas 6, 7 y 8 describen las características que los encuestados consideran ideales y no ideales para las calles de las ciudades. Asimismo, reflejan las opiniones de los ciudadanos sobre los cambios que deberían implementarse en las calles actuales.

La figura 3 muestra las cuatro palabras o conceptos más frecuentes (agrupados por similitud) citados en la encuesta como ideales para un paisaje urbano. Entre otros conceptos que se mencionan se encuentran la seguridad, los límites de velocidad bajos, el alumbrado público, los lugares para sentarse o áreas de reunión, los espacios comunitarios o de reunión y la seguridad para que jueguen los niños.

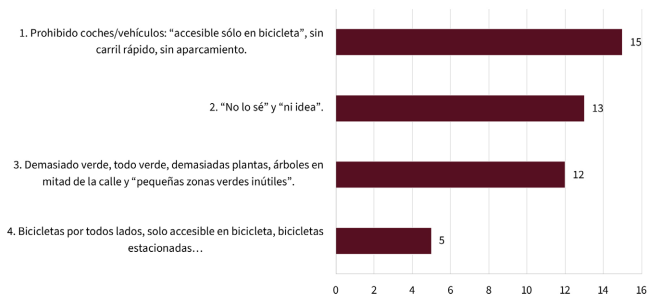
La figura 4 muestra las respuestas de los participantes que no estuvieron de acuerdo en que “el Gobierno debería implementar este paisaje urbano en ciudades y pueblos”, así como quienes se mostraron neutrales. Se agruparon las palabras y los conceptos más frecuentes.

Figura 3. Conceptos o palabras más frecuentes mencionadas en la pregunta 6 (¿Qué características de la última imagen crees que deberían ser ideales...?)



Fuente: elaboración propia, a partir de los datos obtenidos en la encuesta.

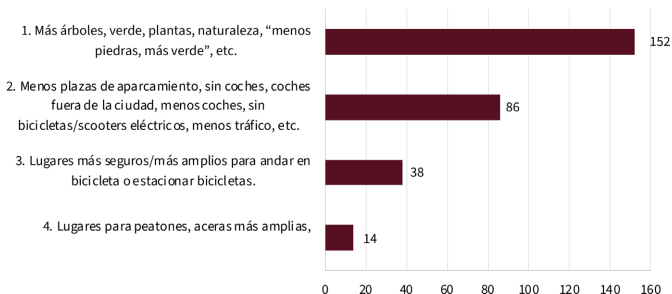
Figura 4. Conceptos o palabras más frecuentes mencionadas en la pregunta 7 (¿Qué características de la última imagen crees que NO deberían ser ideales...?)



Fuente: elaboración propia, a partir de los datos obtenidos en la encuesta.

La figura 5 muestra las palabras y los conceptos más frecuentes al cuestionar al encuestado sobre los aspectos o características que se podrían cambiar en la calle donde residen.

Figura 5. Conceptos o palabras más frecuentes como respuesta a la pregunta 8 (Piensa en la calle donde vives. ¿Qué características crees que deberían cambiar?)



Fuente: elaboración propia, a partir de los datos obtenidos en la encuesta.

Conclusiones

Cada vez más Gobiernos utilizan metodologías participativas para promover cambios en los entornos urbanos. Este estudio puede servir como base para ampliar las herramientas destinadas a estos procesos, así como para demostrar que los resultados pueden ser útiles en la toma de decisiones. Al impulsar estrategias para controlar la velocidad, es posible que el enfoque no recaiga exclusivamente en evaluar las actitudes o la aceptación de los usuarios y conductores, como lo muestran los estudios citados en este texto.

Una de las conclusiones fundamentales de esta investigación es que, si bien los encuestados priorizan la seguridad y la estética, sus respuestas sitúan las calles como espacios integrados en las comunidades, y no como simples medios para atravesarlas. Aquí se plantea una distinción clave entre el conductor, que privilegia una arteria vial y la velocidad, y el residente de la comunidad, que valora el entorno en el que está inserta la calle. Esta priorización no refleja un deseo abrumadoramente mayoritario de eliminar los automóviles de las comunidades, aunque más de la mitad de los encuestados consideran esta posibilidad. Más bien, evidencia una preocupación por equilibrar la “necesidad de velocidad” de los automóviles y conductores con otras prioridades, utilizando la tecnología como herramienta para lograrlo.

Para un país con bajas tasas de muertes y lesiones de peatones y ciclistas, resulta sorprendente que el 60 % de los encuestados exprese preocupación por la velocidad. Asimismo, en un diseño urbano poco centrado en el automóvil, también llama la atención que la mitad de los encuestados conozca a alguien preocupado por el número de vehículos presentes en las calles. En otros estudios, las mujeres han mostrado una mayor preocupación por la seguridad (Alonso *et al.*, 2019; Bucsuházy *et al.*, 2020; Ravensberg, 2020).

Cuando el 60 % conoce a alguien con preocupación o temor por la velocidad y el 49 % conoce a alguien preocupado por el número de vehículos, eso podría indicar que la mayoría teme las posibles consecuencias (como accidentes o atropellos), más que la mera presencia de vehículos (incluso en grandes cantidades). Es decir, podría interpretarse que, en esencia, la mitad de los encuestados no considera a los automóviles en sí mismos como una amenaza, sino al uso que se hace de ellos.

Es probable que estos resultados sean diferentes en otras ciudades donde las muertes de peatones y ciclistas son mucho más comunes. Esto podría reflejar el cambio histórico en el uso de las calles en los barrios de las ciudades de Países Bajos, donde las innovaciones en el transporte han reducido el predominio del automóvil en las últimas décadas. Cabe señalar que el lugar estudiado es completamente accesible mediante movilidad activa (a pie o en bicicleta).

De manera más crítica, se considera que el marco específico de la investigación aquí presentada ofrece una contribución significativa a los esfuerzos por comprender los enfoques comunitarios de la seguridad vial y, en particular, el problema de la velocidad. Al percibir a los encuestados no únicamente como individuos, consumidores o conductores, sino como miembros de la comunidad, esta investigación generó respuestas que redirigen la atención. En lugar de enfocarse en la persona que conduce el automóvil a toda velocidad o en el individuo afectado por un accidente, se prioriza una perspectiva comunitaria que aborda cómo estas formas de violencia impactan al colectivo, proponiendo soluciones centradas en las necesidades e intereses de la comunidad.

Las mujeres expresaron una diferencia significativa al considerar que la imagen propuesta era más segura para las personas representadas en ella. Eso podría deberse a que, tradicionalmente, suelen asumir roles de cuidado tanto en el ámbito doméstico como en los espacios públicos (Segovia y Rico, 2017; Pérez, 2019). Al menos un estudio previo también ha identificado esa diferencia (Alveano-Aguerebereg et al., 2017).

Esto es particularmente evidente en las respuestas que vinculan la mejora de los paisajes urbanos (un cambio que privilegia a la comunidad sobre el conductor) con la seguridad y la habitabilidad. En particular, las respuestas a las preguntas cualitativas muestran una tendencia a integrar preocupaciones sobre la velocidad con un mayor deseo de más espacios verdes, menos ruido y una reducción de la contaminación del aire, así como formas multimodales de acceso al espacio público y semipúblico. En este contexto, la queja sobre “demasiadas bicicletas” podría interpretarse como una crítica sutil al exceso del “amor holandés por las bicicletas”. Si bien muy pocos encuestados querían prohibir los automóviles por completo, el efecto acumulativo de estas innovaciones haría que estas calles sean menos atractivas para los conductores, al tiempo que reduciría el costo asociado con la posibilidad de velocidades mortales.

Las conclusiones que se pueden extraer están limitadas por la naturaleza de la encuesta, ya que no se buscó establecer los patrones residenciales específicos de los encuestados ni su modo de transporte.

Está claro que los peatones, ciclistas y usuarios del transporte público (una modalidad que, por definición, combina caminar y andar en bicicleta) se desplazan por los paisajes urbanos de maneras distintas e interactúan con su entorno y con otras personas de forma diferente a los conductores. Sin embargo, no hay razón para que el entorno esté diseñado exclusivamente para satisfacer los deseos de los “más fuertes y ruidosos”.

Las respuestas cualitativas mostraron una preocupación por la seguridad de los peatones, tanto para ellos mismos como para los demás, así como un deseo de

paisajes urbanos estéticamente agradables que hagan más placenteros sus desplazamientos por la ciudad. En última instancia, esto también contribuiría a una experiencia más agradable para otros peatones. De este modo, el viaje deja de ser una tarea de punto a punto con un “espacio intermedio” en blanco y se convierte en una rutina diaria en la que cada trama del camino tiene sentido y valor.

En particular, este sentimiento no se interpreta fácilmente como una oposición directa al tráfico de vehículos. Si bien el 60 % de los encuestados apoyaría o apoyaría enérgicamente la prohibición de los automóviles en las ciudades y pueblos —y algunos incluso expresaron molestias por el exceso de bicicletas—, podría entenderse más bien como una visión holística de la comunidad y la conexión. Esta perspectiva asume formas más amplias de pertenencia, donde el paisaje urbano ideal incluye un equilibrio entre la belleza de entorno más verde y la comprensión de que las personas y los bienes esenciales para el bienestar de la comunidad, a menudo, provienen de fuera de la comunidad y, a veces, todavía llegan en vehículos motorizados.

Referencias

- Alonso, F., Esteban, C., Montoro, L. y Serge, A. (2019). Conceptualization of aggressive driving behaviors through a Perception of Agressive Driving scale (PAD). *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 60, 415-426. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1369847818302961>
- Alveano-Aguerreberere, I., Ayvar-Campos, F. J., Farvid, M. y Lusk, A. (2017). Bicycle facilities that address safety, crime and economic development: perceptions from Morelia, Mexico. *Int J Environ Res Public Health*, 15(1), 1-22. <https://doi.org/10.3390/ijerph15010001>
- Appleyard, D. y Lintell, M. (1972). The environmental quality of city streets: The residents' viewpoint. *Journal of the American Institute of Planners*, 38(2), 84-101. <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/01944367208977410>
- Avenoso, A. (2021, 19 de noviembre). *Opinion: A closer look at which transport modes cause most harm*. European Transport Safety Council. <https://etsc.eu/opinion-a-closer-look-at-which-transport-modes-cause-most-harm/>

- Azami-Aghdash, S., Sadeghi-Bazargani, H., Saadati, M., Mohseni, M. y Gharaee, H. (2020). Experts' perspectives on the application of public-private partnership policy in prevention of road traffic injuries. *Chinese Journal of Traumatology*, 23(3), 152-158. <https://doi.org/10.1016/j.cjtee.2020.03.001>
- Barnard, Y., Risser, R. y Krems, J. (2011). *The Safety of Intelligent Driver Support Systems*. Ashgate.
- Bigazzi, A., Gill, G. y Winters, M. (2021). Contrasting Perspectives on the Comfort and Safety of Pedestrians Interacting with Other Road Users. *Transportation Research Record*, 2675(3), 33-43. <https://journals.sagepub.com/doi/full/10.1177/03611981211992272>
- Bina, O., Inch, A. y Pereira, L. (2020). Beyond techno-utopia and its discontents: On the role of utopianism and speculative fiction in shaping alternatives to the smart city imaginary. *Futures*, 115, 1-14. <https://doi.org/10.1016/j.futures.2019.102475>
- Blamey, R., Common, M. y Quiggin, J. (1995). Respondents to contingent valuation surveys: consumers or citizens? *Australian Journal of Agricultural Economics*, 39(3), 263-288. <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/j.1467-8489.1995.tb00554.x>
- Blum, J. J. y Eskandarian, A. (2006). *Managing Effectiveness and Acceptability in Intelligent Speed Adaptation Systems* [sesión de conferencia]. IEEE Intelligent Transportation Systems Conference, Toronto, Canadá. <https://ieeexplore.ieee.org/document/1706761>
- Brown, W. (2015). *Undoing the Demos. Neoliberalism's Stealth Revolution*. Zone Books.
- Bucsuházy, K., Matuchová, E., Zuvala, R., Moracová, P., Kostiková, M. y Mikulec, R. (2020). Human factors contributing to the road traffic accident occurrence. *Transportation Research Procedia*, 45, 555-561. <https://sciencedirect.com/science/article/pii/S2352146520302192>

- Coelho, M. C., Farias, T. L. y Roupail, N. M. (2005). Impact of speed control traffic signals on pollutant emissions. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 10(4), 323-340. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2005.04.005>
- Culver, G. (2018). Death and the car: On (auto)mobility, violence, and injustice. *ACME: An International Journal for Critical Geographies*, 17(1), 144-170. <https://acme-journal.org/index.php/acme/article/view/1580>
- Curtis, J. A. y McConnell, K. E. (2002). The citizen versus consumer hypothesis: Evidence from a contingent valuation survey. *The Australian Journal of Agricultural and Resource Economics*, 46(1), 69-83. <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1111/1467-8489.00167>
- Daley, M. y Rissel, C. (2010). Perspectives and images of cycling as a barrier or facilitator of cycling. *Transport Policy*, 18(1), 211-216. <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0967070X10000995>
- Ferrell, J. (2002). Speed kills. *Critical Criminology*, 11(3), 185-198. <https://doi.org/10.1023/B:CRIT.0000005809.13127.e6>
- Gautam, P., Brondum, L., Françaio, A., Perez, T. y Lail, M. (2012). Photovoice: children's perspectives on road traffic safety in 10 countries. *Injury Prevention*, 18(1), A1-A246. <https://doi.org/10.1136/injuryprev-2012-040580g.35>
- Gilbert, H. y te Brömmelstroet, M. (2023). Our culturally maladaptive transport discourses are continuing to fail our children. *Children's Geographies*, 22(2), 241-248. <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/14733285.2023.2270444>
- Gössling, S. (2017). Police Perspectives on Road Safety and Transport Politics in Germany. *Sustainability*, 9(1771), 1-16. <https://doi.org/10.3390/su9101771>
- Haslam, K., Doucette, H., Hachey, S., MacCallum, T., Zwicher, D., Smith-Brilliant, M. y Gilbert, R. (2019). YouTube videos as health decision aids for the public: an integrative review. *Canadian Journal of Dental Hygiene*, 53(1), 53-66. <https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC7533808/>

- Jacobs, J. (2011). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Capitan Swing.
- Jacoby, S. F., Winston, F. K. y Richmond, T. S. (2017). Road safety perspectives among employees of a multinational corporation in urban India: local context for global injury prevention. *International Journal of Injury Control and Safety Promotion*, 24(4), 493-500. <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/17457300.2016.1278235>
- Jiménez, F., Liang, Y. y Aparicio, F. (2012). Adapting ISA system warning to enhance user acceptance. *Accident Analysis and Prevention*, 48, 37-48. <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0001457510001624>
- Kanitpong, K., Jiwattanakulpaisarn, P. y Yaktawong, W. (2013). Speed management strategies and driver's attitudes in Thailand. *IATSS Research*, 37(1), 39-48. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0386111213000022>
- Katteler, H. (2005). Driver acceptance of mandatory intelligent speed adaptation. *European Journal of Transport and Infrastructure*, 4, 317-336. <https://journals.open.tudelft.nl/ejtir/article/download/4410/4304/11992>
- Kelley, B. (2005). Commentary. It is speed that kills. *Journal of Public Health Policy*, 26, 416-417. <https://doi.org/10.1057/palgrave.jph.3200046>
- Mamo, W. G., Ross, V., Dadi, J. L., Reinolsmann, N., Brijs, T. y Brijs, K. (2021). Acceptability of intelligent speed adaptation technology in developing Countries: The case of Ethiopian minibus taxi drivers. *Case Studies on Transport Policy*, 9(3), 1375-1385. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2021.07.011>
- Marchau, V., van der Heijden, R. y Molin, E. (2005). Desirability of advanced driver assistance from road safety perspective: the case of ISA. *Safety Science*, 43(1), 11-27. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2004.09.002>
- Mendelson, J., Gibson, J. L. y Romano-Bergstrom, J. (2016). Displaying Videos in Web Surveys: Implications for Complete Viewing and Survey Responses. *Social Science Computer Review*, 35(5). <https://doi.org/10.1177/0894439316662439>

- Mill, G. A., van Rensburg, T. M., Hynes, S. y Dooley, C. (2007). Preferences for multiple use forest management in Ireland: Citizen and consumer perspectives. *Ecological Economics*, 60(3), 642-653. <https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2006.02.005>
- Mojarro, F. R., Solorzano, E. H. y Monreal, M. A. (2018). PW 1077 Challenges that hinders the application of the road safety regulation: a local law enforcement (LLE) officer's perspective in Mexico. *Injury Prevention*, 24(2). <https://doi.org/10.1136/injuryprevention-2018-safety.179>
- Mourtgos, S. M. y Adams, I. T. (2020). Assessing public perceptions of police use-of-force: Legal reasonableness and community standards. *Justice Quarterly*, 37(5), 869-899. <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/07418825.2019.1679864>
- Naciones Unidas. (1989, 20 de noviembre). *Convention on the rights of the child*. <https://www.ohchr.org/en/instruments-mechanisms/instruments/convention-rights-child>
- Ouyang, Y. y Sharma, A. (2019). Consumer-citizen willingness to pay for healthy eating messages. *International Journal of Contemporary Hospitality Management*, 31(2), 890-909. <https://doi.org/10.1108/IJCHM-08-2017-0490>
- Ovaskainen, V. y Kniivilä, M. (2005). Consumer versus citizen preferences in contingent valuation: evidence on the role of question framing. *The Australian Journal of Agricultural and Resource Economics*, 49(4), 379-394. <https://doi.org/10.1111/j.1467-8489.2005.00309.x>
- Pérez, G. (2019). *Políticas de movilidad y consideraciones del género en América Latina* (Serie Comercio Internacional 152). Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal). <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/45670ca3-9bfa-48d6-b3e0-ebeb7ffda908/content>
- Prytherch, D. (2018). *Law, Engineering, and the American Right-of-Way: Imagining a More Just Street*. Springer.

- Ravensbergen, L., Buliung, R. y Laliberté, N. (2020). Fear of cycling: Social, spatial and temporal dimensions. *Journal of transport geography*, 87. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2020.102813>
- Robertson, S., Ward, H., Marsden, G., Sandberg, U. y Hammerstrom, U. (1998). *The effect of speed on noise, vibration and emissions from vehicles*. VTT Communities y Infrastructure.
- Segovia, O. y Rico, M. (eds.). (2017). *¿Quién cuida la ciudad? aportes para políticas urbanas de igualdad*. Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal). <https://www.cepal.org/es/publicaciones/42424-quien-cuida-la-ciudad-aportes-politicas-urbanas-igualdad>
- Seter, H., Hansen, L. y Arnesen, P. (2021). Comparing user acceptance of integrated and retrofit driver assistance systems-A real traffic study. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 79, 139-156. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2021.04.012>
- Smids, J. (2018). The Moral Case for Intelligent Speed Adaptation. *Journal of Applied Philosophy*, 35(2), 205-221. <https://doi.org/10.1111/japp.12168>
- Stamatiadis, N., Grossardt, T. H. y Bailey, K. (2009). How driver risk perception affects operating speeds. *Advances in Transportation Studies*, 17(Section A), 17-28. https://uknowledge.uky.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1007&context=ktc_facpub
- te Brömmelstroet, M. (2020). *Mobility Language Matters*. The Correspondent.
- te Brömmelstroet, M. (May 2020). Framing systemic traffic violence: Media coverage of Dutch traffic crashes. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 5, 1-11. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2020.100109>
- te Brömmelstroet, M., Nikolaeva, A., Glaser, M. y Nicolaisen, M. S. (2017). Travelling together alone and alone together: mobility and potential exposure to diversity. *Applied Mobilities*, 2(1), 1-15. <https://doi.org/10.1080/23800127.2017.1283122>

- Verkade, T. y te Brömmelstroet, M. (2021). *Movement: how to take back our streets and transform our lives*. Scribe Publishing.
- Vlaandereen, A., Bevelander, K. E. y Kleemans, M. (2020). Empowering digital citizenship: An anti-cyberbullying intervention to increase children's intentions to intervene on behalf of the victim. *Computers in Human Behavior*, 112, 1-11. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0747563220302119>
- Vlassenroot, S. (2011). *The Acceptability of In-vehicle Intelligent Speed Assistance (ISA) Systems: From Trial Support to Public Support* [tesis de doctorado, Delft University of Technology]. TU Delft Library. <http://resolver.tudelft.nl/uuid:87d8b0ce-ae5f-4788-9b4c-1b162e1f1057>
- Vlassenroot, S., Broekx, S., De Mol, J., Panis, L. I., Brijs, T. y Wets, G. (2007). Driving with intelligent speed adaptation: Final results of the Belgian ISA-trial. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 41(3), 267-279. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2006.05.009>
- Woiwode, C., Schäpke, N., Bina, O., Veciana, S., Kunze, I., Parodi, O., Schweizer-Ries, P. y Wamsler, C. (2021). Inner transformation to sustainability as a deep leverage point: fostering new avenues for change through dialogue and reflection. *Sustainability Science*, 16, 841-858. <https://doi.org/10.1007/s11625-020-00882-y>
- World Health Organization. (2010). *Global Plan for the Decade of Action for Road Safety. 2011-2020*. WHO.
- World Health Organization. (2018). *Global Status Report on Road Safety 2018*. WHO. <https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684>
- World Health Organization. (2021). *Global Plan for the Decade of Action for Road Safety. 2021-2030*. WHO. <https://www.who.int/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>
- Yao, Y., Carsten, O., Hibberd, D. y Li, P. (2019). Exploring the relationship between risk perception, speed limit credibility and speed limit compliance. *Trans-*

portation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 62, 575-586.
<https://doi.org/10.1016/j.trf.2019.02.012>

Young, K. L., Regan, M. A., Triggs, T. J., Jontof-Hutter, K. y Newstead, S. (2010). Intelligent speed adaptation-Effects and acceptance by young inexperienced drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 42(3), 935-943. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2009.10.013>