

MANUAL DIDÁCTICO

MANUAL DIDÁCTICO

CAMINOS ESCOLARES SEGUROS

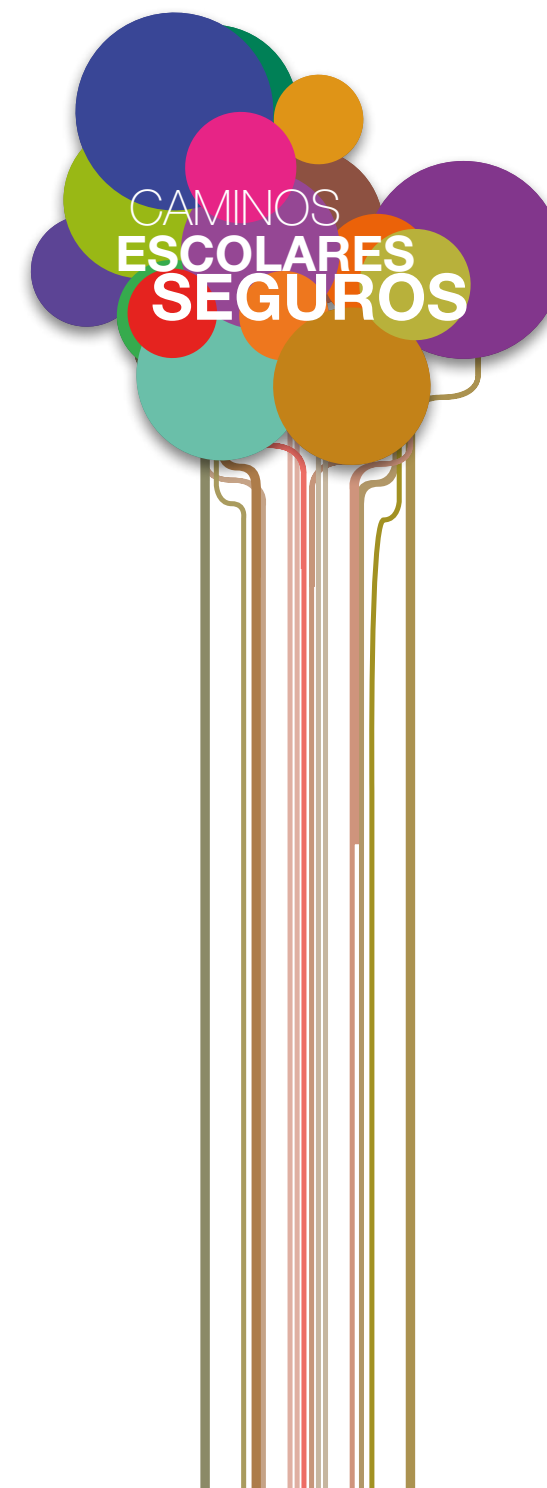
EDITA:

COdaPa

CONFEDERACIÓN ANDALUZA
DE ASOCIACIONES DE MADRES Y PADRES
POR LA EDUCACIÓN PÚBLICA

Rubén Rodríguez Ramírez
Ariadna Estrategia Ambiental

MANUAL DIDÁCTICO





ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN	4
1. Objetivos del presente manual	5
2. Qué son los caminos escolares seguros	6
3. Metodología aplicada	9
2. CONSTITUCIÓN DEL GRUPO MOTOR	14
3. ANÁLISIS DEL ENTORNO Y SITUACIÓN	
1. Oferta de movilidad	20
2. Demanda de movilidad	32
4. DIAGNÓSTICO. PRIORIZACIÓN	34
5. TRANSFORMAR LA REALIDAD. ESCENARIOS DE FUTURO	42
6. PLAN DE ACCIÓN	58
7. PROPUESTAS DE DINAMIZACIÓN Y PROMOCIÓN DE LA ACCESIBILIDAD INFANTIL SEGURA	66
8. Anexo 1. WEBGRAFÍA	72
9. Anexo 2. MATERIALES PARA LA DINAMIZACIÓN Y PROMOCIÓN DE LA ACCESIBILIDAD INFANTIL	74

Edita:

CODAPA

Camino Santa Juliana nº 3. C.E.P Granada

18016 Granada

Tlf.: 958 20 46 52 Móvil: 605 82 849 2

secretaria@codapa.org prensa@codapa.org

www.codapa.org

Año 2021

Subvencionado por la Consejería de Educación y Deporte

Coordinación:

Comisión de Comunicación CODAPA

Leticia Vázquez Ferreira

Autoría: Rubén Rodríguez Ramírez de Ariadna Estrategia Ambiental

Diseño, ilustración e impresión: Gandulfo Impresores SL

ISBN/ISSN: (pendiente de obtener nº)

Depósito legal: GR-1419/2021

1

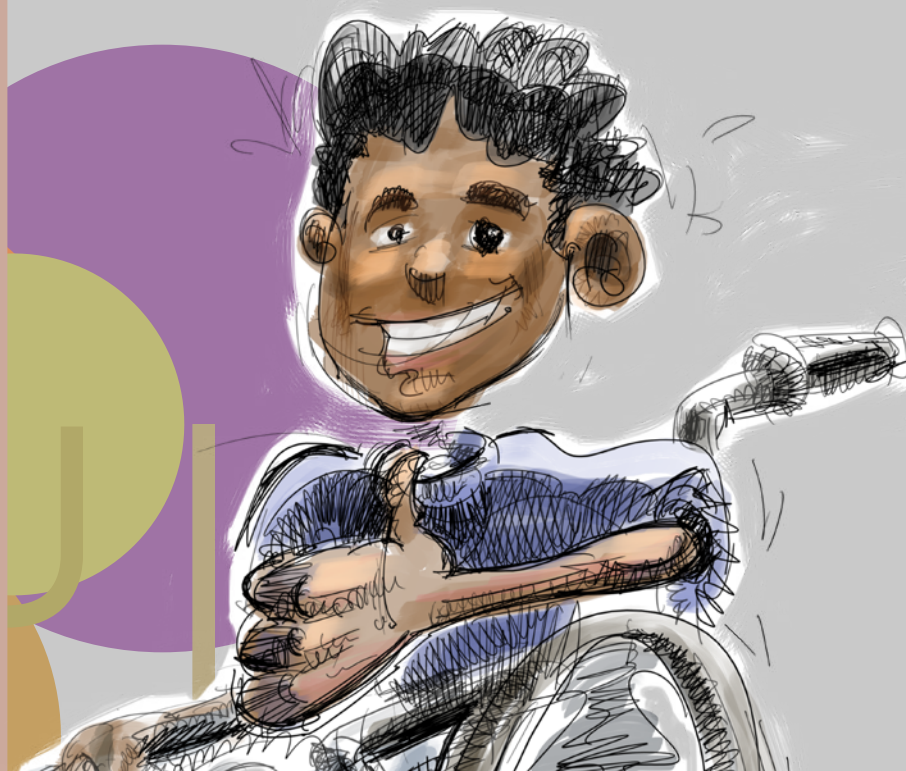
INTRODUCCIÓN

La accesibilidad infantil en condiciones de seguridad, autonomía y salud, se ha tornado uno de los principales indicadores de la calidad de las ciudades, y tanto es así que numerosos colectivos, instituciones de investigación y familias, se están movilizand por mejorar las condiciones de las vías en las inmediaciones de los entornos escolares.

La extensión de la ciudad aumentando las distancias de desplazamiento, la reducción del espacio público urbano permitiendo al vehículo acceder a gran parte del espacio urbano, la atomización de las actividades y la dispersión de la población así como la libertad de elección de centro donde los criterios de proximidad al centro educativo pueden no ser prioritarios y la normalización del desplazamiento en vehículo privado incluso para pequeños recorridos hacen que el problema de la inseguridad y contaminación de los entornos escolares se torne no sólo un problema de índole técnico y administrativo, sino también cultural.

Para resolver los problemas de contaminación, estrés, inseguridad, pérdida del espacio urbano, pérdida de autonomía y reducción de la presencia de la población más vulnerable en la ciudad, ancianos, discapacitados o infancia requiere no sólo de instrumentos políticos y técnicos, sino también culturales y educativos.

Pretendemos con este manual ofrecer herramientas a aquellas familias y AMPA que se inician en un proyecto de transformación espacial y cultural de sus entornos escolares partiendo de la problemática de la pérdida de autonomía, aumento de la contaminación, insalubridad e inseguridad de estos espacios para ir recuperando el resto de espacio urbano para el conjunto de la ciudadanía.



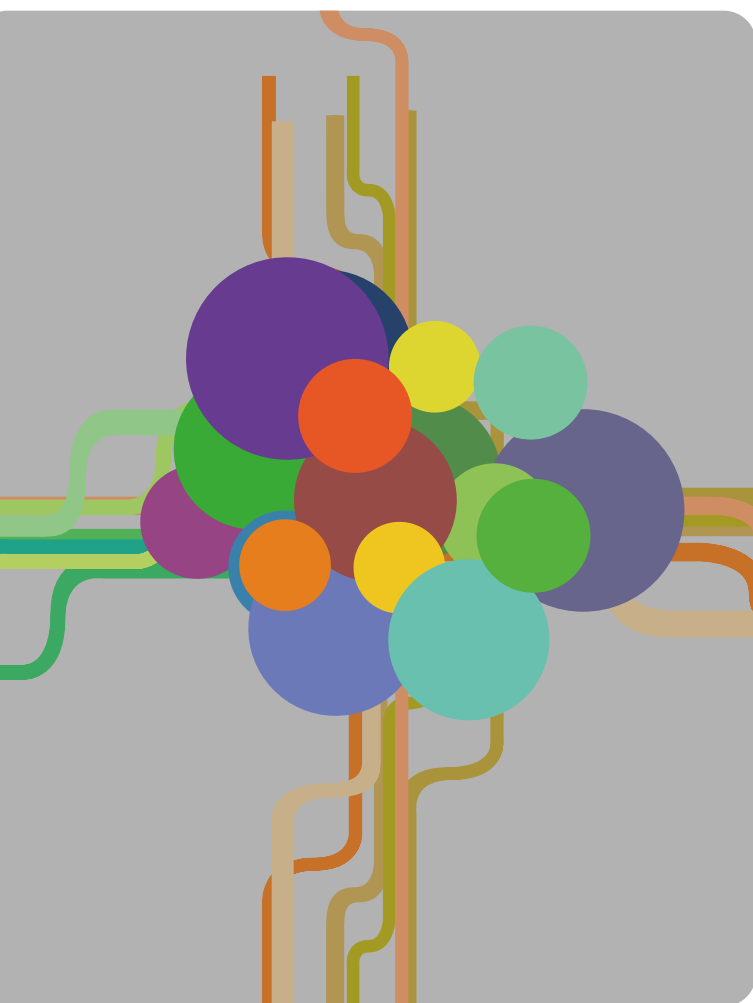
1. OBJETIVOS DEL PRESENTE MANUAL

- Proporcionar las principales herramientas para iniciar un proyecto de camino escolar seguro.
- Proporcionar una metodología y un proceso para el desarrollo de un proyecto de caminos escolar o de fomento de la movilidad infantil segura.
- Reducir el uso de vehículos motorizados en los desplazamientos a los centros educativos y mejorar la calidad del aire y la seguridad vial en el entorno a esos centros.
- Fomentar que las niñas y los niños realicen sus desplazamientos de manera autónoma y que, por tanto, les ofrece la oportunidad de aprender a moverse por la ciudad, a orientarse, a asumir retos y adquirir responsabilidades.
- Dinamizar a la comunidad educativa en un proyecto de responsabilidad ambiental.
- Orientar en la redacción de un Plan de acción a 5 años para llegar a prioridad de accesibilidad peatonal en al menos los 300 m de radio con centro en el colegio.

2. QUÉ SON LOS CAMINOS ESCOLARES SEGUROS

Desde una visión transformadora, los caminos escolares son el proceso mediante el cual se naturaliza la accesibilidad de la comunidad escolar por una red de itinerarios con preferencia peatonal, o con unos mínimos de seguridad peatonal, con origen-destino hacia los centros escolares.

Un proyecto de caminos escolares seguros pretende que todas y todos: Escolares, familias, puedan acceder al centro de forma activa, sana, segura, universal y más autónoma. Esta red de rutas o caminos además podrá ir mejorando las condiciones de movilidad para el resto del municipio. Surge para atender a la ciudadanía más vulnerable y como repuesta al desplazamiento obligado más emblemático de la infancia: El escolar.



1 Antecedentes

La preocupación por la movilidad saludable, segura, sostenible, activa y autónoma se ha ido produciendo en los países conforme el vehículo a motor individual adquiría protagonismo junto con el modelo de distribución urbana y poblacional del territorio. Y esto suponía un desigual acceso a los servicios y necesidades, convirtiéndose así la población más frágil, la infancia y la senectud en la olvidada y relegada de su condición de ciudadanía libre y autónoma para convertirse en un colectivo subsidiado por su familia o las administraciones en el ejercicio de sus necesidades.

Otros factores, como la crisis provocada por la subida del petróleo en los años 70 del siglo XX aceleraron el cuestionamiento del uso del vehículo privado a motor como medio de desplazamiento. A esto, además, se unió las elevadas cifras de muertes y de daños provocados por los numerosos accidentes entre vehículos y sobre los peatones.

La preocupación por la seguridad y salud de la infancia empujó, principalmente, a las madres de Países Bajos a manifestarse en 1974 con el lema "Stop de kindermoord". Habían visto como a partir de la II guerra mundial, pero sobre todo a partir de 1954 el incremento de la presencia del vehículo privado a motor había ido reduciendo el espacio para el peatón, y cambiando el uso de los espacios públicos en favor del coche, como es el caso de los aparcamientos en superficie, las vías rápidas y la ampliación de la calzada, pasando incluso desde los escasos 4 km de desplazamiento diario en 1957 a los 23, 2 en 1975 (Países Bajos).¹

Otros países del área de influencia anglosajona también comenzaron a preocuparse por los problemas de salud de los más pequeños, especialmente, en lo referente a la condición física, y a la incidencia del sobrepeso debido a la reducción de la actividad física al acudir en vehículo privado al centro educativo.



Actualmente en Estados Unidos la preocupación se ha extendido hacia la población de tercera edad, hacia el acceso de la infancia a los parques y jardines y hacia la reducción de desiertos alimenticios, territorios extensos sin comercios con alimentación saludable, y que para acceder a ellos has de realizarlo de manera motorizada, pues están alejados de las áreas residenciales, impidiendo que muchas personas y familias de bajos ingresos puedan acceder a comida fresca y saludable, no procesada.

En los países latinos, y del entorno mediterráneo herederos de un urbanismo más compacto, se ha impuesto una visión de recuperación del espacio público y de la autonomía de la infancia.

Podemos decir que hay dos principales líneas de acción. Por un lado, la anglosajona, centrada en la atención a la salud física, la reducción del sobrepeso y los malos hábitos alimenticios y la reducción de la mortandad. Y, por otro lado, la mediterránea, inspirada en las ideas de Francesco Tonucci, y centrada en la pérdida de la autonomía y del espacio público por parte de la infancia y el conjunto de la población más vulnerable como los ancianos y aquellos con dificultad motora. Ambas son complementarias, y en nuestros proyectos debemos apoyarnos en las diferentes visiones para provocar la transformación.

2 Origen de los caminos escolares seguros

La primera vez que se habló de rutas seguras *Safe roots to school* **fue en Odense** (Dinamarca) en los años setenta. Pero fue en los noventa cuando las iniciativas de caminos escolares comenzaron a consolidarse en Europa y en países anglosajones como Estados Unidos, Canadá, Australia y Nueva Zelanda. En España tuvimos que esperar hasta la entrada del siglo 21 para que los primeros caminos escolares se iniciaran en Cataluña, Euskadi y Madrid. En Andalucía hasta la segunda década de este siglo no se extendieron.

3 ¿Qué es un proyecto de camino escolar seguro?

Es el proceso mediante el cual se naturaliza la movilidad de la comunidad escolar por una **red de itinerarios con preferencia peatonal**, o con unos mínimos de seguridad peatonal, con origen-destino hacia los centros escolares donde todas/os puedan acceder de forma **activa, sana, segura, universal y más autónoma**. Esta red, además, podrá ir mejorando las condiciones de movilidad **para el resto del municipio**, vecinos y actividades.

Insistimos, no es un proyecto finalista, ni con medidas concretas instrumentalizadas "ad hoc". Es un proceso que pretende reconquistar el espacio público urbano para la ciudadanía empleado como indicador de calidad a la infancia, sus progenitores y la "tribu" que, tradicionalmente, los custodia.

Es un proyecto que pretende congrega a buena parte de la comunidad social vinculada con el sistema educativo, pero que necesitará la alianza con otros colectivos sociales del entorno para compartir los beneficios y responsabilidades, y consolidar las medidas adoptadas y evolucionar en una dirección conjunta.

¹ <https://bicycledutch.wordpress.com/2011/10/20/how-the-dutch-got-their-cycling-infrastructure/>



Principales miedos de las familias para permitir acudir andando o de manera autónoma a su crianza.

4 Beneficios de iniciar un proyecto de camino escolar seguro

Mejora de la calidad medioambiental: Al disminuir el número de vehículos que circundan las vías se reducen los atascos, disminuye el nivel de CO², NO² emitido, y partículas de combustión y frenos y ruedas, el ruido y la contaminación se reduce, mejorando la calidad del aire. No hay que olvidar que la infancia es más vulnerable a la contaminación atmosférica al respirar mayores volúmenes de aire por kilo de peso que la población adulta.

Mejora para la salud: Realizar un desplazamiento activo redundará en unas mejores condiciones físicas. Evitamos el sedentarismo y combatimos la obesidad, una epidemia cada vez más frecuente entre la población infantil. Con este ejercicio diario aumentamos, además, el tono muscular y contribuimos a potenciar nuestra aptitud física y cardiorrespiratoria. Aparcamos el estrés relacionado con atascos y embotellamientos para practicar ejercicio físico diario.

Mejora de la socialización: Al compartir el camino con otras familias, amistades, vecinos o escolares dinamizamos las relaciones y lazos con la comunidad. Favorecemos momentos de encuentros en la ruta, fomentando el establecimiento de nuevas amistades y potenciando, al mismo tiempo, el sentimiento de pertenencia al grupo y la convivencia. A nivel individual, también, se favorece la construcción de alianzas y confianza entre iguales. Se aleja así el fantasma del acoso escolar y la indiferencia.

Mejora del rendimiento y la dinámica escolar: Acudir de manera activa al colegio prolonga la atención, el interés y participación en el aula.

Mejora la autoestima y proporciona autonomía: Adoptar esta rutina diaria fortalece la autoestima de la infancia, así como la asunción responsable de riesgos adaptados a su capacidad y competencia, favoreciendo la autonomía.

Aumenta la seguridad vial: Al reducir la presencia del vehículo a motor, y su riesgo asociado, recuperamos el espacio público para los peatones y aumenta la seguridad.

Disminuyen los costes: Tanto a título individual como colectivo abandonar el vehículo privado a motor en los desplazamientos obligados resulta más económico, ya que se ahorra en combustible y mantenimiento.

<https://bicycledutch.wordpress.com/2011/10/20/how-the-dutch-got-their-cycling-infrastructure/>



3. METODOLOGÍA APLICADA

La metodología propuesta en este manual para la aplicación en un proyecto de caminos escolares seguros se sostiene en dos principales conceptos:

- La Red Peatonal Escolar
- La Investigación-Acción-Participación (IAP)

Y debe contener dos fases y aplicación de los instrumentos necesarios:

ANÁLISIS DE LA REALIDAD. DIAGNÓSTICO

TRANSFORMACIÓN DE LA REALIDAD.
EUTOPÍA

1 LA RED PEATONAL ESCOLAR

Es una estructura física reconocible entre las vías municipales que favorecen el desplazamiento y accesibilidad de la infancia en condiciones de seguridad, salud, sostenibilidad y autonomía entre el domicilio habitual y el centro educativo. Pero no sólo ha de tener una voluntad de atender a las necesidades de accesibilidad de la infancia, y su familia, a aquellos servicios y espacios públicos, que permitan una vida plena y saludable en el entorno urbano.

La Red peatonal Escolar, puede ser una parte de la Red Peatonal Municipal cuya finalidad es conectar entre sí las distintas áreas urbanas y dotar de coherencia, utilidad y unidad al conjunto. Debe comunicar entre sí los principales polos de atracción de viajes: las áreas de centralidad, los grandes equipamientos (Ayuntamiento, centros deportivos, centros de salud, etc.), las concentraciones de empleo y vivienda, las estaciones de transportes públicos.

También debería interconectar el suelo urbano, el urbanizable, con los caminos rurales, vías pecuarias, itinerarios regionales, nacionales e internacionales. Además, esta red debería estructurar el conjunto del área urbana e incluso acoger el área de expansión de la ciudad.

La propuesta de Red Peatonal Escolar responde a la necesidad de garantizar el desplazamiento seguro de la comunidad escolar desde todos los puntos del municipio hasta su Centro Educativo. Para ello, debemos establecer una red de calles, peatonales o no, que garanticen seguridad, proporcionen entretenimiento y recursos, sean atractivas y nos permitan integrarnos e identificarnos.

Esta red de caminos escolares la hemos de implantar sobre la red de movilidad actual existente. Por lo tanto, deberemos estudiar las características de esa trama urbana y, sobre ella, establecer las necesidades, los requerimientos, las variables mejorables y las satisfactorias en el diagnóstico.

Principios para definir una red peatonal

“Cada ciudad dispone de una determinada red peatonal, es decir, de una red de infraestructuras por las que pueden transitar los peatones. En las ciudades convencionales esta red está constituida básicamente por las aceras de las vías rodadas y por unas pocas calles, plazas o parques reservadas exclusivamente o preferentemente (áreas 30, calles de coexistencia, zonas calmadas) para facilitar el movimiento de los peatones” (Pozueta, 2009)

Elementos de una red peatonal

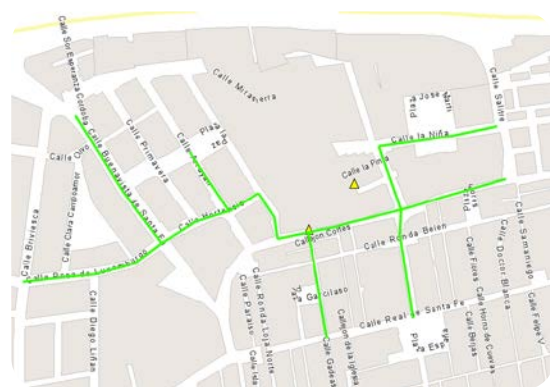
El sistema de movilidad peatonal está compuesto por las infraestructuras y el modo de cómo se transportan los peatones por ella, permitiendo la intermodalidad. Hay que considerar la malla principal y complementaria, formada por las vías de mayor jerarquía que actúan como conexiones a nivel regional y la malla intermedia, y la local. Ésta última ha de ser, principalmente, la que permita el desplazamiento peatonal y sus intermodalidades (cambio de modo: Por ejemplo, dejar la bicicleta o el coche aparcados y seguir andando). **La red peatonal es la que permite que los ciudadanos alcancen a pie su vivienda, los servicios sociales, culturales, de ocio, de salud y educativos.**

La movilidad peatonal es la más lenta y frágil de los sistemas de circulación. La red peatonal debe garantizar el poder transitar con el mayor grado de seguridad y de forma confortable a todo usuario.

El recorrido a través de la red tiene como soporte principal las aceras, cuya función es la conexión peatonal de los elementos simbólicos y representativos de la estructura urbana. Estos recorridos a su vez se complementan mediante la implantación de rebajes, rampas y pasos sobre rasante en acera.

Para que los vecinos puedan desplazarse como peatones, cómodamente, la infraestructura debe contar con un mínimo de elementos que conecten los espacios y permitan realizar el recorrido, para lo cual hemos de tener en cuenta: Aceras, Paseos o alineaciones de arbolado, arriates y plazas.

Son además elementales en el espacio público urbano las estructuras transversales, aquellas que permiten la conexión en sus nodos con los barrios, infraestructuras y áreas locales.



Red escolar (verde) sobre callejero. -Triángulos amarillos, entrada escolar-.



Red escolar (naranja) sobre imagen satélite. -En rojo entorno escolar-.

Recomendamos que la elección de las vías que compongan esa red peatonal escolar esté entre las vías del círculo con 300 m de radio con centro en la entrada del centro educativo.



En transparente; entorno escolar, en azul, claro y oscuro vías de la red peatonal.

2 INVESTIGACIÓN-ACCIÓN-PARTICIPACIÓN

Un proyecto de camino escolar es un proyecto de transformación cultural de la sociedad por ello ha de ser compartido, aceptado y promovido por los principales agentes interesados. Y, especialmente por la comunidad escolar. Por ello, nos parece imprescindible que el proceso se articule mediante metodologías dialécticas de transformación y construcción social como es el caso de la Investigación - Acción - Participación (IAP). El método consiste básicamente en plantearse un problema e ‘investigar’ con la participación de todos los actores involucrados diversas soluciones.

Investigación-acción-participativa

Método de investigación y aprendizaje colectivo de la realidad, basado en un análisis crítico con la participación activa de los grupos implicados, que se orienta a estimular la práctica transformadora y el cambio social (Eizaguirre y Zabala).

De esta forma dichos colectivos pasan de ser el “objeto” del estudio a convertirse en “sujeto” protagonista de la investigación, interactuando a lo largo del proceso (diseño, fases, exploración, acciones, propuestas...) y apoyándose en la coordinación o experiencia del investigador externo.

“Cuando se va a aplicar la metodología propia de la IAP, el trabajo no se inicia a partir de una decisión exclusiva de agentes externos, ya sea un grupo de investigadores o un equipo de trabajo o promoción social que resuelve llevar a cabo un programa o actividad con procedimientos de la IAP. Supone y exige una serie de tareas previas, que deben realizarse antes de iniciar el trabajo propiamente dicho. Si así no se hiciera, la misma investigación participativa estaría viciada de “no participación”. Imponer una investigación participativa a la gente, como a veces se hace, es negar la esencia, lo sustancial de la participación” (Ander-Egg, 2003)

Los componentes de la IA

a) **La investigación** consiste en un procedimiento reflexivo, sistemático, controlado y crítico que tiene por finalidad estudiar algún aspecto de la realidad con una expresa finalidad práctica.

b) **La acción** no sólo es la finalidad última de la investigación, sino que ella misma representa una fuente de conocimiento, al tiempo que la propia realización del estudio es, en sí, una forma de intervención.

c) **La participación** significa que en el proceso están involucrados no sólo los investigadores profesionales, sino la comunidad destinataria del proyecto.

Fases de una Investigación Acción Participativa (IAP)

Etapas de pre-investigación. Síntomas, demanda y elaboración del proyecto.

1. Detección de unos síntomas y realización de una demanda (desde alguna Institución, generalmente, Administración Local) de intervención.
2. Planteamiento de la investigación (negociación y delimitación de la demanda, elaboración del proyecto).

En nuestro caso: Numerosos vehículos a motor en las inmediaciones del colegio, aglomeración de familias en la entrada del colegio, maniobras realizadas por los conductores no exentas de riesgo; aparcamiento en doble fila, ocupación de paso de peatones, maniobra de “marcha atrás”,...

Primera etapa. Diagnóstico. Conocimiento contextual del territorio y acercamiento a la problemática a partir de la documentación existente y de entrevistas a representantes institucionales y asociativos.

3. Recogida de información.
4. Constitución de la Comisión de Seguimiento.
5. Constitución del Grupo de IAP.
6. Introducción de elementos analizadores.
7. Inicio del trabajo de campo (entrevistas individuales a representantes institucionales y asociativos).
8. Entrega y discusión del primer informe.

En nuestro caso: Realización de sondeo a la población, a los responsables políticos, técnicos y educativos si resulta preocupante el conflicto derivado de la ocupación de los vehículos a motor en las inmediaciones del centro educativo.



Segunda etapa. Programación. Proceso de apertura a todos los conocimientos y puntos de vista existentes, utilizando métodos cualitativos y participativos.

9. Trabajo de campo (entrevistas grupales a los grupos sociales).
10. Análisis de textos y discursos.
11. Entrega y discusión del segundo informe.
12. Realización de talleres.

En esta segunda parte del diagnóstico, en nuestro caso: Conocimiento de la oferta y demanda de movilidad/accesibilidad **del entorno escolar.**

La demanda se corresponde con el conocimiento de “las necesidades”. **Familias, escolares y vecindad por dónde acuden al centro educativo.**

La oferta son las infraestructuras y las condiciones de las mismas disponibles para el desplazamiento/accesibilidad de la población.

Tercera etapa. Conclusiones y propuestas. Negociación y elaboración de propuestas concretas.

13. Construcción del Plan de Acción (PA).
14. Elaboración y entrega del informe final.

En esta etapa se elaboran los contenidos para lograr la transformación de las condiciones en la dirección consensuada manifestada por el grupo de participantes en el proyecto. Entre los contenidos se encuentran las acciones, actuaciones, actividades consideradas necesarias para revertir la situación y aproximarse a la imagen deseada.

Etapas post-investigación. Puesta en práctica del PA y su evaluación. Nuevos síntomas.

Aplicación de las acciones recogidas en el Plan de Acción, aplicación de los indicadores para la evaluación, valoración de los logros y retroalimentación que nos permita avanzar en la dirección elegida.

Fuente: Basado en el cuadro elaborado por T. Alberich “Ejemplos de fases y técnicas en la IAP” (no publicado).

2

CONSTITUCIÓN DEL GRUPO MOTOR

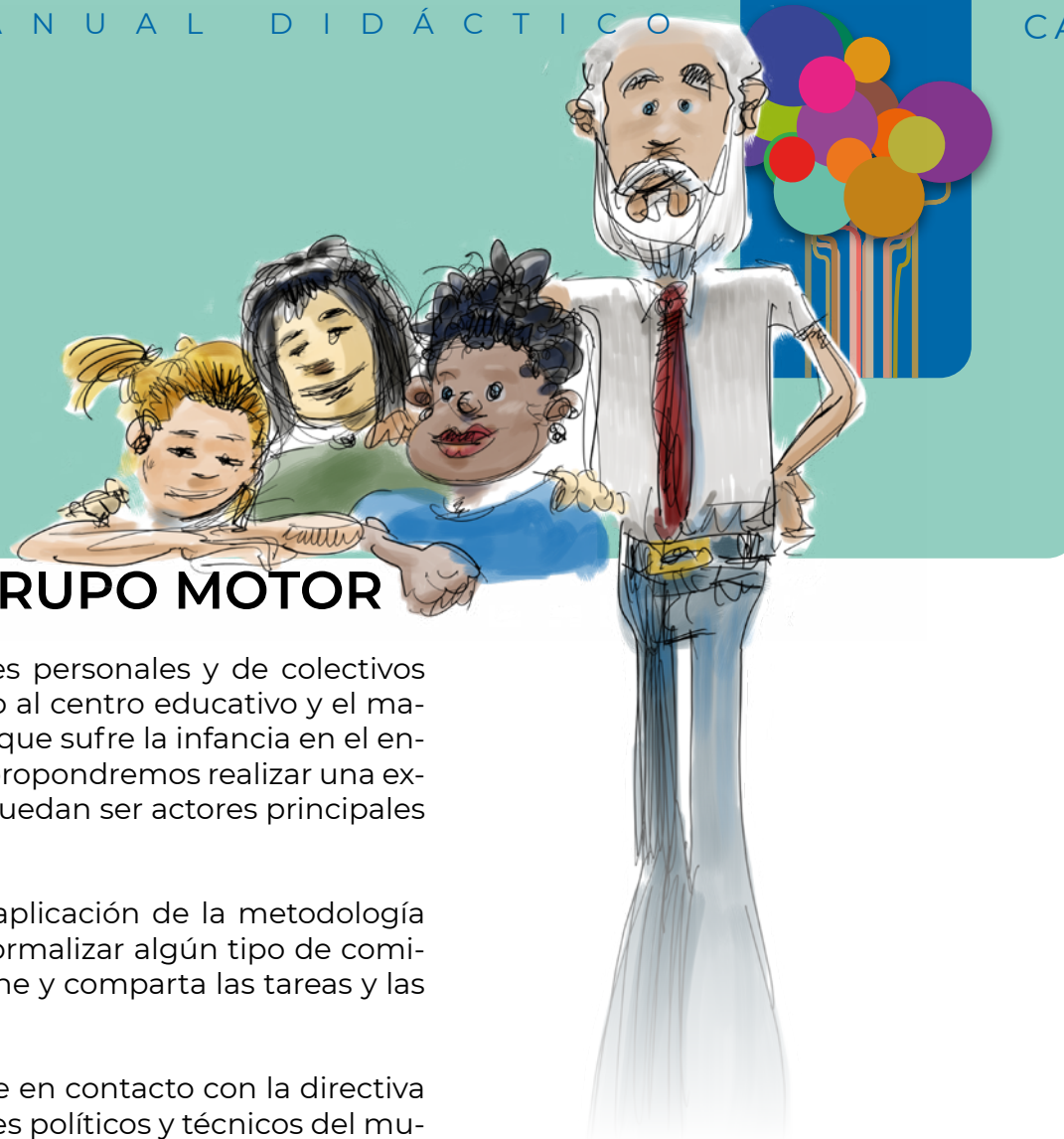
Con posterioridad a recoger percepciones personales y de colectivos cercanos, sobre las condiciones de acceso al centro educativo y el malestar hacia la inseguridad e insalubridad que sufre la infancia en el entorno educativo a la entrada y salida, nos propondremos realizar una exploración de todos aquellos grupos que puedan ser actores principales en la resolución del conflicto.

Tal como indicamos en el diagrama de aplicación de la metodología de IAP, en la primera etapa deberemos formalizar algún tipo de comisión o grupo de trabajo que inicie, coordine y comparta las tareas y las aportaciones.

Seguidamente, es imprescindible ponerse en contacto con la directiva del centro educativo y con los responsables políticos y técnicos del municipio para explorar si ellos tienen la misma percepción y si han puesto en marcha alguna acción o tienen pensado ponerla en marcha.

Deberemos buscar la participación sincera, responsable y diligente de dos de los organismos públicos y administrativos principalmente vinculados con el tema: **El Centro educativo y el Ayuntamiento**. Para lograr esto proponemos que se negocien con ambos los siguientes compromisos:

Ayuntamiento	Centro educativo
Aceptación de la aplicación de medidas de emergencia y eliminación de barreras a la accesibilidad infantil segura.	Presentación y Aprobación en Consejo Escolar del proyecto de movilidad/accesibilidad infantil segura.
Presentación y aprobación del Plan de Acción de mejora y fomento de la movilidad/accesibilidad segura, saludable y sostenible en Pleno Municipal.	Participación en las acciones establecidas en el Plan de Acción.
Aplicación de las medidas mediante actuaciones. Creación de una comisión de seguimiento. Revisión de objetivos.	Aplicación de un programa de fomento de la movilidad infantil segura y autónoma por parte de la infancia.



PRINCIPALES GRUPOS SOCIALES PARTICIPANTES

En un proceso de participación social para un cambio cultural el ingrediente, imprescindible, es la población que, suponemos, afecta o que esté interesada. Cuanto mejor representación se produzca en cuanto a valores de; diversidad, equitatividad, diligencia, competencia y coherencia ... mejores resultados obtendremos en nuestro proceso participativo.

Estos perfiles, preferiblemente, deberíamos buscarlos entre los grupos sociales afectados o intervinientes. Generalmente, los grupos interesados son aquellos afectados por el conflicto o problemática, aquellos que han de tomar las decisiones políticas o técnicas, aquellos que tienen el conocimiento (científicos y técnicos) y colectivos que puedan estar sensibilizados.

Grupos sociales que debemos considerar:

- Escolares
- Familias
- Representantes de AMPA
- Representantes de Directiva del CEIP
- Tutores/profesorado participante
- Vecinos y comerciantes (Especialmente colindantes al CEIP9)
- Colectivos conservacionistas, Ambientales o Patrimoniales
- Policía Local y Agentes de Salud Municipal
- Técnicos municipales: Medio Ambiente, Urbanismo, obras, educación, cultura, participación
- Responsables políticos municipales (Medio Ambiente, Urbanismo, obras, educación, cultura, participación, ...)
- Alcaldía

Todos ellos son imprescindibles, y sería ideal alcanzarlos.



1 ¿Cómo seleccionar a nuestros grupos sociales o a participantes individuales para que formen parte de nuestro “grupo motor”?

Ya hemos indicado que cuanto más diverso, extenso sea nuestro grupo, la muestra, será más representativa de las sensibilidades de la sociedad y las familias. Pero en ocasiones no podemos contar con todos o nos falta algún perfil.

Pero, tanto en caso como de falta de miembros o de exceso, porque no tenemos recursos para trabajar con todos conviene realizar el diagrama de relaciones e interacciones entre ellas y detectar nodos, centros individuales o sociales que activan, multiplican o ralentizan, son barreras, los proyectos.

Por eso, debemos realizar las preguntas suficientes y necesarias para obtener la lista de colectivos y personas participantes. Además, conviene que respondamos a preguntas del tipo:

- ¿Cuáles son las expectativas que tienen los interesados?
- ¿Qué beneficios pueden obtener y qué intereses tienen?
- ¿Qué ideas previas tienen y que postura mantienen?
- ¿Cuáles son las relaciones con otros colectivos?

2 Herramientas para la conformación del grupo motor

Para realizar un análisis de la realidad y un diagnóstico del contexto realizaremos diferentes acciones y emplearemos diferentes instrumentos para la recogida de información.

Podemos realizar una guía de los colectivos, asociaciones y entidades que puedan intervenir en el proyecto, o acudir a alguna exploración que nuestro municipio haya realizado:

- Administración: Ayuntamiento y centro educativo. Consejerías
- Responsables políticos y técnicos
- Responsables de seguridad vial y ciudadana.
- Asociaciones, colectivos vecinales y colectivos ambientalistas.
- Asociaciones de comerciantes y usuarios de servicios
- AMPA

Mapa social /Sociograma

Para conocer los vínculos entre los individuos y colectivos y, ser capaces de identificar la red de alianzas y/o posibles enfrentamientos, iniciaremos una ronda de contactos con los grupos sociales sobre los que podremos aplicar un sencillo cuestionario como este.

Cuestionario / ejercicio

Responde con sinceridad, y atendiendo a la información que, hasta ahora, tienes del resto de familias participantes en esta formación y de tus conocimientos previos.

Fecha.....

AMPA/Colectivo al que perteneces.....

Escribe sobre el punteado la respuesta que corresponda en estas dos preguntas:

¿De los Colectivos de este listado a cuál escogerías para que te aconseje en el proyecto?

Selecciona municipio:

1 (Algo)
2 (Bastante)
3 (Mucho)

¿De los Colectivos de este listado dime con cuál/es crees te sería más difícil compartir una actividad del proyecto?

Selecciona:

1 (Algo difícil)
2 (Bastante difícil)
3 (Muy difícil)



DESCRIPCIÓN DE LA SITUACIÓN DE LA ACCESIBILIDAD INFANTIL			
¿Cuál consideras que es el principal factor para superar el problema de la accesibilidad infantil?			
Hechos objetivos (contrastables)	Hechos subjetivos (una/o misma/o), experiencias,...	Interpretación subjetiva y opiniones de otras/os	Emociones y sensaciones
Peatones somos más frágiles	Falta de autonomía	La administración es la responsable	El miedo a un accidente
Viento y lluvia. Mal tiempo	Inseguridad a que les pase algo	Los Técnicos necesitan ayuda	Miedo a que lo rapten
Gran cantidad de vehículos	Negligencia de otras/os conductoras/es		Estrés, angustia
Horarios de tiendas	Comodidad	No les permite a sus hijos ir andando por la inseguridad	Inseguridad
Sin respeto o protección del peatón	Falta de concienciación	Se respeta poco la legislación	Arbitrario y Miedo
Malas condiciones de la infraestructura peatonal	Está lejos	Problema heredado	Rabia
Infraestructura favorable al vehículo privado	Falta de confianza en nuestras/os hijas/os		Desconocimiento de la seguridad vial
Falta de recursos			Soledad en la gestión de la movilidad
Elevada contaminación y aumenta inseguridad			Falta de empatía con los demás

Tabla extraída de talleres participativos donde se comparte las ideas sobre los principales factores que afectan sobre la accesibilidad infantil.



3

ANÁLISIS DEL ENTORNO Y SITUACIÓN

Lo primero que recomendamos realizar es conocer las condiciones de nuestro entorno para acoger a escolares y sus familias durante el trayecto de casa al centro educativo, y a la inversa tanto, si éstos se realizan de manera activa como pasiva (vehículo a motor). Debemos reconocer las principales barreras que impiden que los desplazamientos sean sostenibles, sanos y seguros, pero además debemos conocer cuáles son los caminos preferidos por las familias, ya sea por la calidad ambiental del entorno, por lo atractivo debido a la presencia de comercio o espacios y servicios públicos, o por la belleza del paseo. A estos elementos los denominaremos **oferta de movilidad y demanda de movilidad**, y nos servirá para realizar un análisis racional del entorno escolar.

1. OFERTA DE MOVILIDAD

Cuando hablamos de oferta de movilidad nos referimos a aquellos variables y atributos que ofrece la vía. En este caso para el desplazamiento autónomo, activo, equitativo, en definitiva, sostenible.

Para conocer la oferta de movilidad podemos acudir a los inventarios de recursos y medios que proporcionan las administraciones públicas, en este caso los Ayuntamientos. Pero, además que, no van a estar enfocadas en nuestro entorno escolar únicamente, atienden a una diversidad de ciudadanos que diluye nuestra principal preocupación: Accesibilidad infantil al centro escolar.



1 Herramientas

Por ello proponemos para enriquecer aquella información pública un trabajo desde los colectivos de familias una herramienta de trabajo que está en el marco de los “*mapeos colectivos*”, que son las auditorías de accesibilidad o de accesos.

Las auditorías de paseabilidad son herramientas de intervención social, adaptables a los recorridos urbanos en grupos, que pueden integrarse a diagnósticos preliminares (desarrollados por Gabinetes Técnicos) para completar el análisis del territorio estudiado. En este caso, la red peatonal escolar segura propuesta, y ofrecer un análisis participativo.

Las auditorías de accesos, además, forman parte de las fases iniciales del análisis que realiza el grupo, para sensibilizar e incrementar la aceptación hacia los desplazamientos no motorizados: Bicicleta o a pie y promover su uso.

Si se incorpora esta herramienta en el proceso de “investigación-acción-participación”, hay que asegurar la participación y aceptación de los resultados, por varios actores-agentes municipales:

1. Responsable político: Alcaldesa/e, Concejala/al del Área, o alguna/algun Técnico/o del Área de movilidad (por este orden)
2. Representantes de las asociaciones interesadas en participar.
3. Mediadora/or - Asistente. Persona o personas que facilitarán o guiarán la propuesta.

Por ello, es importante que en esta actuación participe gran parte del grupo motor.

Además de obtener una aproximación a la realidad de las condiciones ambientales de nuestro recorrido al centro educativo, pretenderá comprometer a los líderes políticos locales y a los responsables técnicos. Además, pretende ofrecer una herramienta sencilla de observación y análisis para que pueda ser útil en el tiempo. Por eso es importante aprovechar el tiempo que se pase en las calles con los observadores para que se familiaricen con la herramienta.

Selección de área de exploración

Trazar una circunferencia con aproximadamente 300 m de radio con centro en la puerta/s principal/es del centro educativo. A este espacio definido, circunferencia, lo denominaremos “**entorno escolar**”.

Con los datos del cuestionario de la demanda de movilidad, reconocemos los principales recorridos que realizan las familias para dirigirse desde sus viviendas hasta el centro educativo.

Integrar los datos, reconocer y plasmar las vías principales de acceso, al menos en los últimos 300-500 metros de con radio con centro en la puerta principal. A esta red de itinerarios le llamaremos “**itinerarios preferentes**”.



Aplicación del cuestionario.

- Indicar Tramo. En una calle entre dos intersecciones.
 - Rellenar el Estadillo/ Cuestionario.
 - Obtener valores medios.
 - Proyectar en mapa (Incluyendo simbología)
- 



CÓMO DE PASEABLE ES TÚ BARRIO

Gradiente de clasificación

1

2

3

4

5

Satisfactorio
Aceptable
Mejorable
Deficiente
Muy Deficiente

TRAMO PASEADO _____

ACERADO

Presencia en ambos lados de la calle ☐

Continuidad ☐

Rebajadas (cuando hace falta), lisas, bien mantenidas,... ☐

Libres de alcorques, señales, mobiliario urbano,... ☐

Permite el paso de al menos dos peatones. Ancho mínimo 180 cm. ☐

Existe separación entre las aceras y el tráfico ☐

Indica y localiza problemas concretos _____

CONSEJERÍA ANDALUZA
DE ASOCIACIONES DE PADRES Y PROFESORES
DEL ALUMNADO POR LA EDUCACIÓN PÚBLICA

Junta de Andalucía

Consejería de Educación y Deporte

COMPORTAMIENTO DEL TRÁFICO

¿Los conductores se desplazan a la velocidad correcta? ☐

Existe suficiente separación entre los peatones y el tráfico. ☐

Comportamiento: Ceden el paso a los conductores. ☐

Existe comunicación entre los conductores y la calle ☐

(prestan atención a los peatones y al código). ☐

Las intersecciones permiten buena visibilidad del tráfico ☐

y de los peatones. ☐

Indica y localiza problemas concretos _____

INTERSECCIONES

Hay pasos de peatones cada 75-100 m. ☐

Ubicados los pasos de peatones en lugares coherentes ☐

Si la calle tienen dos o más vías; ¿existe mediana? ☐

Posee "pasos elevados", continuos con el acerado ☐

Hay que esperar mucho tiempo para que se produzca una "brecha" en el tráfico (para poder cruzar). ☐

Es razonable el tiempo de parada o de paso (semáforos). ☐

Permiten el paso seguro (en tiempo). ☐

Indica y localiza problemas concretos _____

CALIDAD AMBIENTAL

Hay presencia de "otra" gente andando. ☐

Está la ruta limpia de residuos/basura. ☐

El camino es interesante (arte, paisaje, jardines, patrimonio...) ☐

Es el camino agradable ambiental(sin contaminación...) ☐

Por la noche

Es la ruta lo suficientemente reconocible ☐

Es adecuada la iluminación ☐

Se siente seguro en un paseo nocturno. ☐

Indica y localiza problemas concretos _____

Un diseño aproximado, que podéis enriquecer, de esta **lista de chequeo o estadillo**, para aplicar directamente en el recorrido callejero podría contener esta estructura.

Recordamos que se realizará la auditoría sobre **TRAMOS** de calles. Definiremos un tramo como el recorrido de una calle entre dos de sus bocacalles.

TRAMO PASEADO: (Nombre de la Calle y/o tramo entre intersecciones)

Emplearemos un gradiente de clasificación de las condiciones que se distribuye de la siguiente manera: Satisfactorio (1). Aceptable (2). Mejorable (3). Deficiente (4). Muy Deficiente (5)

ACERAS	1	2	3	4	5
Presencia en ambos lados de la calle					
Continuidad					
Rebajadas, lisas, intactas					
Libres de alcorques, señales, mobiliario. Dejan al menos 150 cm.					
Permite el paso de al menos dos peatones. Anchura mínima 180 cm.					
Separación entre las aceras y el tráfico					



Presencia en ambos lados: Que en ambos lados del tramo de calle haya acera. En ocasiones encontramos calles con presencia de acera en un lado y ausencia en el otro. En este caso se pondrá una valoración *muy deficiente* si la discontinuidad es total en el tramo o un valor *mejorable* si es sólo parcial. Sólo se pondrá una valoración *satisfactoria* si la continuidad de la acera es total.

Continuidad: Este ítem hace referencia a la presencia continua de la acera dentro del tramo. En ocasiones la acera coincide con salidas de vehículos, o existen tramos retranqueados por presencia de cenadores. Otras veces, aun teniendo presencia continua la acera no se prolonga en la intersección con las siguientes aceras. En caso de que encontremos flagrantes reducciones de la continuidad lo valoraremos como *muy deficiente* y sólo será *satisfactorio* si podemos desplazarnos siempre por la acera durante el tramo.

Rebajadas, lisas, intactas: Cuando en las aceras hay presencia de desniveles, baldosas levantadas, pavimento bajo mal mantenimiento. Si, además, no están rebajadas o no permiten la continuidad cuando existe desnivel (superar un paso peatonal) deberemos señalarlas como *muy deficientes*. Cuando observemos que las aceras posean un buen mantenimiento, están lisas, suficientemente bien rebajadas, o continuas en un paso peatonal, señalaremos como *satisfactoria*.

Anchura mínima 1,80 m. Permite el paso de al menos dos peatones. “Artículo 5 Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados”. En nuestro caso, además, hemos de considerar que debemos favorecer el desplazamiento desde un enfoque humano. Por lo tanto, mientras andamos por las aceras, podemos hacerlo en compañía, permitiendo la conversación, y que esto no obligue a un tercer peatón a descender de la acera a la calzada y comprometer su seguridad. Sólo serán *satisfactorias* aquellas que tengan de anchura mínima de 1,80 m.

Bajo nuestras consideraciones en calles de distancia entres fachadas de menos de 3,5 metros no debería instalarse aceras y si evitar o reducir el tránsito de vehículo y disponer de plataforma única o convivencia de la accesibilidad con prioridad peatonal.

Libres de alcorques, señales, mobiliario: La presencia de alcorques, de árboles, arriates, señales, luminarias sobre la acera dificulta el desplazamiento y resultan inseguras, sobre todo, cuando las aceras son estrechas. Si estos elementos sobre el acerado impiden que exista una anchura mínima continua de 1,50 m deberemos realizar una estimación semejante al caso anterior de la anchura de mínima de acera.

Separación entre las aceras y el tráfico: El que se produzca una separación entre las aceras y el tráfico favorece la seguridad de los peatones: un arriate con setos y árboles, una línea de aparcamiento en línea o batería, un carril bici, pueden ser considerados como estructuras que separan la acera del tráfico principal. Cuando se den estas situaciones con continuidad en el tramo la valoración será *satisfactoria*. No consideraremos separación los vallados perimetrales de las aceras.

Indica y localiza problemas concretos: Al final de pediremos a los participantes que señalen problemas concretos, no recogidos en las preguntas, relacionados con este atributo.

INTERSECCIONES	1	2	3	4	5
Hay pasos de peatones cada 75-100 m					
Ubicados los pasos de peatones en lugares coherentes					
Si la calle tiene dos o más vías. ¿Existe mediana?					
Posee “pasos elevados” continuos con el acerado					
En cruces con semáforos					
Es razonable el tiempo de parada o de paso					
Es razonable el tiempo de paso					
Cruces sin semáforos					
Hay que esperar mucho tiempo para que se produzca una “brecha” en el tráfico					
Permite el paso seguro (en tiempo)					

Hay pasos de peatones cada 100 m: Estar a 50 m de un paso de peatones nos parece una distancia que favorece la trayectoria segura de los peatones. Sólo si se posee distancias próximas o inferiores a 100 m entre pasos peatonales se indicará como *favorable*. Si la longitud del tramo es superior a 100 y no posee ningún paso de peatones, entonces lo señalaremos como *mejorable*, siempre que en la primera intersección exista un paso peatonal, sino fuera así se considerará *muy deficiente*.

Ubicados los pasos de peatones en lugares coherentes: Además de que los pasos se ubiquen de manera discrecional, existen condiciones que requieren que se ubique en un punto concreto. Por ejemplo, como continuación de la salida de un parque, plaza o superficie peatonal. En los trayectos preferentes de los peatones: Por la presencia de comercios o equipamientos públicos o sociales. No debemos abusar de los pasos peatonales, pero debemos facilitar el paso natural entre ambos lados de la calle y garantizar que se produzca en condiciones de seguridad, justicia y no coacción.

Cuando sintamos que el tramo de vía permite el flujo entre ambos lados con los anteriores criterios podremos señalar como *satisfactorio*.

Si la calle tiene dos o más vías, ¿existe mediana?: Cuando en la calle existen más de dos vías en cada sentido es, recomendable, que exista una mediana para permitir el descanso o la parada del peatón. Esto es muy habitual en viales entre municipios, pero algunas vías antiguas absorbidas por el urbanismo no lo poseen, dificultando el acceso a servicios presentes en ambos lados de la calle. Si la condición se cumple, será *satisfactorio*, en caso contrario y en función de las condiciones generales de la vía y de los usuarios se podrá valorar como *muy deficiente*.

Es razonable el tiempo de parada: Es difícil objetivar esta percepción, pero podríamos decir que, si es menor el tiempo que nos supone acercarnos hasta otro paso peatonal para cruzar la vía y de nuevo regresar al punto deseado, estamos ante un semáforo que no favorece la permeabilidad peatonal, así que será *deficiente* o *muy deficiente*. En caso contrario, *satisfactorio*.



Es razonable el tiempo de paso. Además, lo esperable, es que todo tipo de peatones puedan superar un paso de peatones, sin que haya mediana y de un sólo movimiento. Cualquier otra situación sería una manifestación violenta e injusta del desequilibrio que, en numerosas ocasiones, favorece al vehículo motorizado. Será muy deficiente en estos casos y satisfactorio cuando el semáforo prime el desplazamiento universal.

Hay que esperar mucho tiempo para que se produzca una “brecha” en el tráfico: Cuando tenemos que desplazarnos, de manera no natural a lo largo de la calle para encontrar una intersección que permita el paso al otro lado de la calle, en condiciones de seguridad para evitar el flujo del tráfico, entonces responderemos como deficiente o muy deficiente. Si, de manera natural, cualquiera de los pasos peatonales nos permite acceder a los servicios o actividades presentes al otro lado de la calle señalaremos como satisfactorio.

Permite el paso seguro (en tiempo): Un paso peatonal es una superficie virtual, señalada, que se presupone continuidad de la acera y que permite la permeabilidad entre los lados de la calle. Si no tenemos que ejercer un sobreesfuerzo (correr, aumentar longitud de zancada) y mantener la situación original de desplazamiento consideraremos que el paso permite el paso seguro.

Indica y localiza problemas concretos: Al final pediremos a las/os participantes que señalen problemas concretos, no recogidos en las preguntas, relacionados con este atributo.

TRÁFICO	1	2	3	4	5
¿Conductoras/es se desplazan a la velocidad correcta?					
¿Existe suficiente separación entre peatones y el tráfico?					
Las intersecciones, ¿Permiten buena visibilidad del tráfico y de los peatones?					
Comportamiento:					
¿Ceden el paso quiénes conducen?					
¿Existe comunicación entre conductor/a y la vía?, ¿Prestan atención a peatones y al código?					

¿Las/os conductoras/es se desplazan a la velocidad correcta? Podemos realizar un ejercicio de cálculo de la velocidad lineal media a la que transitan los vehículos con cronómetro y con la longitud de desplazamiento medida. Si más del 20% de los conductores superan la velocidad máxima permitida, lo valoraremos como *mejorable*. Si más del 60% de quienes conducen superan la velocidad máxima permitida, lo valoraremos como *muy deficiente*. Pero también podemos acudir a las observaciones de agentes locales y de los controles de tráfico.

Existe suficiente separación entre peatones y el tráfico: Deberemos realizar una valoración subjetiva, pero procurando mantener el mismo criterio en todas las vías auditadas. Las condiciones de la vía será nuestro condicionante para valorar si la separación que exista ente peatones y el tráfico es *satisfactoria*, siempre bajo criterios de seguridad, calidad ambiental y discriminación.

Las intersecciones permiten buena visibilidad del tráfico y de peatones: La existencia de líneas de aparcamiento, mobiliario urbano, contenedores de basura, marquesinas del transporte público en las inmediaciones de las intersecciones, o de los pasos peatonales reducen la visibilidad peatonal y de las/os conductoras/es, lo que favorece situaciones de inseguridad y vulnerabilidad de peatones. Si la visión es libre tanto para el conductor como para el peatón manteniéndose en la acera podemos hablar de condición aceptable. Si tenemos que descender a la altura de la calzada en el paso peatonal para observar y ser vistos entonces es *muy deficiente*.

Ceden el paso las/os conductoras/es: Una observación del comportamiento de quienes conducen cuando peatones tratan de cruzar por el paso peatonal sería *suficiente* para asignar un valor a este ítem. Si estamos sobre la acera, observando de manera activa para superar el paso peatonal, y ha habido tiempo y espacio suficiente para que las/os conductoras/es nos hayan visto, y ninguna/o manifiesta reducir la velocidad para permitirnos el cruce, entonces deberemos señalar *muy deficiente* o *deficiente*, si todas/os o casi todas/os se detienen, la valoración será satisfactoria.

Existe comunicación entre conductor/a y la vía. (Las/os conductoras/es prestan atención a peatones y al código). Algo semejante a la cuestión anterior. Debemos observar o realizar una autocrítica cuando nosotros mismos somos conductores y estamos cruzando esa vía. Si se produce comunicación, es decir, estamos leyendo los códigos, pero también otras señales que nos envía la calle: El flujo de gente, la climatología, la densidad del tráfico, etc. y reaccionamos de manera coherente, diremos que existe una *satisfactoria* comunicación. Si los conductores y el tráfico obvian o evitan a los peatones señalaremos como *deficiente*.

Indica y localiza problemas concretos: Al final de pediremos a los participantes que señalen problemas concretos, no recogidos en las preguntas, relacionados con este atributo.

AMBIENTE	1	2	3	4	5
Hay “otra” gente andando					
Está la ruta limpia de basura					
Son las calles interesantes o se muestran interesantes (arte, paisaje, otros)					
Es el camino agradable ambientalmente (libre de ruidos, humos, olores, otros)					
Por la noche					
Es la ruta lo suficientemente reconocible					
Es adecuada la iluminación					
Se siente segura/o en un paseo nocturno					

Este contenido trata de explorar las condiciones ambientales (calidad del aire, ruido, limpieza, belleza) que poseen los tramos explorados

Hay “otra” gente andando. La presencia de peatones en número elevado es un indicador de que el tramo está vivo; que las condiciones ambientales son agradables, o la presencia de equipamientos, o servicios en las inmediaciones. Si apenas hay presencia de peatones durante el paseo por el tramo indicaremos que es *muy deficiente*, si está concurrido señalaremos como *satisfactorio*.



Está la ruta limpia de basura: La limpieza en las calles es uno de los parámetros que mejor se perciben cuando un vecino se desplaza a pie por las calles del municipio. Si hay muchos peatones, estos señalarán al Ayuntamiento la necesidad de limpiar las calles, pues por ellas se desplazan. Por eso si las calles están limpias, no sólo es porque el servicio de limpieza funciona, sino porque hay peatones que custodian que así se mantenga. Además, una ruta limpia es siempre más agradable.

Son las calles interesantes o se muestran interesantes (arte, paisaje, elementos patrimoniales): Cuando las calles, los edificios, las plazas, los jardines y parques, poseen elementos de interés cultural o estético resultan más agradables a los ciudadanos y a los peatones, por lo que resultan más atractivos y se convierten en vías preferentes para ser empleadas para su desplazamiento.

Es el camino agradable ambientalmente (libre de ruidos, humos, olores): De nuevo como en el caso anterior, calles libres de agentes nocivos o lesivos son más agradables y recomendables para un desplazamiento a pie. Si hay numerosos vehículos el ruido y los humos degradarán la calidad de los tramos paseables, por lo que nuestra valoración será *muy deficiente*.

Es la ruta lo suficientemente reconocible: No sólo durante la noche, pero especialmente en este momento, que exista una dirección fácilmente reconocible en los itinerarios urbanos favorece el que los vecinos puedan desplazarse con seguridad por sus calles. Si las diferentes variables, como acerado, fisonomía, decoración, señalética favorecen que los desplazamientos se hagan sin tener que estar tomando decisiones, la valoración sería *satisfactoria*. Si, por el contrario, en cada intersección dudamos sobre la dirección a tomar, señalaremos de *mejorable* a *muy deficiente*.

Es adecuada la iluminación: Esta variable es más sensible durante la noche. Si la iluminación es suficiente como para percibir con claridad las condiciones de la vía y sus señales, entonces es *satisfactoria*, pero si una deficiente iluminación nos impide ver irregularidades en nuestro camino o no se percibe correctamente, la señalización vial estaremos ante un tramo *muy deficiente*.

Se siente seguro en un paseo nocturno: Sentirse seguro es una variable muy subjetiva, pero la presencia de viandantes más allá de las 20:00 h en invierno o de las 22:00 h en verano son indicadores de una seguridad satisfactoria.

Indica y localiza problemas concretos: Por último, se les consulta a los participantes sobre alternativas o medidas de mejora a “corto” y a “largo” plazo atendiendo a los diferentes categorías para cada tramo auditado.

¡Por unos accesos paseables!

VARIABLE	INMEDIATAMENTE	MEDIO Y LARGO PLAZO
ACERAS		
INTERSECCIONES		
TRÁFICO		
AMBIENTE		

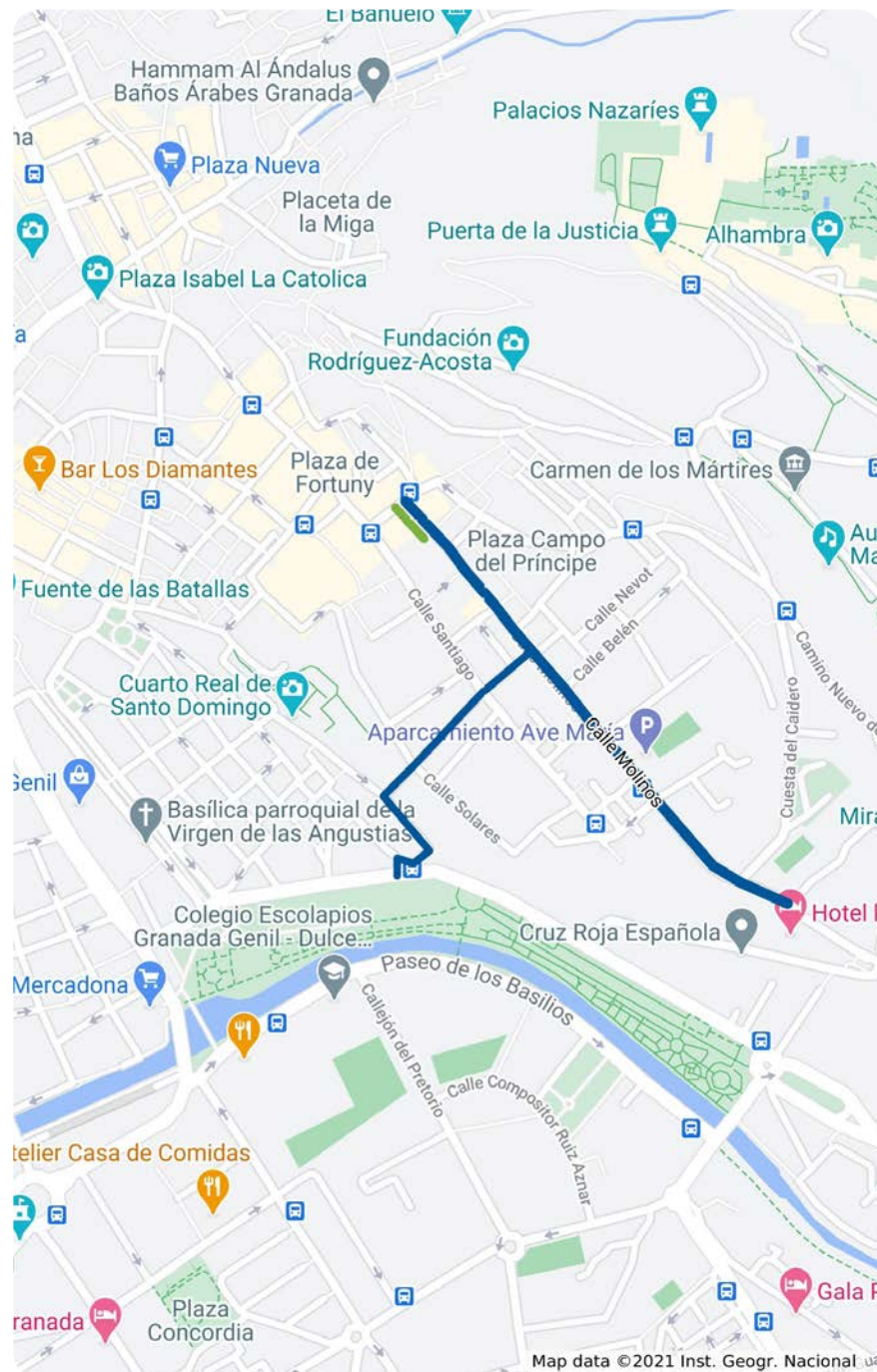
Área a auditar/mapear

Aunque tengamos la curiosidad y el arrebató por auditar toda nuestra ciudad o barrio inicialmente será suficiente realizarlo sobre aquellas vías de acceso preferente por las familias e infancia en un área de 300 metros de radio con centro en el acceso principal al centro educativo, a lo que llamaremos entorno escolar.



Imagen del entorno escolar CEIP José Hurtado. Granada.

En la imagen:
Rojo. Perímetro del área del entorno escolar a auditar. (Principales recorridos).
Azul. Algunos de esos recorridos. Uniones de calles, plazas, ...
Verde. Tramo. El estadillo se aplicará sobre cada tramo en calle del itinerario.



CEIP José Hurtado. Algunas de las calles sobre las que aplicar la lista de chequeo de la auditoría de accesos.

En esta imagen tan sólo hemos incluido dos itinerarios, a modo ilustrativo. Pero en cada centro educativo llegarán diferentes rutas atendiendo a la ubicación del mismo, del urbanismo y de las preferencias peatonales y familiares.

Transferencia y exposición de la información

Una vez realizada la auditoría trataremos de trasladar nuestros hallazgos en un soporte gráfico, bien un callejero, un croquis o un SIG/GIS. También podemos usar herramientas colaborativas como MyMaps (https://www.google.com/intl/es_ES/maps/about/mymaps/).

Sobre cada tramo auditado, o unión de tramos con semejantes características le podemos asignar colores o iconos para hacer visible nuestro trabajo e interpretación.



LEYENDA:

 ACERAS
  TRÁFICO
  INTERSECCIONES
  AMBIENTE
 FAVORABLE
  MEJORABLE
  DEFICIENTE

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Bronwen Thornton, Walk21. (2009). Guidance on conducting walking audits. Active access.

Hanington, Alice coord (2001). Walkability audit tool. Department of Transport. Western

http://www.echocredits.org/downloads/719215/AT_WALK_P_Walkability_Audit_Tool.pdf.



2. DEMANDA DE MOVILIDAD

Definimos como demanda de movilidad a los requerimientos que nuestras familias y escolares realizan en su desplazamiento y acceso de casa al centro educativo.

Forman parte de la demanda:

- La matriz origen y destino de familias y escolares. ¿De dónde vienen?
- El modo de desplazamiento. Activo (andando, bici,...) o pasivo/motorizado (vehículo a motor, VMP...)
- Medio de desplazamiento: Colectivo (Bus, metro, taxi...), privado (moto, coche, VMP,...)
- Autónomo o custodiado.
- Recorrido elegido. Calles por las que se accede.

Para conocer la demanda de movilidad aplicaremos el Cuestionario de movilidad. CENEAM.

Protocolo de aplicación del cuestionario

Es un instrumento para aplicar a lo largo de una semana y recoge datos del acceso al centro educativo en su entrada como a su salida. Por ello, se propone que se rellene diariamente en el centro escolar con la tutora/con el tutor.

Es un cuestionario por niña/o, con independencia de familias, y tendrán que rellenar su caracterización; edad, nivel educativo, dirección del hogar. Se podrá incluir en el reverso que identifiquen o escriban las calles por las que se dirigen al colegio o a casa. Esta tarea podrán realizarla en casa con ayuda de su familia. Estos itinerarios nos servirán para adecuar nuestra **“Red peatonal escolar”** a auditar y proponer.

Durante la semana que se decida realizar, de lunes a viernes, o de miércoles a miércoles, se pedirá al tutor/a que recuerde a sus escolares que rellenen en el recuadro de cómo acudieron el día anterior a casa y cómo han venido hoy al colegio.

Se podrá aplicar sobre todo el alumnado o escolares a partir de que tengan competencias lectoras y de comprensión suficientes. Pero se recomienda su aplicación a partir de segundo ciclo de primaria, preferentemente, a escolares de 4º y/o 5º de primaria.

Nombre y apellidos:		
Centro Educativo		Curso y grupo:
Domicilio familiar:		Eres: Chico Chica
Municipio:	Fecha:	Fecha de nacimiento:

¿Cómo vas habitualmente al colegio?								
Andando	Monopatín/ Patinete	Bicicleta	Moto	Coche	Coche compartido	Autobús de línea	Autobús escolar	Metro/Tren/Tranvía
¿Cómo vuelves habitualmente del colegio?								
Andando	Monopatín/ Patinete	Bicicleta	Moto	Coche	Coche compartido	Autobús de línea	Autobús escolar	Metro/Tren/Tranvía

¿Vas habitualmente acompañado de una persona adulta (madre, padre, abuelos, familiares,...)? SI NO

Si señalas más de un modo de desplazamiento al día, indica al lado de cada uno el tiempo empleado.

	¿Cómo has venido al colegio esta semana?					¿Cómo has vuelto esta semana del colegio a casa?				
	lunes	martes	miércoles	jueves	viernes	lunes	martes	miércoles	jueves	viernes

Cuestionario accesibilidad. Elaborado en Seminario de Movilidad e infancia. CENEAM. 2015

Una vez que apliquemos el cuestionario, realizaremos el vaciado de los datos y mediante alguna hoja de cálculo o protocolo de cálculo extraeremos:

- Número y porcentaje de escolares según su modo de acceso y desplazamiento al colegio.
- Distribución modal del desplazamiento escolar.
- Número y porcentaje de escolares que acuden autónomamente.
- Edad a la que empiezan a ir autónomamente mayoritariamente...

También podremos identificar las calles, más empleadas, peatonalmente y a motor, y su intensidad.



4

DIAGNÓSTICO. PRIORIZACIÓN

El diagnóstico es el primer momento importante de nuestro proyecto. Nos proporciona una visión actualizada y racional de la situación y es la base coherente para embarcarnos en las diferentes medidas: De emergencia, estructurales a corto, y a largo plazo.

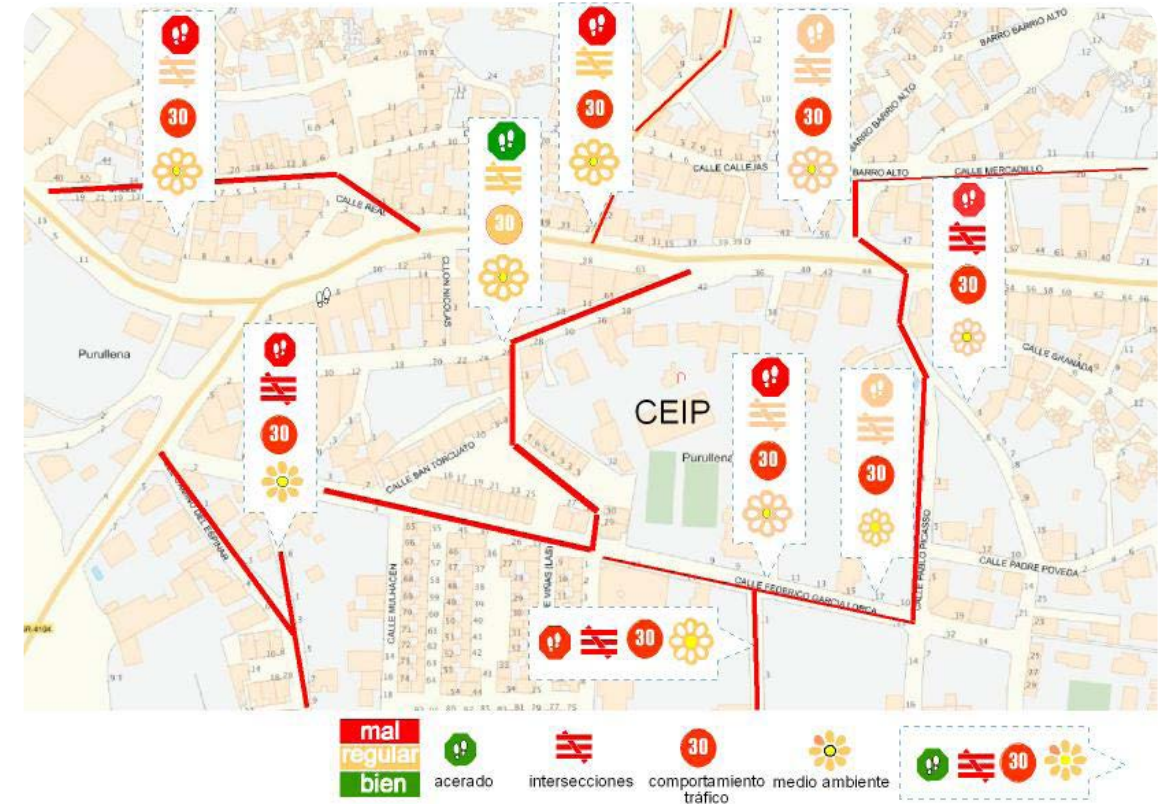
Conviene que el diagnóstico quede reflejado en un documento de síntesis que se pueda compartir con el grupo motor y especialmente con los responsables técnicos y profesionales.

REDACCIÓN DEL INFORME DE SÍNTESIS. ACTUACIONES DE EMERGENCIA

1 Análisis

Tras haber realizado el mapeo colectivo mediante la herramienta de auditoría de accesos u otro modelo de exploración del entorno, puede ser interesante trasladar la información recogida a un formato visual y cartográfico que facilite el reconocimiento de los puntos, tramos o recorridos urbanos donde hay que aplicar más esfuerzo y aquellos que tienen condiciones mejorables y los aceptables.

En adelante aparecen dos imágenes que nos muestran un diagnóstico iconográfico que contempla las principales variables analizadas; el acerado, las intersecciones, el comportamiento del tráfico y el medio ambiente.



Red auditada: CEIP 1.

En este entorno de estos 300 m, alrededor del centro escolar, apenas existen vías con unas condiciones aceptables generales. Tan sólo aparece una vía que tiene el acerado aceptable y el resto mejorables. El resto de vías poseen una o más de una las variables en mal estado.



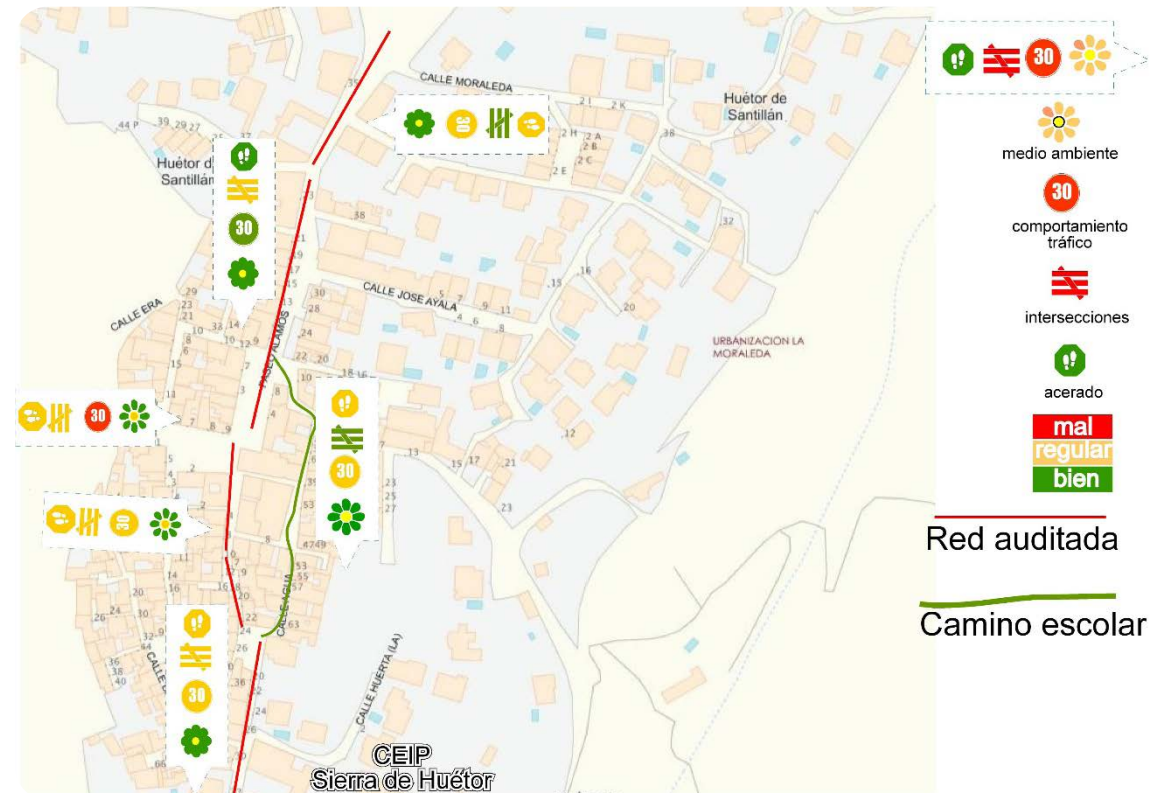
Acera estrecha con obstáculos y mal mantenida.



Entrada escolar ocupada por vehículos



En la siguiente imagen tan sólo existe un tramo, una plaza, donde la variable de comportamiento del tráfico es mala. El resto son vías mejorables o incluso aceptables.



Red auditada: CEIP 2.

No es necesario elaborar un documento “preciosista” o de elevada carga técnica. Se trata de elaborar un documento gráfico comprensible, racional y compartido que nos pueda servir para avanzar en la búsqueda de respuestas inmediatas o emergentes.



Aparcamiento disuasorio. Evitar acceso a vehículos al centro. da y libre de vehículos. Identificada con huellas.



Camino escolar. Vía comparti-

Con esta documentación gráfica, los datos aportados de la distribución modal de desplazamiento al colegio/casa podemos ir avanzando en el cambio. Pero, muy probablemente no podamos enfrentarnos a una transformación radical de las condiciones de las vías ni de los comportamientos sociales heredados durante muchos años, de forma inmediata. Por ello, es necesario revisar el documento y, conjuntamente, priorizar las acciones y los lugares donde se ejecutarán esas primeras medidas propuestas.

Estos procesos son lentos, pero se van alimentando de respuestas conjuntas. Por ello recomendamos que si no podemos realizar todas las propuestas de mejora en el corto plazo, establezcamos unas prioridades y un tiempo de ejecución.

En nuestro caso consideramos que una estrategia de diálogo puede ser comenzar priorizando los tramos en los que se va a intervenir y, posteriormente, la problemática detectada en cada uno de ellos.

2 Priorización de tramos

Podemos guiarnos por el método que más nos guste para priorizar de manera conjunta, pero en este caso proponemos una dinámica que a nuestro juicio es sencilla.

Realizamos una tabla de doble entrada donde en vertical incluimos todos aquellos tramos que han sido explorados en la auditoría de accesibilidad. Pueden ser todos los tramos de la red peatonal, o hacerlo fraccionadamente considerando tablas independientes para cada dirección principal de nuestra **red peatonal escolar auditada**.

En horizontal identificamos todos aquellos colectivos sociales que hayan participado en la auditoría o en los diferentes análisis planteados. Cada actor puede tener asignada una ponderación. Este valor se mueve entre cero (0) y uno (1). La ponderación sirve para dar más o menos peso a unos colectivos o a otros. Esto dependerá del enfoque que quiera ofrecer el equipo técnico y el responsable político municipal. Es decir, si queremos ofrecer más importancia a las opiniones de la AMPA, le asignaremos una ponderación de uno (1) y al resto de grupos participantes valores inferiores (0,8; 0,75; 0,5, etc.).

Este tipo de fórmulas ofrecen más equidad al conjunto de participantes, pues no se entendería que las impresiones de un grupo grande, aunque estuviera representado por una persona, tengan el mismo peso que colectivos más pequeños o menos representativos. Reducir la ponderación de los miembros del equipo técnico municipal es una muestra de generosidad que, en ocasiones, se ve correspondido con una mayor responsabilidad del resto de colectivos a la hora de realizar las demandas y ofrecer sus compromisos.

	1	2	3	4	5	6	7	8	
Índice Ponderación	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)	
Calle Aurora	4	4	3	4	4	4	4	4	31
Calle Almazara	3	3	4	3	2	2	3	3	23
Calle Leopoldo Valverde	2	1	2	2	3	3	1	1	15
Calle del Cerro	1	2	1	1	1	1	2	2	11

Priorización de tramos: En este caso las Calle Aurora y Almazara han sido las priorizadas sobre las que intervenir. Los números de la fila del encabezado son los diferentes actores sociales del grupo motor.

Para realizar la ponderación se sugiere a cada grupo que repartan prioridades asignando valores entre el número de tramos auditados (mayor prioridad) a 1 (menor prioridad). Por ejemplo, en el caso de la tabla anterior será 4, porque fueron cuatro los tramos o calles auditadas. Cada valor se multiplica por el índice de ponderación y obtenemos el valor que se incluye en la casilla correspondiente. Posteriormente se suman todos los valores por fila (tramo) y el resultado se inscribe en el total. Los valores totales nos permitirán obtener una secuencia de tramos según la prioridad asignada.

3 Priorización de problemas

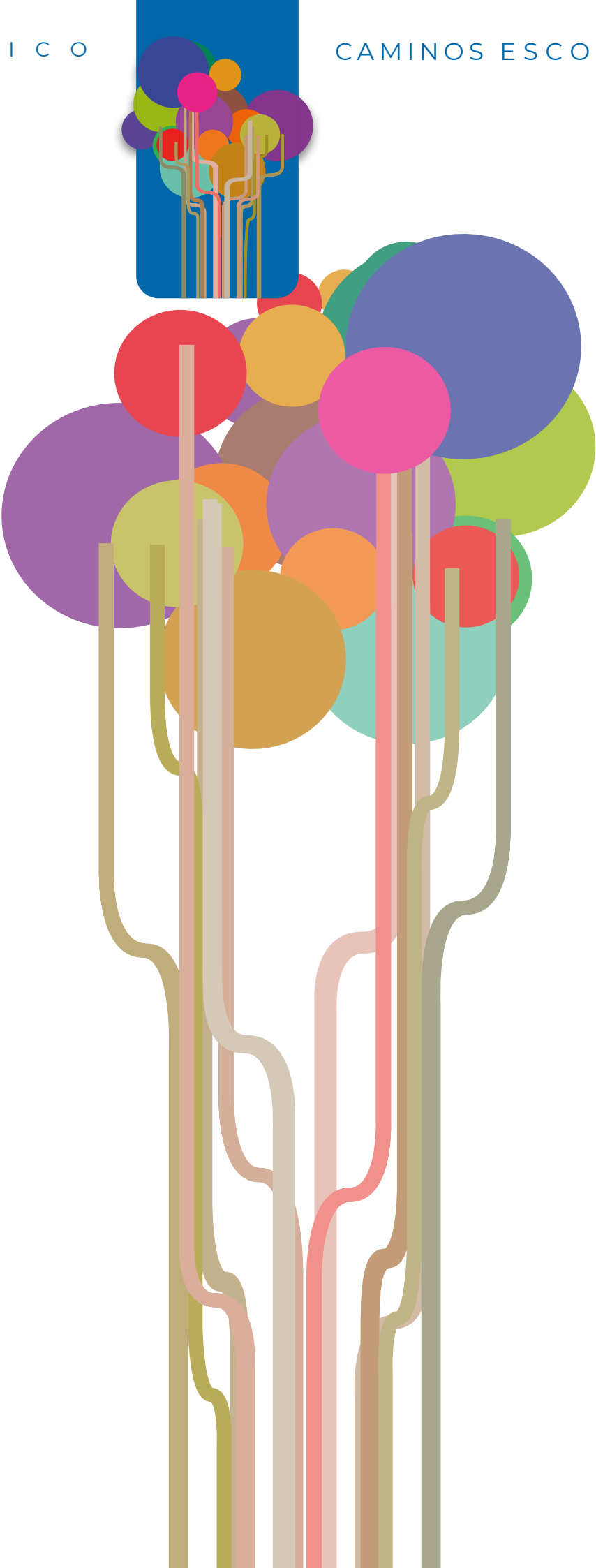
De la misma manera que realizamos la priorización de tramos realizaremos los principales problemas detectados en cada tramo. Realizaremos una tabla de principales problemas para cada uno de los tramos priorizado. Los problemas de cada tramo se extraen de la auditoría de accesos y del mapeo colectivo realizado.

Cada uno de los principales tramos seleccionados de la anterior priorización tendrá una tabla donde se ponderan sus problemas.

En este caso, el equipo técnico y los responsables políticos deberán ser sinceros y ofrecer al colectivo de participantes un límite superior de problemas y tramos que estén dispuestos a transformar inmediatamente y cuáles podrán ser abordados a medio o largo plazo.

Calle Aurora	1	2	3	4	5	TOTAL
Índice Ponderación	(0 a 1)	(0 a 1)	(0 a 1)	(0 a 1)	(0 a 1)	
Intersección con C/ Jazmines	3	3	2	3	3	14
Intersección con C/ Leopoldo Valverde	2	2	1	2	2	9
Calle estrecha	1	1	4	1	1	8
Doble sentido circulación	4	4	3	4	4	19
Problema...						

Priorización de problemas: En esta experiencia el principal problema detectado es el doble sentido de circulación de la Calle Aurora.



NOTA:

Índices de ponderación. Propuesta
Asignaremos unos índices de ponderación de (1) para los responsables políticos por corresponder a individuos electos y para los representantes de madres y padres del centro escolar, por considerar que sus evaluaciones han de poseer mayor valor (suelen ser colectivos demandantes directos de proyectos de camino escolar seguro). Al equipo técnico municipal se le asignará (0,5), ya que conviene reducir el peso que tienen sus aportaciones y la tendencia de sus argumentos. Al resto de colectivos, indirectamente relacionados con el proyecto les asignamos índices ligeramente menores a (1), como en este ejemplo (0,8) a colectivos vecinales o escolares que pueden manifestar tendencias ocultas no, directamente, relacionadas con el proyecto.

Multiplicaremos cada valoración por su índice de ponderación y los sumaremos por filas. De esta manera obtendremos un valor total ponderado.

En el ejemplo de la tabla adjunta, consideramos a todos los participantes con un valor de ponderación de uno (1) y para la priorización de nuevo se toma el número de problemas como valor máximo y así se irá reduciendo hasta (1) el problema menos prioritario, para cada participante.

En este ejemplo los principales problemas son el doble sentido de circulación de la calle Aurora y su intersección con la Calle Jazmines, a más distancia otra intersección y la anchura de la vía.

A estos tramos y sus problemas es lo que denominamos “**problemas emergentes**” del diagnóstico.

Problemas emergentes

Que se asigne prioritario una problemática no excluye a las demás. Simplemente, que deberemos enfrentarnos de manera urgente a esa y, sucesivamente, a las siguientes. A estos problemas prioritarios les denominamos problemas emergentes. Por su emergencia/diligencia en su ocupación y porque emergen de la participación social.

Finalmente tendremos una relación de problemas “emergentes” más importantes seleccionados para cada tramo de calle también prioritario. A partir de aquí podremos acudir a las diferentes técnicas de diagnóstico. Nosotros os proponemos una sencilla representación gráfica mediante el árbol de problemas.

4 Árbol de problemas

El árbol de problemas es una representación gráfica de la direccionalidad que se produce entre las causas y los efectos detectados en los principales problemas.

Esta técnica nos obliga a salir del tradicional enfoque al que nos enfrentamos sobre determinados problemas y comenzar a reflexionar sobre los desequilibrios (efectos) que provocan y la razón (causas) de los mismos.

Una vez reconocidos los principales problemas, en la etapa anterior, enumeraremos y ordenaremos las causas y efectos. Llamaremos de primer orden aquellos elementos que son independientes de otros. Es decir, que son efectos, o son precursores, de un problema existiendo una relación directa. Las de segundo orden se corresponden con aquellos que son derivados o por sí solos no provocan un problema. Estas variables de segundo orden en ocasiones son compartidas en diferentes problemas.

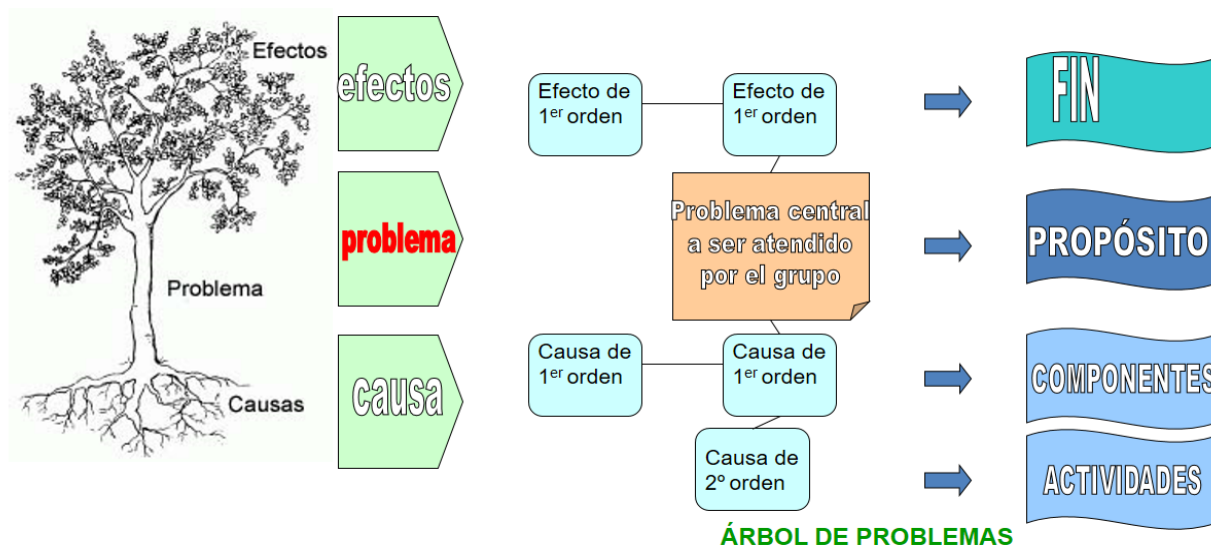
Posteriormente al tener identificados los efectos, y causas de primer y segundo orden, podemos aducir a los efectos y transformarlos en fines, y nuestro problema en propósito, lo que permitirá transformar nuestras causas de primer orden en los componentes, y las de segundo orden en las actividades o actuaciones, para enfrentarse a los problemas emergentes.

El árbol de problemas es una herramienta muy útil para tener presente en el espacio de trabajo, tanto en gabinete, como con el conjunto de los participantes. Se aproxima a una estructura de mapa conceptual y permite tener visualmente y, en todo momento, el escenario actual o realidad compartida.

Una vez que tengamos los tramos y problemas identificados sobre los que actuar de manera emergente y realizada la desagregación de sus causas pasaremos a redactar un informe de síntesis del diagnóstico.



Ejemplo de árbol de problemas realizado en dinámica social.



5 Informe de síntesis y diagnóstico

El informe de síntesis es un documento parcial que formará parte de nuestro proyecto o plan de acción de caminos escolares seguros, pero que contiene las medidas e intervenciones urgentes/emergentes que han de resolver las primeras barreras para cambiar la tendencia en el desplazamiento al colegio. Es decir, deberá contener las medidas que favorezcan el acceso peatonal, seguro y saludable, de las familias y escolares.

Este documento se recomienda sea presentado y registrado en el municipio y dirigido a las Concejalías correspondientes o a la Alcaldía.

Conviene recordar que el registro de este documento debiera estar debidamente acordado con los responsables políticos y solicitarles un encuentro en el municipio para presentar el documento y dialogar sobre la prioridad de las actuaciones y los compromisos de ejecución de los responsables políticos y técnicos.

Un índice aproximado de los epígrafes que ha de contener este documento:

ANTECEDENTES

- Promotores
- Razones
- Actores responsables y participantes

DIAGNÓISIS

- Datos del municipio y del centro escolar
- Distribución modal de desplazamiento
- Auditoría peatonal

ANÁLISIS

- Mapeo colectivo
- Priorización de tramos y problemas
- Causas de los problemas

MEJORAS PROPUESTAS

- Generales
- Acerado
- Intersecciones
- Comportamiento del tráfico
- Calidad Ambiental

No es necesario un documento extenso, es mejor un documento sencillo, claro racional y responsable que contenga las principales barreras (urgentes) para que las familias y escolares lleguen en condiciones de salud y seguridad al colegio, o a casa.

Para no parar este movimiento, y que culmine en una transformación de esta realidad, proponemos el desarrollo de una metodología denominada "Escenarios de Futuro" que se utiliza para construir nuestra "imagen objetivo", o realidad deseada común (Esto ya en el próximo capítulo).



5

TRANSFORMAR LA REALIDAD. ESCENARIOS DE FUTURO

Este episodio inicia un nuevo bloque de actuaciones en nuestro proyecto de caminos escolares seguros. Pasamos del diagnóstico y de la atención a las medidas emergentes, o como ya indicamos, aquellas barreras que dificultan el desplazamiento activo, autónomo y seguro, a la deconstrucción de la realidad para construir una nueva.

Transformar es siempre una acción revolucionaria que proporciona cambios y que pretende modificar una situación anterior. Pero de la misma manera que es importante conocer cuáles son esos cambios, para lo que establecemos el diagnóstico, **debemos conocer la dirección y el destino de nuestra transformación.**

Para ello, tenemos que provocar de nuevo un ejercicio cuasi catártico que partiendo de las emociones permita alcanzar una visión nueva de la realidad. Pero de manera conjunta y que nos proporcione una dirección hacia la que llevar nuestras acciones y medidas para favorecer la transformación.

Una metodología que puede ayudarnos a este proceso de elaboración conjunta de nuestra imagen ideal o imagen objetivo es mediante dinámicas de escenarios de futuro.

Llamaremos escenarios de futuro a la imagen compartida y consensuada que proyectamos, colectivamente, sobre nuestra realidad y pretende hacer frente a las dificultades o conflictos detectados actualmente, o aquellos anhelos justos y responsables que adquieren mayor conciliación y prioridad

El taller de “Escenarios de Futuro” nace como respuesta a la necesidad de crear una imagen común entre los diferentes participantes en las sesiones del proyecto de Caminos Escolares Seguros en la que se reflejen las prioridades de los colectivos participantes para mejorar su calidad de vida en un futuro, más o menos, inmediato. Es recomendable seleccionar un par de periodos de referencia para obtener una imagen de futuro. Por ejemplo, una a corto/medio plazo como puede ser dentro de cinco años y otra a más largo plazo, como dentro de quince.

1 Objetivos

- » Obtener una visión de conjunto del conflicto del desplazamiento activo al colegio.
- » Incentivar una dinámica de trabajo conjunta para la resolución de problemas comunes entre los componentes del grupo.
- » Consensuar grandes líneas de actuación que permitan solucionar las limitaciones identificadas.
- » Implicar y lograr la responsabilidad de los asistentes en el proceso de difusión y desarrollo posterior de las ideas generadas a lo largo del taller.

La visión de futuro se construye a partir de las aportaciones de todos los agentes sociales. La visión de futuro deseado nos sirve para encontrar y ponderar objetivos comunes que se logran mediante la puesta en marcha de medidas establecidas por consenso, y determina la dirección estratégica del proyecto. La definición de una visión común de futuro y de unos objetivos y unas metas compartidas contribuye a crear, mantener y mejorar el proyecto de movilidad como parte del proceso de planificación.

El consenso sobre esa visión de futuro es fundamental para que los agentes acuerden una dirección y un destino en las medidas a aplicar para acercarse a ese escenario “eutópico” seguro, saludable, social y sostenible en el desplazamiento escolar.

2 ¿Cómo realizar el proceso de escenarios de futuro?

Para realizar esta fase es importante generar un **ambiente creativo**. Hemos de ser conscientes que transformar la realidad, es modificar lo normalizado, es romper barreras, es construir algo nuevo y distinto. Por ello debemos ejercitarnos y mostrar una actitud abierta a los cambios. Por ello, es sumamente útil iniciar las sesiones de escenarios de futuro con creatividad y sin limitaciones, con predisposición a romper fronteras e imaginar que lo deseado es posible y así transmitirlo.

Una de las formas de favorecer este ambiente creativo es mediante actividades de cohesión grupal. Antes de iniciar estas sesiones podemos iniciarlas con actividades manipulativas y constructivas de manera conjunta o mediante juegos teatrales.

Mediante estas técnicas de facilitación que propician un ambiente creativo, los participantes son estimulados para proporcionar ideas, que se van agrupando en áreas. Posteriormente, las ideas se valoran y se ordenan según su importancia, resolviendo los conflictos que pudieran darse, hasta conseguir redactar una visión de futuro conjunta y consensuada. Ésta debe tener en cuenta el resto de planificaciones que ya existen en el Proyecto o contribuir a la mejora y desarrollo de dichas planificaciones. La visión de futuro del proyecto se creará con las aportaciones de los agentes sociales miembros del grupo motor.



3 Los resultados esperados del taller de escenarios de futuro son los siguientes:

- 1. Una visión general de cómo debería ser el futuro en el espacio donde interviene el proyecto de Camino Escolar.
- 2. Unos objetivos que especifican las direcciones estratégicas que habrá que seguir para conseguir realizar dicha visión.
- 3. Unas metas, que establecen los compromisos medibles que han de alcanzarse en un determinado espacio de tiempo.
- 4. Unos indicadores que miden el progreso hacia el cumplimiento de los objetivos y las metas.

4 Acuerdos previos

La visualización de futuro debe comenzar con un acuerdo sobre las reglas básicas y una presentación del objeto y la estructura de la sesión. Asimismo, hemos de partir de unos principios consensuados. Además, se recomienda presentar la información por escrito o, utilizando los medios audiovisuales, con una breve presentación, que aclare cómo vamos a organizar la sesión. Es conveniente que todos los participantes conozcan el alcance de sus decisiones, los límites y siempre han de estar informados de los avances o retrocesos. Los procesos de participación social han de ser sinceros con todas las partes, no crear falsas expectativas, pero confiar en que los acuerdos alcanzados tendrán una aceptación y defensa mayor. Los principios inspiradores o “reglas del juego” siempre deben estar presentes en las sesiones de trabajo participad.

Acudiremos a principios axiológicos para establecer ese marco común de diálogo entre el grupo de participantes.

5 Principios para una movilidad infantil escolar

Previo al taller se ha de realizar un pequeño debate a fin de obtener un consenso sobre la idea de movilidad infantil sostenible (Caminos Escolares Seguros). Este debate arranca con la pregunta de ¿Qué podría satisfacer una accesibilidad segura, sana, sostenible y autónoma infantil?

LIBERTAD PROTECCIÓN AFECTO ENTENDIMIENTO ESPIRITUALIDAD SUBSISTENCIA PARTICIPACIÓN OCIO CREACIÓN IDENTIDAD	SEGURIDAD INCLUIR A TODA LA POBLACIÓN ACCESIBLE SALUDABLE: LIMPIO (AMBIENTAL) EQUITATIVO: PRIORIDAD PEATONAL AGRADABLE, DIVERTIDO, CONFORTABLE, DIVERTIDO INTEGRADOR: PROMOVER LA PARTICIPACIÓN FAVOREZCA LA AUTONOMÍA BELLO
Desarrollo a escala Humana. Max-Neff, Elizalde y Hopenhayn (1998)	Rasgos (principios) de la movilidad infantil segura, saludable y sostenible atendiendo a consulta a un grupo participantes

Tabla. Criterios axiológicos a considerar para contemplar la idoneidad de las ideas surgidas del taller de escenarios de futuro.

Como conclusión se definieron los siguientes rasgos que definen el proceso. Estos rasgos nos guían en el proceso y ayudan a reconducir los debates cuando surgen ideas contrapuestas que pueden perseguir otro modelo de movilidad que no deseamos.

6 Taller de Experiencias

Libertad: Poder elegir varias rutas. Disponer de un espacio cercano al cole que me permita tener tiempo para realizar otras cosas...

Creación: Generado cambio en la comunidad.

Participación/Identidad: Sentirse parte de una comunidad. Que se den cuenta de las carencias del barrio y se realicen actuaciones para mejorar

Identidad: Que sean autónomos.

Protección: Que los niños se mantengan al margen de los conflictos de los adultos. Ir andando al cole acompañado por vecinos.

Afecto: Que mis amigos me pregunten cómo me encuentro.

Entendimiento: Que otros escolares me cuenten cosas del colegio de años pasados,...

7 El taller de escenarios de futuro se divide en tres fases principales:

- 1. Fase crítica
- 2. Fase de imaginación
- 3. Fase de realización

Estas tres fases principales se pueden desarrollar en una o dos sesiones. Preferentemente dos.



Primera sesión

- 1. FASE CRÍTICA:** Descripción de la situación de partida por parte de la Concejala/del Concejala, y o Técnica/o Municipal por la las familias promotoras (AMPA, o comisión). Se realizará una descripción crítica, para la que se puede emplear el documento de síntesis elaborado en la etapa de diagnóstico. Se hará especial hincapié en los tramos escolares auditados, en la red peatonal escolar definida, y sobre los principales problemas detectados. Se trata de ofrecer a todos los participantes de la sesión una imagen lo más fiel recogida en el proceso de auditoría y análisis.
- 2. FASE DE IMAGINACIÓN:** Elaboración de los escenarios de futuro, (imagen objetivo o dirección) partiendo de los deseos, aspiraciones, anhelos individuales de los participantes, pasando por los priorizados, para alcanzar los compartidos, para alcanzar los consensuados.

ESCENARIO DE FUTURO: Se pide a las/os participantes que escriban o representen (imagen, vídeo, grabación) un relato de lo que sucede. Es importante indicar esto: Dentro de 5 o 10 años a la entrada del Colegio o en esos tramos sobre los que hemos realizado la fase crítica.

Paso primero: Recopilación de ideas

Se solicita a todos los participantes que redacten el escenario esperado/anhelado para el entorno escolar que sean capaces de imaginarse para un periodo de pasados 15 años. Cuanto más concreto sea el escenario obtendremos respuestas más acertadas y comprometedoras. Podemos ofrecer a los participantes que seleccionen el área de los 300 m de radio alrededor del Centro Escolar.

La pregunta a la que tienen que responder en esa descripción ha de estar enunciada más o menos de la siguiente manera: ¿**Qué sucede** en el entorno escolar, 300m de radio, dentro de 5 a 15 años?

Es importante insistir en que se ha de responder a **lo que desean que suceda** más que indicar qué han hecho los diferentes agentes o cómo se han resuelto los problemas hasta el momento. En este paso de la visualización de futuro describimos el resultado, no cómo se ha llegado hasta ahí.

Esta descripción se puede desarrollar sobre unas tarjetas individuales a modo de narración o de imagen gráfica y después leerla.

COdapa

CONFEDERACIÓN ANDALUZA
DE ASOCIACIONES DE MADRES Y PADRES
POR LA EDUCACIÓN PÚBLICA



Junta de Andalucía
Consejería de Educación y Deporte

CAMINOS ESCOLARES SEGUROS. PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD INFANTIL ESCENARIOS DE FUTURO. TAREA PREVIA

Imaginar cómo queremos que sea nuestra movilidad; desplazamiento, tránsito, accesibilidad, estancia en nuestro municipio, y en especial, durante la entrada y salida del colegio.

Para ello, os requerimos que redactéis un texto, un vídeo o un audio (elegir una), para el 14 de abril en el que nos describierais cómo desearíais que fuera vuestro municipio en relación a la movilidad y el acceso al colegio. Es decir, ese escenario de futuro con el siguiente contenido y manera:

Texto: Entre 150 y 250 palabras.

Vídeo o Grabación: Mínimo de 1 minuto. Máximo 2 minutos.

1. Presentaros indicando nombre y apellidos, colegio y Municipio.
2. Describir o representar un relato de **lo que sucede¹ en esa situación imaginada de vuestro deseo** en la entrada del colegio y en sus principales accesos, dentro de 5 o 10 años.
3. Enviar el texto, grabación o vídeo al correo electrónico:
caminosescolares@codapa.org
Para consultas, llamar al teléfono 958 20 46 52.

Con este material tendremos un **encuentro en el día del mes de manera presencial o remota** para empezar a extraer las voluntades comunes y las estrategias que nos permitan redactar un plan de acción para iniciar el próximo curso.

¹Es importante indicar lo que sucede. El relato debe contener lo que se ve y percibe que sucede no las cosas que se han hecho o que se desean o deben hacer. En el relato se debe manifestar lo que se quiere que suceda, no es necesario indicar cómo o con quién debe hacerlo.

Ejercicio del Taller *Caminos Escolares Seguros* del programa *Ampas Mentoras* de CODAPA. Curso escolar 2020-2021.

Carta ejemplo enviada en el taller de experiencias de caminos escolares de CODAPA. 2021.

Soy Carmen Panizo, perteneciente a la AMPA "el Timoncillo" dentro del CEIP Parque del Estrecho en Algeciras.

La mayor parte del alumnado de este centro acude al colegio en sus vehículos privados, generando en la zona retenciones frecuentes de tráfico, enfrentamientos entre adultos por las dobles filas delante de multitud de menores que normalizan la violencia verbal, acciones insolidarias ocupando plazas de aparcamiento para personas con discapacidad, humos en los tramos horarios de entrada y salida del colegio, madres y padres a la carrera porque no llegan con sus hijos, mensajes de siempre llegamos tarde, familias estresadas corriendo a sus vehículos para no pillar tráfico de vuelta, niñas/os que bajan del coche justo en el paso de peatones, y se forma más retención.

En el camino que toman mis hijos, hay coches aparcados sobre las aceras porque tienen que pasar delante de otro colegio. Los acerados son estrechos y han de caminar por la calzada para poder llegar a su colegio. Si le dices algo a los conductores se molestan terriblemente, pero al día siguiente siguen ahí. Los acerados se estropean, y el camino al colegio se vuelve una película de terror.

Cuando tenemos la fortuna de contar con voluntarios de Protección civil en el paso de peatones, están normalmente enfadados, porque las familias cruzamos sin mirar y sin atender a sus indicaciones.

Mi nombre es Sergio. AMPA "Gómez Moreno".

Estamos ubicados en el Albaicín, muy turístico y con mucho comercio, a partir de ahí, y a pesar de que son calles peatonales, que permiten la asistencia al colegio en pie, por las mañanas hay muchos coches que entorpecen todas estas posibilidades.

Sueño con un espacio totalmente peatonal y con aparcamiento en la periferia. Veo nuestro colegio así en unos años, aunque comprendo que la solución no es fácil sobre todo por el acceso de los proveedores a los comercios, pero habrá que arbitrar una solución, modificando horarios, y demás

Veo esos 300 m de radio completamente peatonales y seguros para ir al cole de manera autónoma y seguro.



Encarni y Noelia madres de CEIP en VÍCAR.

Es un colegio de 700 alumnos y tenemos tres líneas de autobuses, viene gente desde cerca hasta lejos, algunos tienen que andar 4 Km diariamente.

Habría que resolver el tema del aparcamiento en la misma puerta del colegio así como la poca empatía que tienen con aquellos que acudimos andando y les da igual un niño, una madre o un carrito. La gente aparca en las aceras, en las esquinas,

Veo el cole dentro de cinco años, seguros y me gustaría que pudieran ir solos y sin miedo a que les puedan atropellar, ya que es un pueblo pequeño.

Lo que me gustaría realizar con este proyecto es que los niños puedan ir solos al colegio y que toda la gente tenga la tranquilidad de llevarlos al cole, pero no hasta la misma puerta en coche, porque ahora mismo el peligro está en los coches.

Ejemplos de aportaciones e imágenes de futuro individuales



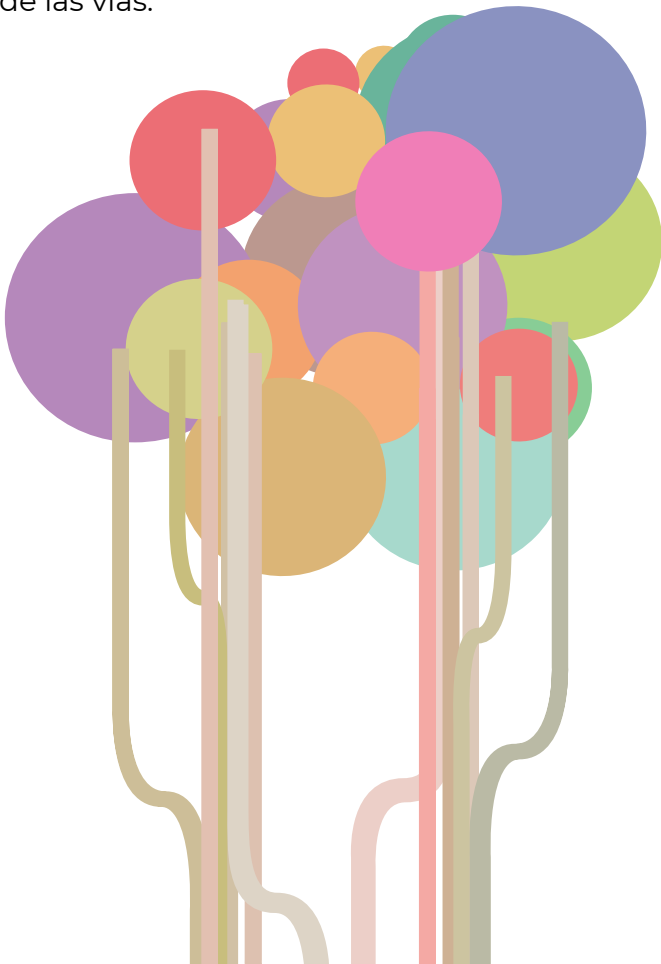


Paso segundo: Clasificación/agrupación de ideas

Una vez que se dispone de todas las aportaciones, éstas se irán desagregando por ideas principales que se van colocado en un panel, en la pared, en un papel continuo o en un archivo digital. Deben clasificarse en grupos que se refieran a un mismo tema, ámbito, objetivo o sector. Esta labor la realizará la secretaría técnica, o un facilitador entre el grupo de familias promotoras del proyecto, quien decida qué ideas deben agruparse y en qué lugar, siempre que no se excedan los límites recogidos en los principios acordados al iniciar la sesión.

Las principales categorías presentes, por lo general, suelen ser:

1. Autonomía de escolares
2. Reducción de los vehículos en la entrada del centro educativo
3. Manera más diversa de llegar al Centro educativo: Bici, patín,...
4. Espacio libre de vehículos en los últimos metros antes de la llegada al Centro educativo
5. Comportamiento de conductores y peatones, oficiales de la seguridad vial y sus competencias
6. Modificación en las infraestructuras y definición de itinerarios seguros
7. Condiciones ambientales de las vías, calidad de las vías. Embellecimiento natural del recorrido
8. Aplicación de programas educativos
9. Comportamiento de los ciudadanos
10. Modos de llegar, de convivir



IDEAS PRINCIPALES	
Jennifer	Niños capaces de moverse solos o en compañía de sus amigos. Recorrido agradable, seguro a la vista de todos. Los padres confiarán en ellos y perderán el miedo y que los niños pueden llegar. Mejorar tráfico y que los niños hagan el camino andando.
Herminia.	Darle más visibilidad a los colegios para que los niños se puedan moverse andando. Crear una red de caminos seguros. Los niños autónomos y seguros y para los vecinos. Potenciaría la ciudad del Deporte y de la infancia.
Sergio	300 metros peatonales alrededor del colegio, de manera autónoma y segura.
AAVV	Sólo podrán acceder al entorno escolar seguro el autobús escolar peno a no más de 100 m.
TÉCNICO	Las familias acompañan en coche hasta una intersección que hay a 200 m.
AMPA	Un camino próximo al colegio con sombreado y mejor arbolado.
Selección de ideas	
IDEA 1	Niños capaces de moverse solos o en compañía de sus amigos.Los padres confiaran en ellos y perderán el miedo y que los niños pueden llegar. Los niños autónomos. de manera autónoma AUTONOMÍA
IDEA 2	Recorrido agradable. Un camino próximo al colegio con sombreado y mejor arbolado. AMBIENTAL
IDEA 3	Seguro a la vista de todos.Mejorar tráfico y segura. SEGURIDAD
IDEA 4	Hagan el camino andando. Darle más visibilidad a los colegios para que los niños se puedan moverse andando. ACTIVO ANDANDO
IDEA 5	Crear una red de caminos seguros. 300 metros peatonales alrededor del colegio, RED PEATONAL
IDEA 6	Sólo podrán acceder al entorno escolar seguro el autobús escolar peno a no más de 100 m. BUS ESCOLAR
IDEA 7	Las familias acompañan en coche hasta una intersección que hay a 200 m. KISS & GO
Principales ideas con las que trabajamos en el taller de experiencias de Caminos escolares de CODAPA.	



Paso tercero: Priorización/evaluación de las ideas en el contexto local

Este paso proporciona a los grupos sociales participantes la oportunidad de expresar cuáles de las ideas del panel les gustaría estuvieran presentes en esa imagen compartida de su contexto escolar y cuáles no comparten.

Para iniciar la priorización de sus ideas expresadas el facilitador debe preguntar: ¿cuáles de las ideas de la visión te gustaría ver que se materializa en tu área? También se les pide que marquen aquellas ideas que no les resultan lo suficientemente interesantes como para que se materialicen en el proyecto.

Para llevar a cabo el proceso descrito de una manera equilibrada, estructurada, visual y eficiente cada participante recibe entre 5 a 10 adhesivos circulares verdes o puntos verdes (me gusta o comparto) y entre 3 y 5 rojos (disgusta o no comparto) y se pide a cada participante que:

1. Pegue sus círculos verdes en aquellas principales ideas extraídas (tarjetas) que en su opinión deberían realizarse en el marco de la visión común para el proyecto de movilidad escolar. Cada persona debe repartir los puntos/adhesivos otorgados y elegir entre las diferentes ideas. No puede destinar todos los puntos a una sola idea.
2. También debe repartir, si así lo considera, los puntos rojos en aquellas ideas que, en su opinión, no deberían formar parte de la visión común para el ámbito local. Estos puntos/círculos son de uso voluntario. Si está de acuerdo, aunque sea un poco, con todas las ideas, no es necesario utilizarlos.

IDEA	MODESTO	JENNIFER	HERMINIA	EVA	SERGIO	CARMEN	NOELIA	PATRICIA	TOTAL
AUTONOMÍA	3	2	1		2	1		1	10
AMBIENTAL		1	1	2	1	1	1	2	7+2
ACTIVO ANDANDO	2				1		1	1	5
RED PEATONAL			2	1		2			5
SEGURIDAD		2	1	1	1	1		1	7
BUS ESCOLAR		1		1		1	2		2+3
KISS & GO				1		1	2		4

Priorización de ideas. Taller de experiencias de Caminos escolares de CODAPA.

Paso cuarto: Debate de las ideas contradictorias

Las ideas que cuenten con un elevado número de círculos rojos (negativos) deben discutirse en el grupo, brevemente, para asegurarse de que el voto negativo no se debe a un error de interpretación de la idea en cuestión. Sin embargo, los participantes deben aceptar que si sus ideas han recibido tantos círculos negativos es porque resulta obvio que no son compartidas por el grupo. También es posible que aparezcan tarjetas con votos positivos y negativos a la vez. Estos son aspectos conflictivos de la visión de futuro que, si no son aclarados en el debate, se dejarán fuera de la visión por ser problemáticos.

Repetimos que la voluntad de la dinámica. Una vez llegados a este paso, es lograr unas condiciones semejantes, aceptadas y compartidas. Por ello hemos de ejercitar al máximo el diálogo siempre con voluntad de acercamiento y convergencia entre posturas pero sin renunciar a las prioridades establecidas al inicio de la sesión.

Paso quinto: Elaborar grupos de ideas

Seguidamente, el grupo se divide en tantos subgrupos como grupos de ideas hay en el panel. Ahora su función es redactar un párrafo de la visión común para el proyecto de desplazamiento activo al colegio que refleje cómo se han evaluado las distintas ideas dentro de cada uno de los grupos. Esto significa concentrarse en las ideas con una evaluación positiva (muchos círculos verdes) y dejar aparte las ideas con una evaluación negativa (con cualquier círculo rojo).

Paso sexto: Redactar la visión de futuro

El último paso consiste en compilar todos los párrafos de la visión de futuro y aprobar el texto completo. Si hay pasajes del texto que no son aprobados por todo el grupo se cambian o se eliminan. En este momento ya deberíamos tener redactado un escenario de futuro compartido y a la espera de ser definido y respaldado por los responsables del municipio.

Realizar un nuevo relato, expresando el deseo o aspiración de “lo que sucede” a la entrada o salida del colegio en cinco años, de entre 125-250 palabras que contenga exclusivamente las ideas consensuadas, recogidas en la anterior tabla.

Imagen compartida CEIP 1

Es lunes por la mañana. El sol brilla en Tíjola y las risas y chascarrillos de las niñas y los niños resuenan por las callejuelas. Todos entran al colegio muy felices, llenos de energía, despejados y despiertos. Disfrutan de la sombra de los árboles que rodean la zona del colegio. El color que predomina ahora es el verde y el sonido ya no es el de los motores de los coches sino el del canto de los pájaros.

Se sienten seguras y seguros y muestran su autonomía a la hora de moverse andando por el pueblo sin la compañía de sus padres, que confían plenamente en ellas y ellos y saben que llegan puntuales todas las mañanas. Muchas madres y muchos padres están ya trabajando. Otros han decidido irse a hacer un poco de deporte. Notan que han ganado en tiempo, en salud y en convivencia desde que el proyecto de Caminos Escolares Seguros empezó a andar.

El camino que recorren está a la vista de todas y todos las vecinas y vecinos del pueblo. Los buenos días del panadero suenan deliciosos y también los de la camarera huelen a café recién hecho. En esas calles verdes libres de tráfico, hay ancianos sentados en los bancos y, al ver la vitalidad y alegría de los chiquillos, se contagian para empezar su día con energía.



Imagen compartida Centro educativo 2

El modelo de acudir al colegio que vislumbramos en unos años es uno donde los estudiantes, vecinos cercanos al centro escolar, acudan andando. Muchos de ellos ni siquiera saldrán solos de casa pues son varias las urbanizaciones cercanas desde donde pueden salir en compañía unos de otros.

El colegio se encuentra en una zona de expansión de la ciudad, donde las calles son anchas, algunas con doble acerado en cada lado y mediana con zonas verdes dentro de la propia acera, por lo que concentrando el último tramo de acceso al colegio en esta vía se disfrutará de un paseo ambientalmente muy agradable.

La seguridad en el acceso al colegio irá de la mano del acompañamiento entre los propios estudiantes, especialmente si se concentran los accesos dentro de la red peatonal estudiada más segura y cómoda. Paralelamente estableceremos contacto con negocios o entidades amigas. Al ser una zona eminentemente residencial no hay demasiados negocios. La farmacia está a algo más de 300m, pero anexo al centro. Por el Norte, están construyendo un conservatorio que aumentará la afluencia de personas y, por el lado Sur contamos con un Centro de Salud que dispone de un guarda que siempre está en la puerta.

Para los que se le hace imprescindible el uso del vehículo, y desde ya, se está fomentando la idea de aparcar a cierta distancia del colegio, de no aumentar el tráfico en esta zona, aparcando en las calles aledañas, donde por ausencia de negocios no existe competencia por el aparcamiento, y dar un agradable paseo al colegio, fomentando los hábitos saludables, la comunicación con nuestros propios hijos, etc.



Algunas Consideraciones y Orientaciones para la animación de debates

Buena parte de las técnicas de dinamización de reuniones contemplan la realización de debates grupales. En el desarrollo de los debates es muy útil la participación de un dinamizador que cumpla, en caso necesario, una serie de funciones básicas:

- » Evitar que algún participante intervenga en exceso, acaparando la palabra o que haya participantes que no intervengan en absoluto.
- » Evitar que el debate derive hacia temas completamente ajenos a los objetivos previstos.
- » Animar el avanza o la profundización en aspectos de interés planteando cuestiones al grupo.
- » Recapitular, sintetizando las principales ideas, puntos de acuerdo o desacuerdo, antes de abordar nuevos temas.

(Heras, Francisco. 2003)

Segunda sesión

Paso séptimo: Continuación en una segunda sesión de trabajo.

La primera sesión de trabajo sirve para conseguir una redacción de consenso que recoja los deseos e inquietudes compartidos por los diferentes grupos de interés de cara al futuro del tema o problema que trata el proyecto de movilidad infantil.

En una segunda sesión de trabajo iremos relacionando esas ideas de futuro con los pasos que se deben dar para relacionarla con el momento presente.

Se comenzará con la lectura del texto refundido y aprobado para recordar el escenario seleccionado por los participantes y los compromisos adoptados.

Tiene dos propósitos esta sesión:

1. Transformación de las aspiraciones y voluntades en objetivos concretos
2. Definición de los objetivos en metas operativas que podamos medir y evaluar con indicadores



EJEMPLO. Traslado de nuestra visión de futuro al Plan de Acción.

Visión, Objetivos, Metas e Indicadores	
Definición	Ejemplos
Visión Describe una situación futura imaginaria. (Lo que sucede). Extraída de la visión conjunta.	Escolares (y sus familias) acuden al colegio andando. Un número significativo de escolares de Secundaria acuden al centro en bicicleta.
Objetivos Definen la dirección estratégica a seguir para resolver los problemas. (Voluntades o finalidades).	Reducir la presencia de vehículos en la entrada del Centro Escolar. Facilitar el uso de la bicicleta entre escolares de Secundaria.
Metas Definen los resultados y compromisos medibles que hay que alcanzar y que deben ser llevados a cabo en un plazo concreto en el que el progreso pueda ser evaluado. (Objetivos concretos o específicos).	Reducir la presencia de los vehículos en los últimos 300 m antes de la entrada del Centro. Alcanzar el 70% de escolares andando en los próximos 3-5 años. Proporcionar cursos de autonomía vial en bicicleta para los jóvenes en el Instituto.
Indicadores Miden el progreso que se ha realizado en el cumplimiento de los objetivos.	% de escolares que acuden andando al Centro escolar. (Evolución). Número de talleres de movilidad en bicicleta desarrollados. % de estudiantes que acuden en bici al Instituto.

Las metas operativas reflejan las acciones concretas a emprender para transformar la visión de futuro en realidad, se definen mediante la especificación de logros concretos con plazos y porcentajes. Este cuadro es necesario rellenarlo junto con los diferentes actores en el proyecto.



6

PLAN DE ACCIÓN

El plan de acción de un proyecto de caminos escolares seguros será un documento consensuado y evaluable que contenga, al menos, los objetivos, las actividades o actuaciones previstas, el presupuesto y/o inversiones requeridas, los responsables de cada una de las acciones y la periodicidad para alcanzar la “imagen objetivo” conjunta elaborada en los escenarios de futuro.

Es un instrumento, expresado como mejor sepamos, pero que se perciba o comprenda bien por el colectivo mediante el cual se ordenan las tareas a realizar para lograr nuestros fines. Tal como se expresa en otras ocasiones; el Plan de Acción es un “documento vivo”. Esto quiere decir que conforme se van consiguiendo metas se debe reorientar y de nuevo realizar revisiones y proponer nuevas acciones.

Es muy importante conseguir que este Plan de Acción se incorpore a otros grandes documentos de gestión municipales, bien dentro del Plan de Acción de Agenda Local 21, a la Agenda 2030, los planes de movilidad urbana sostenible, o incluso a la ordenación urbanística municipal y que sea aprobado en pleno municipal con su correspondiente asignación presupuestaria.

Para configurar el plan de acción, sobre todo cuando abordamos las acciones concretas, deben tenerse presentes estas cuestiones:

- **¿Qué** acciones o cambios ocurrirán? Procedentes del “escenario de futuro”
- **¿Quién** llevará a cabo esos cambios? Agentes o Actores responsables.
- **¿Cuándo** tendrán lugar y durante cuánto tiempo? Fechas máximas de realización.
- **¿Qué recursos** (por ejemplo: dinero, equipo) se necesitan para llevar a cabo esos cambios?
- **¿Quién debería saber qué?:** Estrategias y vías de comunicación.

Como principios que debemos tener presentes a medida que redactamos un borrador, podemos preguntarnos:

- **¿Es completo?** ¿Están enunciados todos los pasos de acción o cambios a ser percibidos en todas las partes relevantes de la comunidad (por ejemplo, escuelas, negocios, gobierno local)?
- **¿Es claro y comprensible?** ¿Está claro quién hará qué, para cuándo?
- **¿Está actualizado?** ¿El plan de acción refleja el trabajo actual?, ¿anticipa las nuevas oportunidades y barreras que puedan surgir?
- **¿Es realista?** ¿Posee o considera los medios humanos, económicos y tecnológicos para poder ejecutarse las acciones en la dimensión y tiempos previstos?

1. CÓMO REDACTAR EL PLAN DE ACCIÓN

El inicio del plan de acción coincidirá con la última sesión del taller de escenarios, aquella en la que hemos ido trasladando a objetivos, metas e indicadores atendiendo a las aspiraciones de las personas y colectivos participantes.

Podemos crear fichas para cada una de las visiones, y redactarlas, conjuntamente, o en subgrupos.

En adelante, incluimos dos ejemplos de fichas elaboradas:

Definición	PRIORIDAD PEATONAL. Reducción de vehículos
Visión / Idea	“... Los niños van al colegio caminando ...”
Objetivos	Eliminar el número de vehículos. Eliminar aparcamiento. Restringir el acceso de vehículos. Cambiar circulación.
Metas	Reducir un sentido de circulación. Restringir a la entrada y salida mediante la señalización Aumentar el número de niños/as que se desplazan al colegio y a las actividades de manera activa. Reducir presencia del vehículo a motor en el entorno escolar y en núcleo urbano.
Indicadores	Número de vehículos que circulan. Número de escolares que acuden activamente al colegio
ACCIONES	Reducción (evaporación) del vehículo en el entorno escolar y en el núcleo urbano. Restricciones al tráfico. Instalación de S-28. Acudir a medidas del informe diagnóstico



Definición	INFANCIA AUTÓNOMA
Visión / Idea	“... Se despiden de sus madres y padres en la puerta de casa ...”
Objetivos	Pacificar el tráfico Dotar de mobiliario e infraestructura urbana. Enriquecer los parques, jardines y plazas con contenidos que favorezcan la estancia y tránsito infantil Favorecer que la infancia se desplace autónomamente.
Metas	Reordenar el tráfico Instalar bancos, fuentes, resguardos. Instalar elementos dinámicos en los parques y jardines que favorezcan la interacción. Reverdecer el camino escolar.
Indicadores	Número de vehículos que pasan. Número de escolares que acuden autónomamente al colegio.
ACCIONES	Programa educativo de apoyo a la infancia para su desplazamiento activo. Proyecto de “turismo local” ... Talleres de movilidad infantil y vecinal de manejo y circulación en bicicleta urbana.

Con posterioridad a la elaboración, de todas y cada una de las fichas para cada visión, las integraremos atendiendo a la orientación de las acciones y el principal campo de actuación, y las organizaremos en tres principales líneas estratégicas de dos campos de acción:

- Urbanístico/ambiental: Obras, embellecimiento, señalización y ordenación del tráfico.
- Socio/ambiental: Participación, información y comunicación ciudadana.

PLAN DE ACCIÓN DE CAMINOS ESCOLARES SEGUROS EN CÁDIAR							
LINEA ESTRATÉGICA	PROGRAMA	SUBPROGRAMA	ACTUACIÓN	PRIORIDAD	AÑO		
OBRAS Y SEÑALIZACIÓN	MEJORA DE INFRAESTRUCTURAS	MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD	1 Rebaje y adecuación de aceras	1	2021		
			2 Modificación de baranda de acceso al colegio desde el parque	1	2021		
			3 Adecuación de los alcorques	2	2022		
			4 Mejora del perímetro del parque				
			5 Realización de rampa de acceso desde el parque	2	2022		
		MEJORA DE LA SEGURIDAD	1 Colocación de barrera automática de entrada al Centro de Salud	1	2021		
			2 Colocación de reductores de velocidad en Avda. Andalucía	3	2022		
			3 Instalación de elementos para evitar aparcamientos y maniobras peligrosas	1	2021		
		AMBIENTALIZACIÓN DEL ENTORNO ESCOLAR	1 Renovación de mobiliario del Parque (papeleras y juegos)	1	2021		
			2 Mejora de la vegetación del entorno con maceteros y otros elementos	1	2021		
			3 Mejora de la iluminación en las calles perimetrales	3	2022		
			4 Sombreado del acceso al Centro Escolar	1	2021		
			5 Instalación de juegos tradicionales termosellados	2	2022		
	MEJORA DE LA SEÑALIZACIÓN		1 Señalización de tráfico básica	1	2021		
			2 Señalización de comunicación e información	2	2022		
			3 Señalización de camino escolar seguro	1	2021		
ORGANIZACIÓN Y REORDENACIÓN DE LA MOVILIDAD	REORDENACIÓN DEL TRAFICO		1 Redacción del Plan de Ordenación del Centro Urbano	1	2021		
			2 Redacción de la ordenanza de movilidad	2	2022		
			3 Elaboración de Plan de Movilidad Urbana Sostenible	3	2022		
			4 Creación del Observatorio de Movilidad Municipal	3	2022		



IMPLICACION DE LA CIUDADANÍA	FORMACION Y SENSIBILIZACION		1	Curso de manejo y circulación en bicicleta	2	2022	
			2	Talleres para sensibilización de movilidad activa y autonoma	1	2021	
			3	Programa de conducción eficiente y segura en entornos escolares	1	2021	
	DIVULGACIÓN Y PARTICIPACIÓN		1	Programa de comunicación a familias y vecinos	1	2021	
			2	Campaña de divulgación sobre camino escolar seguro	2	2022	
			3	Embellecimiento participativo de la Red escolar peatonal	2	2022	
				Programa participativo de evaluación y mejora del espacio publico municipal	2	2022	
	PROGRAMA DE SALUD		1	Promoción del caminar como activo en salud	1	2021	
			2	Comprometer a los centros de salud con la accesibilidad escolar segura	2	2022	

Este cuadro de síntesis recoge las líneas estratégicas, los programas y subprogramas de intervención, las acciones, la prioridad, el año en el que deben estar finalizadas y el presupuesto aproximado.

Tan sólo quedaría definir los responsables de su ejecución, que en ocasiones será individual o en otras colegiada:

- Ayuntamiento
- Centro educativo
- Familias

El Plan de Acción se invitará a la directiva municipal a que sea presentado y aprobado en pleno para lograr una mayor relevancia y compromiso de todas las fuerzas políticas.

2. EVALUACIÓN

Será necesario realizar una evaluación periódica de las acciones y del nivel de compromiso de los actores en la ejecución de las mismas.

Algunas de las medidas podrán ser evaluadas con un seguimiento o cumplimiento de las mismas, pero en otros casos queremos conocer el efecto de las mismas para conocer la intensidad con la que los cambios se producen. Podremos realizar una evaluación, tanto del proceso, como del producto.

Evaluación del Proceso.

Supervisar la realización de todas aquellas acciones comprometidas atendiendo al modo, ritmo, recursos que se dinamizan en la ejecución de las acciones

Evaluación del Producto.

Esta evaluación tiene una visión más finalista y trataría de supervisar la consecución de los objetivos enunciados y los logros alcanzados.

Entre las herramientas que tenemos para poder evaluar el producto y su eficacia será mediante la definición de indicadores.

1 Indicadores

Son muchas las definiciones que se dan sobre el término indicador. Si tomamos como referencia la OCDE (Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico), “un indicador es un parámetro o valor derivado de otros parámetros, dirigido a proveer información y describir el estado de un fenómeno con un significado añadido mayor que el directamente asociado a su propio valor”.

Por otro lado, si damos un paso más, podemos definir “**indicador ambiental**” como “una variable que ha sido socialmente dotada de un significado añadido al derivado de su propia configuración científica, con el fin de reflejar de forma sintética una preocupación social con respecto al medio ambiente e insertarla coherentemente en el proceso de toma de decisiones” (Ministerio de Medio Ambiente. Indicadores ambientales. Una propuesta para España).

De este segundo concepto se deriva la idea de que este tipo de indicadores se identifican como herramientas para evaluar el estado de los recursos ambientales con el fin de estudiar su situación de partida y la tendencia futura.

Los indicadores son un elemento fundamental porque permiten evaluar de forma objetiva los posibles avances conseguidos una vez que se pone en marcha la ejecución del Plan de Acción y comienzan a realizarse acciones.



El término indicador viene a representar de manera simplificada una situación compleja, permitiendo valorar su evolución a lo largo del tiempo o su comparación entre espacios o estructuras diferentes. **Un indicador es una variable que supera su valor neto para representar una realidad más compleja pero que debe de ser fácilmente comprensible y evaluable por la totalidad de los ciudadanos.** En cualquier caso, un indicador es contextual, depende de lo que se quiera, o pueda, medir.

Indicadores básicos: Aquellos indicadores con una serie de atributos que aúnan y son síntesis de una dimensión ambiental.

Indicadores de referencia: Aquellos indicadores que nos permitan dar una información del paciente -territorio, movilidad infantil escolar- relevante, veraz y contrastable a lo largo del tiempo, y comprendido por la “totalidad” de los ciudadanos.

Deben tener las siguientes **características:**

- Comprensión sencilla, permita ser entendido al menos por todos los participantes.
- Coherente con el contexto y con la problemática a la que se asocia y comparable.
- Expresión clara, de estado y tendencia, generalizable al problema ambiental de referencia.
- Existencia de una relación causal inequívoca entre el indicador y el valor interpretativo que se le confiere, -que mida lo que se espera de él-.

Son útiles por varias razones:

- Facilita la toma de decisiones.
- Mejora la capacidad de comunicación con los ciudadanos y ciudadanas que pueden percibir los cambios a través de su evolución.
- En definitiva, es un instrumento para facilitar una democracia participativa municipal.

Ejemplo de indicadores

Indicador básico	Indicadores de referencia
Autonomía infantil	Nº de escolares que acuden solos al colegio
	Edad media a la que se les permite acudir solos al Colegio
Cumplimiento del código de circulación	Nº de infracciones cometidas/tramitadas.
	Nº de vehículos que superan la velocidad permitida.
Condiciones de la vía	Índice de equidad peatonal: Superficie dedicada al peatón/ superficie dedicada al vehículo rodado.
Continuidad de los accesos peatonales	Longitud media de vías peatonales por las que desplazarse sin requerir de paso peatonal

Esta es una muestra de indicadores. En cada uno de nuestros proyectos estableceremos aquellos que deriven de la imagen objetivo de los escenarios de futuro consensuados.



7

PROPUESTAS DE DINAMIZACIÓN Y PROMOCIÓN DE LA ACCESIBILIDAD ESCOLAR SEGURA

“De camino al cole, a casa, al parque, a mis juegos y compras,”

Los objetivos generales de un programa de caminos escolares seguros son:

- Mejorar las condiciones de movilidad infantil; seguridad vial, salud, autonomía y sostenibilidad, durante el periodo de acceso al centro escolar y de regreso a casa.
- Aumentar las tasas de movilidad activa (Andando o en bici, patines, ...) de escolares y sus familias.
- Reducir la presencia del vehículo privado a motor en el entorno escolar.
- Mejorar las condiciones de accesibilidad peatonal en el municipio.
- Mejorar las condiciones ambientales, de seguridad vial y de salud en el conjunto de las calles del Municipio.

Para lograr estos objetivos deberemos establecer un orden cronológico y de prioridad en las medidas a implantar:

1. Medidas de urgencia.
2. Medidas de promoción
3. Medidas de trascendencia

1. MEDIDAS DE URGENCIA

Son aquellas medidas que surgen o emergen del primer diagnóstico. Son medidas que deben atender a las barreras que impiden que escolares y familias acudan al centro educativo de manera saludable, sostenible y evitando el desplazamiento a motor.

Para ello, en un área de 300 metros de radio con centro en entrada principal o acceso peatonal escolar:

1. Limitación de la presencia del vehículo privado a motor; al menos en los periodos de entrada y salida de escolares (Ir reduciendo paulatinamente con medidas, p.e. 10% cada trimestre).
2. Realizar un estudio «racional» de la oferta y demanda de las plazas de aparcamiento rotacional y, reajustar en esa área el número de plazas a las estrictamente necesarias, e ir reduciendo, paulatinamente, aquellas en el perímetro escolar. (Con esto lo que se busca es disuadir de aproximarse a la entrada de los centros escolares, si las familias saben que no existen plazas de aparcamiento, lo que forzará a aparcar más lejos o a desestimar el empleo del vehículo a medio y largo plazo.)
3. Organizar el tráfico en las calles perimetrales a los centros escolares para que sean de sentido único.
4. Garantizar que exista un recorrido con ancho de acerado que cumpla la ley de accesibilidad, mínimo de 1,80 m libre² de alcorques y mobiliario urbano. Itinerario peatonal accesible.
5. Revisar las intersecciones en esta área y garantizar que todas poseen pasos de peatones bien conservados y con señalización vertical. Que no posean mobiliario urbano, ni contenedores de basura, ni aparcamientos, en especial en la dirección del tráfico, que impidan la correcta visibilidad del tráfico sin tener que exponerse al límite de la acera.
6. Organizar el tráfico para que, al menos, alguna de las calles perimetrales con entrada o acceso al recinto escolar sea, preferentemente, peatonal. Indicar con S28 “calle residencial” en vertical o en calzada, mediante el pavimento, cambio de rasante o urbanismo táctico.
7. Sustituir las zonas de aparcamiento que se encuentren dentro del recinto escolar por áreas estanciales y de juego.
8. Reservar en todos los recintos educativos, o en sus aledaños, un espacio seguro para el aparcamiento de bicicletas, patines y patinetes para incentivar la movilidad activa al centro.
9. Vigilar y hacer cumplir estrictamente la normativa vial a la entrada y salida de estudiantes para que el entorno escolar sea un espacio seguro y de convivencia.
10. Priorizar la proximidad al centro escolar como criterio básico del área escolar, en beneficio de la infancia y de toda la comunidad, revirtiendo la implantación de “zona única de escolarización” que tan negativamente influye en el incremento de desplazamientos motorizados diarios.

2. MEDIDAS DE PROMOCIÓN

1 Establecer e intervenir mediante programas de CAMINOS ESCOLARES SEGUROS

Un proceso de intervención educativa y social para implantar un programa de camino escolar seguro deberá atender a siguientes objetivos iniciales:

1. Conocer los patrones de movilidad municipal durante las entradas y salidas de escolares.
2. Diagnosticar las condiciones de las calles y establecer actuaciones prioritarias para fomentar el desplazamiento activo (andando, bici, patines,).
3. Establecer unas medidas a medio y largo plazo para ir consolidando la movilidad peatonal al centro escolar y en el interior del municipio.
4. Redactar un plan de acción con compromisos adquiridos por todas las partes; comunidad educativa, vecinos y ayuntamiento que contemple plazos, recursos e indicadores de seguimiento.
5. Iniciar la exploración de medidas de mejora de la movilidad peatonal y escolar.

2 En esa área de 300 metros de radio con centro en entrada principal o acceso peatonal escolar

Identificar los itinerarios peatonales preferentes para establecer una RED PEATONAL SEGURA sobre la que aplicar preferentemente todas las medidas e identificar y señalar entre ellas como "EL CAMINO ESCOLAR SEGURO".

3 Otras herramientas de promoción

Establecer un programa educativo de promoción de la movilidad segura, saludable, autónoma y justa que pueda contener aquellas actuaciones de éxito:

- Programa Stars
- Juego de la Serpiente
- Pedi-Bus
- Bici-Bus.
- Metrominuto escolar.
- Auditorías del entorno escolar.

Buscar un convenio con las Autoescuelas del municipio que impartan, específicamente, contenidos relativos a las ordenanzas municipales de tráfico haciendo especial hincapié en las medidas, restricciones, y precauciones a tener en cuenta en las proximidades de los Centros Escolares.



3. SENSIBILIZACIÓN, DIVULGACIÓN Y PARTICIPACIÓN

1 Introducción

Debido a que buscamos un cambio y transformación en la cultura de la accesibilidad, procuraremos en nuestras actuaciones o intervenciones sociales, promover en la población el siguiente protocolo de actuación de manera secuencial.

- Reflexión sobre el modo individual de desplazamientos.
- Reducción de los desplazamientos a motor o en vehículo privado y priorización de los desplazamientos sostenibles.
- Realización de los principales desplazamientos municipales en modo sostenible y amable: Andando, en bicicleta, ...

Además de las intervenciones sobre el viario, y la ordenación de las mismas, se establecerán una serie de actuaciones encaminadas al aumento de los desplazamientos peatonales que se recogen en el programa anual de actividades para realizar de manera periódica para su aplicación, tanto en el colectivo escolar, como el vecinal.



4. PROGRAMA ANUAL DE ACTIVIDADES DE PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

El presente programa anual de actividades pretende **proponer**, al menos una vez al trimestre, una actividad de promoción del desplazamiento activo: Andando, en bici, ...

Debido que el objeto de este proyecto y plan ha de ser su aplicación, principalmente, en el contexto escolar atenderemos a los tiempos escolares.

1 PRIMER TRIMESTRE

Semana europea de la movilidad.
16 al 22 de septiembre
<https://mobilityweek.eu/home/>

Compromiso de realización de al menos una actuación anual.

Día internacional de la Atmósfera. 16 de septiembre.

Día sin coches. 22 de septiembre.

Taller de conducción eficiente y segura en entornos escolares.

Parking Day
<https://parkingdaybcn.org/>

19. Septiembre. Actuación simbólica de cambio de uso de aparcamientos para vehículos para otros usos de tipo peatonal o de uso vecinal. Trata de evidenciar la infrutilización del espacio público destinado como aparcamiento privado, así como evidenciar, si así fuera el exceso de espacio destinado a tal fin privado.

Transformación temporal de los aparcamientos mediante pintado de frases que disuadan del uso del vehículo, o pintado de juegos tradicionales, instalaciones temporales de descanso o encuentro con juegos de mesa.

2 SEGUNDO TRIMESTRE

Aplicación del juego de la serpiente.

<https://www.trafficsnakegame.eu/spain/>

Juego ofrecido por la DGT para realizar en el centro educativo. Actividad que promueve el desplazamiento activo y compartido al colegio durante al menos las dos semanas que se mantiene la actividad. Herramienta que permite que las familias y escolares acudan andando o en coche compartido teniendo la experiencia de caminar y reconocer que no es tan difícil realizarlo. Tener la experiencia ayuda al cambio.

Esta actividad del juego de la serpiente conviene reforzarla con otro/s proyectos educativos relacionados con el medio ambiente, patrimonio, la salida al entorno, exploración del pueblo durante la/s mismas semanas para reforzar su eficacia.

Semana de movilidad y la salud

Coincidiendo con algunas efemérides, como por ejemplo el 28 de enero (Día mundial de la acción frente al calentamiento terrestre) o el 7 de abril, día Mundial de la Salud realizar, programar, organizar, unas jornadas, o unos encuentros con especialistas locales o provinciales donde se debata sobre los siguientes temas:

- Calidad ambiental: Contaminación sonora, atmosférica, salud...
- Contaminación atmosférica
- Movilidad sostenible
- Salud y hábitos de vida sostenible
- Autonomía e infancia
- Ambientalización de los entornos escolares
- Embellecimiento de calles o disfrazado de la red peatonal escolar (carnaval)



3 TERCER TRIMESTRE

Taller de manejo y circulación en bicicleta urbana.

Para realizar entre los meses de abril-Junio.

Taller para escolares y/o resto de población para formar en la circulación en bicicleta en las vías urbanas de un municipio.

Repartido en tres o cuatro sesiones, en función del manejo de los participantes:

1ª Sesión. Manejo básico de la bicicleta, obligaciones, ergonomía, posición y mecánica y mantenimiento de la bicicleta.

2ª Sesión. Maniobras en recinto cerrado.

3ª Sesión. Maniobras en la vía pública en contexto controlado.

4ª Sesión. Ruta lúdica/educativa (mixta) urbana y rústica. Promoción de la bicicleta en el municipio.

4 SISTEMA EDUCATIVO

De manera general se podría ofrecer al CEIP que se adhiera al proyecto STARS. <http://starseurope.org/es/>

5 EVALUACIÓN

Comisión de infantil de movilidad. Consejo municipal de infancia.

Reforzar las comisiones de infancia del municipio dotándolas del contenido de la supervisión y valoración de los avances del Plan de acción.

Creación de una **Comisión de infantil de movilidad o Consejo municipal de infancia** con el pretexto del plan de acción de Movilidad infantil.

5. MEDIDAS DE TRASCENDENCIA

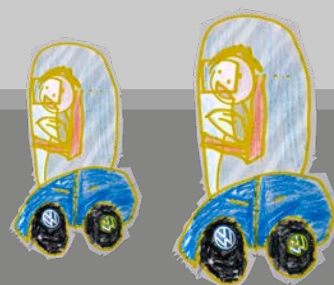
Incorporación de la infancia en los Consejos Municipales y en el Observatorio Municipal de Movilidad.

Destino de los presupuestos participativos a programas e intervenciones de mejora de la movilidad peatonal municipal.

Incorporación de las decisiones surgidas en la participación en los programas de caminos escolares seguros en las decisiones del Área de Urbanismo, Obras, Seguridad Ciudadana y Participación.

8

Anexo 1. WEBGRAFÍA



CAMINO ESCOLAR SEGURO. DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO. DGT

<http://caminoescolarseguro.com/>

SEMINARIO DE MOVILIDAD E INFANCIA. MINISTERIO DE TRANSICIÓN ECOLÓGICA.

<https://www.miteco.gob.es/es/ceneam/grupos-de-trabajo-y-seminarios/movilidad-infantil/default.aspx>

ENTORNOS ESCOLARES SEGUROS. SOCIEDAD CIVIL. ORGANIZACIONES VARIAS

https://www.isglobal.org/documents/10179/7457658/2019_08_Folleto_PNL_ENTORNOS_ESCOLARES_m.pdf/1aafec94-6023-406e-bdcf-9d3a36f243a7

<https://spark.adobe.com/page/lwmvREsInH5Yu/>

<http://www.entornosescolares.es/>

CAMINOS ESCOLARES SEGUROS. DIPUTACIÓN DE GRANADA

<https://www.dipgra.es/contenidos/caminos-escolares-seguros/>

GRUPO DE INVESTIGACIÓN EN MOVILIDAD ACTIVA

<http://profith.ugr.es/bikeability>

BLOG CAMINO ESCOLAR SEGURO

<http://caminoescolar.blogspot.com/>

SAFE ROUTES TO SCHOOL. USA

<https://www.saferoutespartnership.org/>

LA RECONQUISTA PEATONAL. CHILE

<https://www.lareconquistapeatonal.org/>

Lista de chequeo para evaluar la calidad de los entornos escolares de tu municipio

https://ec.europa.eu/eusurvey/runner/Entornos_escolares_ayuntamientos#page4

PROGRAMAS DE FOMENTO DE LA MOVILIDAD ACTIVA; SOSTENIBLE, SALUDABLE Y SEGURA

PROGRAMA STARS

<http://www.caminoescolarseguro.com/stars.html>

CON BICI AL COLE

<http://conbicialcole.conbici.org/>

JUEGO DE LA SERPIENTE

<https://www.trafficsnakegame.eu/>

A.N.C.A.S. STOP ACCIDENTES. SOCIEDAD CIVIL

<https://stopaccidentes.org/actualidad/actividades/ancas/gmx-niv192.htm>

RRSS

Facebook

30 días en Bici.

<https://www.facebook.com/30diasenbici/>

Grupo de itinerarios seguros. Diputación de Granada

<https://www.facebook.com/groups/itinerariosescolaresseguros diputacion de granada>

Rutas Bakanes a la escuela. CEDEUS

<https://www.youtube.com/watch?v=UR-qJQtKGAjk&fbclid=IwAR0VKXoo-SDFL-5G8AGhRZxDtmYfOwtityjeb59rAQpDaYR-QU-G0q-SZZDMc>

BIBLIOGRAFÍA

MANUAL DE IMPLANTACIÓN DE CAMINOS ESCOLARES SEGUROS

http://www.a21-granada.org/red-gramas/images/Manual_para_la_implantacion_de_caminos_escolares_seguros.pdf.pdf

IMPLANTACIÓN DE CURSOS DE CIRCULACIÓN SEGURA Y RESPONSABLE EN BICICLETA

<https://www.vitoria-gasteiz.org/wb021/http/contenidosEstaticos/adjuntos/es/67/53/66753.pdf>

EXPERIENCIAS

ALCOLE EN BICI.

<https://www.youtube.com/watch?v=KO5ekIV63sA>

1BICI+.

<https://unabicimas.com/>

BICICLOT. COOP.

<https://www.biciclot.coop/es/>

Canal YouTube. Caminos escolares seguros. Diputación de Granada

https://www.youtube.com/channel/UCwGwDcnlxSgN_FicQIQE0w



9

Anexo 2. MATERIALES PARA LA DINAMIZACIÓN Y PROMOCIÓN DE LA ACCESIBILIDAD INFANTIL

Existen múltiples actividades para promocionar la accesibilidad infantil segura al centro educativo, algunas diseñadas ad-hoc y otras que se pueden adaptar de la programación educativa.

Como ya hemos ido viendo en este manual existe una serie de medidas que pueden aplicarse en el proyecto para favorecer la accesibilidad segura, sana y sostenible que de manera cronológica son:

1 MEDIDAS DE EMERGENCIA

Aquellas que tratan de detectar y eliminar barreras que impidan la accesibilidad infantil.

2 MEDIDAS DE PROMOCIÓN

Aquellas que buscan promover, incentivar y extender el programa de movilidad infantil segura.

3 MEDIDAS DE TRASCENDENCIA

Aquellas que generan una normalización con la presencia de la infancia en la calle y en sus desplazamientos cotidianos.



Para alcanzar la situación última, además, hemos de proporcionar a escolares competencias para el desplazamiento activo y autónomo, ya que si no fuera así las familias no sentirían seguridad en los movimientos de su crianza. Por otro lado, deberíamos trabajar el desprendimiento y su duelo con las familias para que normalicen la situación de autonomía de sus menores conforme las condiciones, y las medidas de emergencia están siendo aplicadas.

Para lograr esto os proponemos algunas actividades genéricas, a adaptar según etapa educativa, a aplicar sobre escolares para favorecer el avance en las diferentes medidas.

1 MEDIDAS DE EMERGENCIA

Para encontrar apoyo en la exploración de las medidas de emergencia a aplicar podemos elaborar con escolares una auditoría de accesos a semejanza de la propuesta en el capítulo 3. Pero, también, podemos extraer del grupo escolar información sobre las condiciones de la vía invitándoles a realizar algo más emocional e indirecto, como un cuaderno emocional de su recorrido o el cuaderno del caminante.

Mi nombre. (opcional)
Curso.

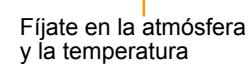
En este cuaderno, registrarás todas tus reflexiones y comentarios a partir de tu experiencia al caminar por tu barrio en una semana

Una vez completado individualmente, nos reuniremos y comentaremos los temas, hitos y experiencias que más nos hayan llamado la atención. Y así tener un conocimiento y decisión grupal.

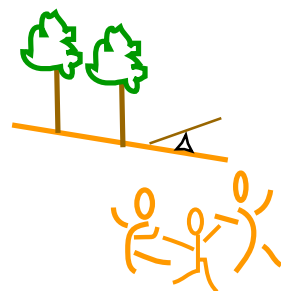
A este paseo invitamos a la comunidad a participar para compartir nuestra visión del barrio.

Con todo esto, podremos aprender muchos de los barrios y calles que hay en tu pueblo.

RECOMENDACIONES



¿Qué hiciste y sentiste durante el recorrido?



Recuerda:
Acudir andando

¿Dónde paraste
y por qué?

¿Qué recorrido hiciste? ¿Qué precauciones tomas?



¿Cuáles fueron tus observaciones?



¿Que si y no te gustó,
cómo te has sentido?



Viernes

Indica calles y plazas por las que acudes andando al colegio

En cada recuadro escribe los aspectos más importantes que has percibido del tema ya sean positivos o negativos.

+

Los vecinos

Los parques, las calles

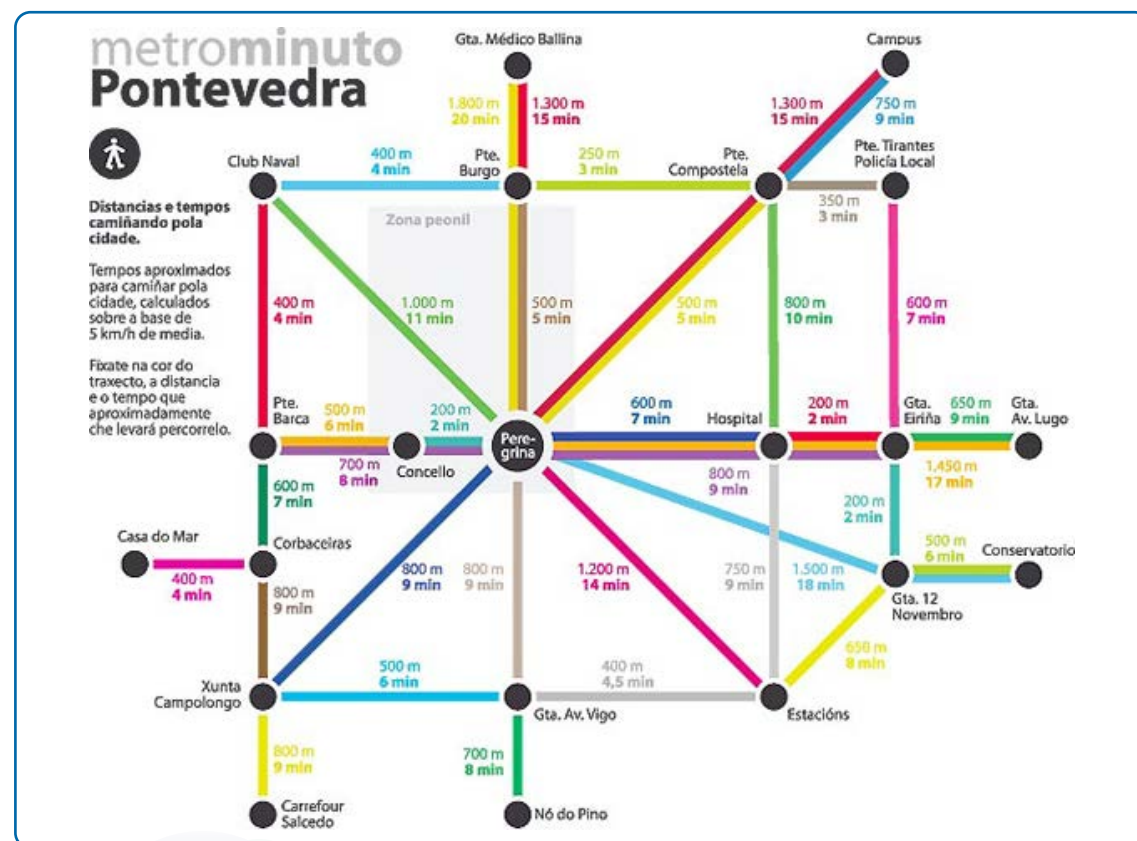


Los edificios

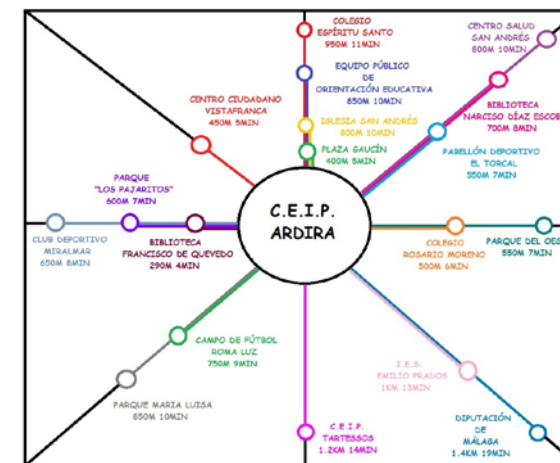
La naturaleza

Podemos realizar muchas y diversas. Desde realizar un metrominuto con los alumnos, o trabajar la autonomía y desprendimiento con las familias u organizar un pedibús o un bicibús mediante voluntariado.

El **metrominuto** es una representación gráfica, sobre un plano o croquis del callejero del pueblo o ciudad, a semejanza de los planos de metro, donde se incluyen los recorridos desde diferentes puntos notables del pueblo, e indicando el tiempo que supone recorrer esas distancias, o las Kcal consumidas o las moléculas de CO² evitadas al decidir ir andando en vez de en vehículo a motor.



En este caso, supone elaborar un plano o croquis con las distancias y los minutos. Opcionalmente también Kcal, reducción de CO² de los principales recorridos, coincidentes, que realizan los grupos escolares al acudir de su casa al cole y viceversa o desde los lugares notables del pueblo y el cole.



- Reconocer el recorrido escolar
- Identificar el tiempo requerido para realizar los itinerarios escolares
- Expresar e ilustrar gráficamente el/los trayecto/s escolar/es
- Reflexionar sobre la necesidad de desplazarse andando
- Promover el desplazamiento “a pie” al cole
- Planificar rutas peatonales con escolares y familias

1. Seleccionar un grupo escolar con el que trabajar. A partir de 4º primaria (Preferentemente 4º y/o 5º). Una vez que hayan visto, o en mismo momento que estén trabajando el contenido de “las calles, ciudad,...”

2. Seleccionar un mapa callejero del entorno.
3. Identificar el punto de partida (aproximadamente) de cada escolar.
4. Realizar un “mapa emocional del recorrido”, cada escolar.
5. Señalar el recorrido probable realizado “a pie” desde el origen en un mapa o croquis donde se recojan los nombres de las calles o los elementos notables o singulares recorridos.
6. Identificar los **principales itinerarios compartidos. Con ello organizar grupos para trabajar los siguientes puntos.**
7. Realizar una o varias salidas con los grupos para medir el tiempo requerido para realizar los **principales itinerarios compartidos.**
8. Por grupos, **identificar las calles de cada uno de los itinerarios; tiempo en recorrerlo, elementos notables o singulares, ...**
9. Realizar un croquis conjunto con todos los itinerarios indicando: minutos, Kcal consumidas, reducción de CO² si se realiza andando,...
10. Exponer los resultados obtenidos para información de la comunidad escolar (familias, profesorado, alumnado, ...). Mediante un gran mural en un espacio visible del Centro y mediante volantes (flyers) que se distribuyan en la comunidad escolar.
11. Realizar al menos un día de prueba con las familias.

DESTINOS (CENTRO POLIVALENTE)	Distancia (m)	Tiempo (minutos)	Distancia (pasos)	Consumo Kcal 3 Kcal/ minuto	CO ² evitado (12g/100m)
0. CEIP "Juan XXIII"					
0-1. Piscina					
1-2. Polideportivo					
2-3. Cementerio					
3-4. Ayuntamiento					
4-5. CEIP "Juan XXIII"					
5-6.					
6-7.					

Tabla ejemplo de toma de datos de campo.

Variantes

A la vez que se realizan los recorridos escolares por el pueblo:

1. Se puede realizar una encuesta sobre aspectos relacionados con la movilidad peatonal del Municipio.
2. También se puede realizar un estudio de los comportamientos inadecuados e imprudentes de los usuarios de la vía: Conductores de vehículos a motor (coche, moto, ...), peatones, ciclistas. Identificar puntos más sensibles y peligrosos...

Materiales necesarios

Reloj o cronómetro.
Callejero del Municipio.
Folios.
Lápices y/o rotuladores de colores.
Papel continuo.
Imágenes de lugares singulares del pueblo.
Emoticonos para identificar lugares

Referencias en la red

Haz tu propio metrominuto. Pontevedra.
<http://www.pontevedra.gal/publicacions/Metrominuto/esp/files/assets/common/downloads/publication.pdf>

Metrominuto. Paseando al Cole. Málaga
<http://paseandoalcolemalaga.com/metrominutos/>

Desprendimiento

Para trabajar el desprendimiento con las familias en un taller posterior dirigido por algún profesional de psicología o área semejante podemos comenzar con proponer a nuestros escolares una actividad exploratoria tipo entrevista periodística.

EL CAMINO ESCOLAR EN LA MEMORIA

Conocimiento de la posición de las familias sobre el camino al colegio de manera activa (andando, bici...) de sus hijos/as

Temporalización: Dos sesiones de la asignatura " <i>Lengua Castellana y Literatura</i> ". *Total de horas: 1 hora y 30 minutos (sin contar lo que se tarde en hacer la actividad en casa).	Lugar: Aula.	Material: Libretas. Bolígrafos.
---	------------------------	--

Objetivos: ● Conocer las preocupaciones o temores de las madres y padres. ● Analizar qué conocimientos tienen las madres y los padres sobre los beneficios de ir andando. ● Definir el posicionamiento de las madres y los padres sobre la movilidad escolar de sus hijas o hijos. ● Identificar cómo se desplazaban los familiares y sus emociones.	Competencias clave: Comunicación lingüística. Competencias sociales y cívicas. Sentido de iniciativa y espíritu emprendedor.
---	--

Desarrollo:
Durante la clase de "*Lengua Castellana y Literatura*" y, más exactamente, para impartir el contenido de "*la entrevista*", se introducirá esta actividad con el objetivo de obtener información al mismo tiempo que el alumnado se familiariza con el tema tratado en clase.
Los alumnos deberán plantear preguntas sobre "accesibilidad escolar" para hacerles una entrevista a sus **abuelas y/o abuelos**. Además, deberán hacerles otra entrevista **a las/los madres/ padres** con las preguntas que se facilitan como recurso.
Finalmente, en aula se pondrá en común lo recogido en las entrevistas para ver las diferencias y coincidencias entre los distintos familiares del alumnado, y conocer si ha habido cambios en las distintas generaciones. **Con este diálogo se redactarán los lemas en tono positivo y proactivo para promover el desplazamiento activo, saludable y seguro de escolares.**

Recurso: ENTREVISTA/ CUESTIONARIO PARA FAMILIARES O TUTORAS/ES (orientativo) Pregunta 1: ¿Cómo ibas al colegio cuando eras pequeña/o?, ¿qué era lo que más te gustaba del camino al colegio? Pregunta 2: Cuando acudías acompañado de amigas y amigos: ¿Qué era lo que más te gustaba?, ¿cómo te sentías? Pregunta 3: ¿Te hubiera gustado ir de otra manera: en bici, en coche, en moto,...? Pregunta 3: ¿Crees que ir al colegio a pie beneficia o enriquece cognitivamente a escolares (desarrollo de capacidades, conocimientos, actitudes...) ?, ¿en qué? Pregunta 4: ¿Cómo van tus hijas/os al colegio, ¿por qué van de ese modo? Pregunta 5: ¿Consideras importante que tu hija/o vaya andando a la escuela?, ¿por qué? Pregunta 6: ¿En qué cree que beneficia, particularmente, a tu hija/o el desplazamiento autónomo a pie? Pregunta 7: ¿Cuáles son tus preocupaciones o temores referentes al desplazamiento a pie, y de forma autónoma de tu hija/o?

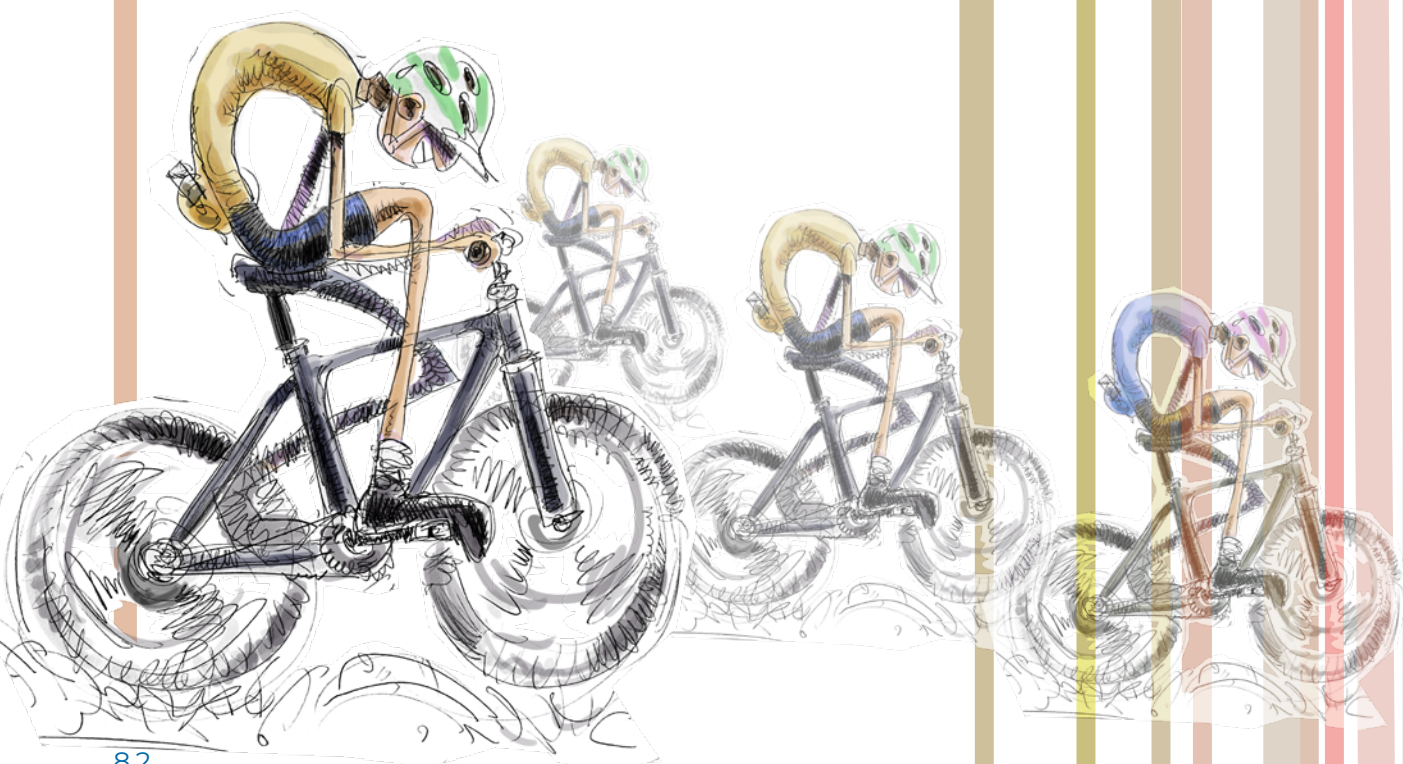
Los datos recogidos por escolares podrán, de manera anónima, ser tratados y devueltos a las familias para reflexionar y avanzar en la comprensión y reducción de los miedos en un taller posterior.

3 Pedibús y bicibús

Son rutas organizadas con escolares y adultos para ir andando o en bicicleta al cole, en las que hay un recorrido y, como si fuera una línea de autobús, van recogiendo a escolares en las diferentes paradas para ir juntos. Unas veces están muy estructurados, con varias paradas o puntos de encuentro, y otras simplemente es que varios padres se turnan para acompañarlos. Se procura que estas paradas estén ubicadas en espacios seguros, amplios y visibles como parques, grandes intersecciones o placetas. Es decir, que cada comunidad diseña el pedibús o bicibús a su medida en función de sus necesidades. Estos itinerarios pueden ser promovidos por las familias, el Centro Educativo o el Ayuntamiento. En el fondo es organizar una actividad que en otro tiempo estuvo normalizada, y lo esperable es que así evolucione y pase a ser una medida de trascendencia.

Para saber cómo organizar un pedibús, mirar el enlace.

<http://www.educarmadridsostenible.es/sites/default/files/C%C3%B3mo%20hacer%20bicibus.pdf>



Actividades de manejo de la bicicleta urbana

Podemos iniciar a las y los escolares en el desplazamiento en bicicleta urbana e incorporar conceptos de educación vial y convivencia.

Los objetivos básicos de estas sesiones serían:

- Mejorar las habilidades motrices encima de la bicicleta.
- Conocer las normas básicas de circulación.
- Circular correctamente en bicicleta.
- Realizar el mantenimiento básico de la propia bicicleta.
- Avanzar en la utilización de la bicicleta como modo de desplazamiento, tanto en los desplazamientos hacia el centro educativo como por la ciudad.
- Iniciar una reflexión más generalizada respecto a los modos de desplazamiento que existen como alternativa al modelo insostenible actual en el que prima el uso del coche.

Las sesiones atenderían a una secuencia de actividades que procure cubrir:

1. Saber desplazarse en bicicleta sin perder el equilibrio.
2. Conocer los principales elementos de seguridad pasivos y activos y utilizarlos.
3. Ser capaces de circular en las vías urbanas, no erráticamente, atendiendo a las condiciones de la vía.
4. Circular de manera segura en la vía urbana e indicar nuestra trayectoria: Atención, comunicación y señalización.
5. Superar dificultades y modificar nuestra trayectoria en la vía.
6. Conocer las principales señales del código de circulación.

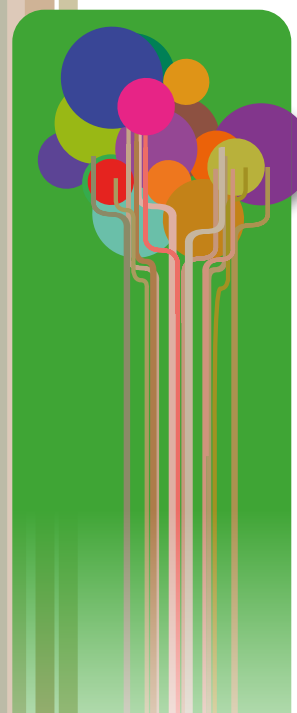
En el siguiente manual se expone de manera muy clara cómo aplicar la formación para el desplazamiento en bicicleta urbana a escolares. Manual para impartir cursos de conducción de bicicleta urbana:

https://www.miteco.gob.es/es/ceneam/recursos/mini-portales-tematicos/MANUAL_de_CONDUCCI%C3%93N_DE_BICICLETAS_CAST-tcm30-174899.pdf

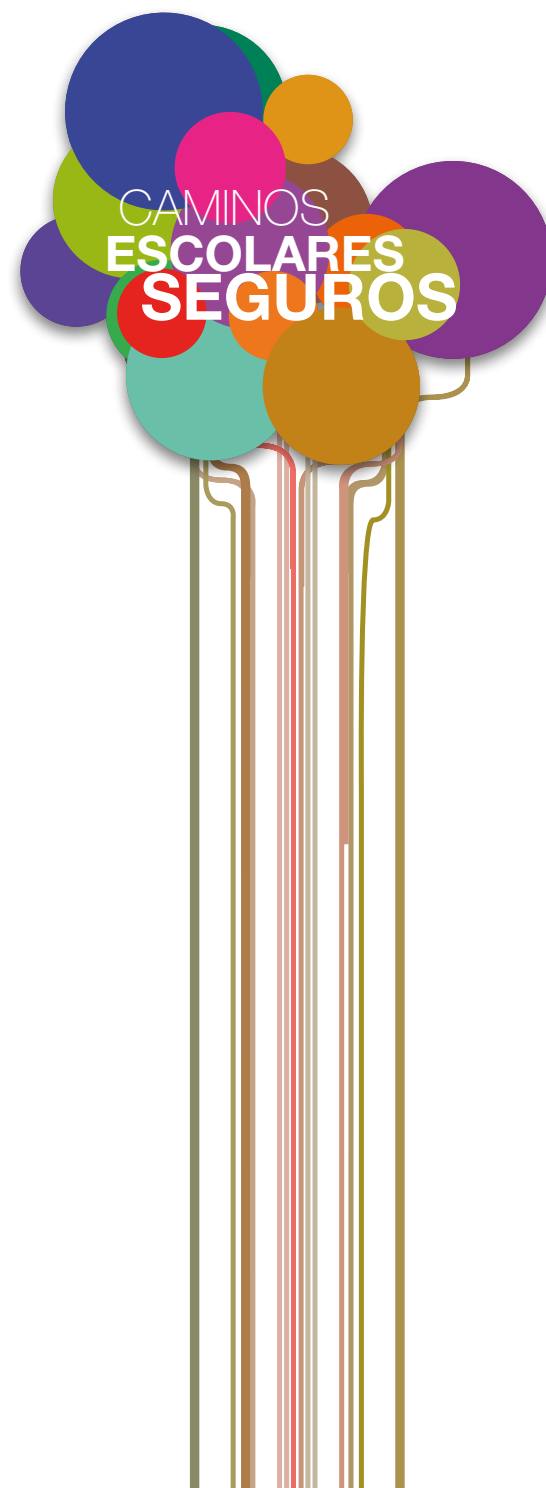
3. MEDIDAS DE TRASCENDENCIA

Serían todas aquellas actividades que normalicen la presencia de la infancia en la calle, y que favorezcan de manera natural el desplazamiento en condiciones de seguridad, salud y autonomía, el desplazamiento y la accesibilidad de escolares.

- Proponerles realizar encargos o compras que entrañen alguna dificultad.
- No sentirse mal porque nuestro menor toma el transporte público de manera autónoma para acudir a alguna de las actividades extraescolares.
- Organizar una Comisión Municipal de Infancia que vele por los derechos y responsabilidades de las y los menores, y tenga atención de las autoridades municipales.



MANUAL DIDÁCTICO



MANUAL DIDÁCTICO



SUBVENCIONA:



Junta de Andalucía

Consejería de Educación y Deporte

EDITA:

coDaPa

CONFEDERACIÓN ANDALUZA
DE ASOCIACIONES DE MADRES Y PADRES
POR LA EDUCACIÓN PÚBLICA