

Manual para la implantación de Caminos Escolares Seguros

Colección Medio Ambiente Compartido



 **Diputación
de Granada**
Avanzamos junt@

 **A21** Provincial
Red Granadina de Municipios
hacia la Sostenibilidad





Diputación
de Granada

Avanzamos junt@s

Edita

Diputación Provincial de Granada.
Área de Asistencia a Municipios y Medio Ambiente

Autores

M^a Teresa Madrona Moreno (Gabinete técnico de apoyo)
Rubén Rodríguez Ramírez (Gabinete técnico de apoyo)

Coordinador

David Fernández Caldera (Diputación de Granada)

Diseño y maquetación

Jessica Estévez Albarral

Depósito Legal

GR 87-2016

**SECRETARÍA TÉCNICA DE LA RED
INFORMACIÓN Y DATOS DE CONTACTO**

Delegación de Asistencia a Municipios y Medio Ambiente,
Diputación de Granada
C/ Periodista Barrios Talavera s/n

18014 Granada

Teléfonos de contacto: 958 24 82 88 y 958 24 76 50

Fax: 958 24 78 69

Correo electrónico: agenda21@dipgra.es

Web: www.a21-granada.org

Presentación

Los atascos a las horas de entrada y salida de los centros escolares es uno de los conflictos de movilidad que más se repiten en los municipios de nuestra provincia. Como consecuencia, se derivan problemas de seguridad vial y contaminación que afectan directamente a los escolares.

En este marco, la Diputación de Granada, de acuerdo con algunos municipios, decidió que una buena solución a este problema podría ser la creación de itinerarios escolares seguros para el desplazamiento peatonal del alumnado y sus familias, reduciendo, o eliminando completamente, la presencia de vehículos privados en la puerta de los colegios.

En los últimos años desde la Red Granadina de Municipios hacia la Sostenibilidad (Red GRAMAS), se pusieron en marcha tres proyectos pilotos de Camino Escolar Seguro en los municipios de Huétor-Vega, Santa Fé y Salobreña, con un éxito razonable tanto desde el punto de vista pedagógico como por la participación de la comunidad escolar, siendo reconocido por la FAMP como buena práctica local en el II Certamen Andaluz de Buenas Prácticas de Educación Ambiental y Sostenibilidad Local de San Fernando, en 2013.

Además, partiendo de la necesidad de abrir esta iniciativa a más municipios que lo estaban demandando y de intercambiar experiencias con otros proyectos similares se creó el Grupo de Trabajo “Mejora de la Movilidad Infantil”, un foro abierto a técnicos, concejales, profesores y familias de aquellos municipios que estaban interesados

en la transformación del espacio público urbano y la mejora de la movilidad infantil. Con esta nueva iniciativa lo que se pretendía era transferir la experiencia de años anteriores y formar a sus miembros en las metodologías más innovadoras y útiles para la implantación de caminos escolares seguros, consiguiendo, de esta manera, que el auténtico liderazgo del camino esté en el ámbito local.

El más reciente avance de este grupo de trabajo ha sido la financiación conseguida a través del Fondo de Actividad de la iniciativa CIVITAS CAPITAL de la Comisión Europea, dedicado a implantar medidas de fomento de la movilidad sostenible. En el proyecto aprobado participaron activamente los municipios de Albolote, Peligros, La Zubia, Íllora, Benamaurel, Guadix, Montejícar y Ogíjares, con la colaboración de la Dirección General de Tráfico (DGT) y la ciudad de Donostia-San Sebastián.

Una vez que hemos validado el interés de muchos municipios de nuestra provincia por desarrollar iniciativas de este tipo y de la experiencia acumulada, este Manual nace con la vocación de servir de apoyo en los procesos de asistencia técnica que la Diputación preste a los Ayuntamientos solicitantes de la línea de trabajo “Caminos Escolares Seguros”, incluida en los Convenios Municipales 2016-2017. Con iniciativas como ésta la Diputación de Granada, y especialmente, su Delegación de Medio Ambiente refuerza el compromiso que siempre ha tenido con una movilidad más sostenible y segura, como base para conseguir unas ciudades más amables, accesibles y respetuosas con el medio ambiente.

M^a Ángeles Blanco López

Vicepresidenta 3^a y Diputada de Asistencia a Municipios y Medio Ambiente

Camina por el manual

Este manual está dividido en tres partes. La Parte 1, “Visión y misión”, es de tipo introductorio. Además de sintetizar nuestro aprendizaje a lo largo de los tres primeros años de experiencia piloto en tres municipios de la provincia, muestra otras experiencias nacionales e internacionales en el ámbito del desplazamiento activo y la autonomía infantil. Aquí se concreta nuestra visión de un proyecto de Caminos Escolares Seguros.

En la Parte 2, “Se hace camino al andar”, hemos tratado de ofrecer un camino metodológico para la implantación de este tipo de proyectos, siempre guiados por nuestras propias experiencias y hallazgos. Contiene herramientas, orientaciones y ejemplos útiles para apoyar en el desarrollo del proyecto en sus diferentes fases y con los diferentes colectivos, desde los responsables políticos, técnicos, agentes sociales y sistema educativo.

Finalmente, la Parte 3, “Recursos”, es una amplia biblioteca de materiales: fichas de trabajo, instrumentos para aplicar en las diferentes etapas de desarrollo del proyecto, materiales educativos, links a otras webs especializadas, audiovisuales, otros manuales y publicaciones. Esta biblioteca está organizada jerárquicamente, de manera lógica, con una raíz y diferentes ramas. El orden responde, en cierta medida, a las grandes etapas en que se realiza la implantación del proyecto. La mayoría de los materiales que hay en este capítulo de recursos son citados a lo largo del texto y pueden abrirse desde el mismo.

El índice es navegable y permite una lectura de múltiples combinaciones. Además, cada página te permite acudir al índice, y así recuperar conceptos, acudir a propuestas o descargar materiales como en un portal de recursos.

A lo largo del texto se destacan las palabras que están vinculadas a diferentes recursos electrónicos, que pueden

abrirse desde ese punto o palabra. Encontrarás links que te abrirán páginas web o portales especializados que, a su vez, son una gran fuente de información. También encontrarás palabras que están vinculadas con materiales que podrás consultar y descargar. Se trata de manuales, materiales didácticos, formatos de trabajo, vídeos y otros documentos y publicaciones orientadoras. Se recogen también propuestas metodológicas para el trabajo con los diferentes colectivos en cada una de las diferentes fases en las que hemos organizado la implantación del proyecto de Camino Escolar Seguro.

Resumiendo, el uso del manual puede tener varias opciones: la lectura o revisión del texto para tener una visión global del concepto, historia y proceso de un proyecto de Camino Escolar Seguro; la lectura profunda de capítulos concretos (por ejemplo si ya se está implantando el proyecto) abriendo los materiales vinculados en cada paso para tener un conocimiento más profundo, aprender métodos concretos y conseguir los formatos de trabajo necesarios y, finalmente, el uso como biblioteca o caja de herramientas donde acudir de forma directa (Parte 3: Recursos) para encontrar y descargar un material concreto.

Ha sido nuestra intención que este manual tenga un enfoque instrumental. No hemos pretendido ofrecer un documento marco, ni tampoco el manual definitivo, sino simplemente mostrar nuestro ejercicio, nuestras conclusiones tras trabajar durante varios años en distintas localidades. Pretendemos, por tanto, orientar a los técnicos y responsables municipales, a los equipos docentes y al resto de la comunidad escolar; procurando especialmente la participación de las familias y del barrio.

¡Comienza el camino!

CONTENIDOS

PARTE 1: VISIÓN Y MISIÓN	11
1. INTRODUCCIÓN Y JUSTIFICACIÓN	12
1.1. ¿Cómo surgen los “Caminos Escolares Seguros” en la provincia de Granada?	12
1.2. Un poco más de historia	14
1.2.1. Origen del proyecto	14
1.2.2. Grandes hitos fuera y dentro de nuestro país.	17
En Europa y Estados Unidos	17
En España.	18
En el ámbito Andaluz	20
1.2.3. Nuestra pequeña historia	21
FASE I	22
FASE II	26
FASE III.	27
1.3. Centramos los conceptos y principios inspiradores	29
1.4. Los actores, las funciones y los momentos	33

PARTE 2: SE HACE CAMINO AL ANDAR

35

2. CENTRANDO OBJETIVOS	36
2.1. Objetivos de un proceso de camino escolar seguro	39
3. LA CONSTRUCCIÓN DEL GRUPO DE TRABAJO	40
3.1. Investigación-acción-participación	41
3.1.1. Qué es la Investigación Acción Participativa (IAP)	41
3.1.2. Fases de la Investigación Acción Participación	42
3.2. Los principales grupos sociales	43
3.3. Métodos de investigación para explorar los grupos sociales.	48
3.3.1. Construcción del sociograma y/o del mapa social	49
4. LA ELABORACIÓN DEL DIAGNÓSTICO PARTICIPADO	56
4.1. El proceso de participación	56
4.2. El diagnóstico preliminar	57
4.2.1. Red peatonal municipal y escolar	57
4.2.2. Construyendo la red peatonal escolar	60
4.2.3. Análisis documental.	62
4.2.4. La visión técnica	63
4.2.5. Cuestionarios de distribución modal de la movilidad o desplazamiento	67
4.3. Ejemplo de determinación preliminar de caminos escolares seguros	69
4.3.1. Análisis de la oferta y de la demanda	69
4.3.2. Demanda de movilidad	77
4.3.3. Definición de la red peatonal escolar preliminar	80
4.4. Mapeo colectivo.	82
4.4.1. Auditoría de paseabilidad	87
5. LA ELABORACIÓN DE ACCIONES QUE TRANSFORMAN LA REALIDAD	102
5.1. Priorización de problemas en cada tramo.	102
5.1.1. Priorización del tramo.	102
5.1.2. Priorización del problema en cada tramo	104
5.2. Árbol de problemas	105
5.3. Escenarios de futuro	107
5.4. Indicadores	119
5.5. Plan de acción	121
5.5.1. ¿Qué es un plan de acción?	121
5.5.2. ¿Cómo redactar un plan de acción?	123

6. LA PARTICIPACIÓN DEL SISTEMA EDUCATIVO	128
6.1. Funciones del centro educativo en un proyecto de Camino Escolar	128
6.2. El material didáctico	135
6.2.1. Actividades y momentos especiales.	138
6.3. Reflexión final	142
7. EL PLAN DE COMUNICACIÓN	144
Etapa 1: Tener clara la situación de partida.	145
Etapa 2: Determinar el público objetivo al que nos vamos a dirigir	147
Etapa 3: Establecer los objetivos específicos.	148
Etapa 4: Elegir un enfoque estratégico	149
Etapa 5: Desarrollo del mensaje.	150
Etapa 6: Canales de comunicación	153
Etapa 7: Manejo e implementación	155
Etapa 8: Medición y evaluación	157

PARTE 3: RECURSOS 159

1- Diagnóstico.	160
2- Plan Acción	160
3- Materiales Educativos	160
4- Comunicación	162
5- Manuales	163
6- Publicaciones relacionadas.	163
Links.	163
Bibliografía referenciada	164
Vídeos.	165



PARTE 1
VISIÓN Y MISIÓN



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

1. INTRODUCCIÓN Y JUSTIFICACIÓN

1.1. ¿CÓMO SURGEN LOS “CAMINOS ESCOLARES SEGUROS” EN LA PROVINCIA DE GRANADA?

El Proyecto Caminos Escolares Seguros, el motivo del manual que ahora tienes en tus manos, se inició en la provincia de Granada dentro de la red de trabajo provincial denominada GRAMAS.

La **Red GRANadina de Municipios hAcia la Sostenibilidad** o red **GRAMAS**, se constituyó como una herramienta de trabajo para aquellos municipios interesados en integrar en sus políticas y modelos de gestión municipal, los principios de la sostenibilidad urbana. En general, estos municipios estaban realizando sus Agendas 21 locales.

Si buscamos los fundamentos de la Red hemos de remontarnos a los propios fundamentos de la sostenibilidad urbana, concepto que surgió en la Cumbre de la Tierra de Río de Janeiro de 1992 sobre el Medioambiente y el Desarrollo, pero que se concretó en modos de trabajar y compromisos comunes en la I Conferencia de Ciudades y Pueblos Sostenibles, celebrada en Europa (Dinamarca) el 27 de mayo de 1994.

Como suele ocurrir, esta nueva forma de analizar la vida en las ciudades y estos nuevos compromisos pasan de lo internacional a lo nacional y en nuestro país, los principios internacionales son recogidos en la Estrategia Española de Desarrollo Sostenible, aprobada en noviembre de 2007, así como en la Estrategia Andaluza de Sostenibilidad Urbana. Finalmente a nivel provincial, se integran en los principios del “Pacto Local por la Sostenibilidad”, aprobado en Pleno por la Diputación de Granada el 24 de abril de 2007 y, posteriormente, por los municipios de la provincia.

La Red tiene una filosofía clara, realizar un trabajo conjunto entre Diputación y Entidades Locales para analizar problemas comunes, trasvasar experiencias, proponer soluciones e iniciar proyectos que permitan mejorar la sostenibilidad urbana. Al inicio del funcionamiento de la Red GRAMAS se establecieron temáticas prioritarias alrededor de las cuales se formaron los grupos de trabajo. Cada municipio se adscribió libremente a uno o varios grupos de trabajo.



PARTE 1: VISIÓN Y MISIÓN

▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

De esta manera, el proyecto **Itinerarios Escolares Seguros** surgió en el grupo de trabajo denominado “Medio Ambiente Urbano”(MAU) a principios del 2010, con el objetivo de mejorar la calidad de vida en los municipios, en especial en todos aquellos aspectos que se relacionan con la peatonalidad frente al abuso del tráfico y, más concretamente, en los entornos escolares. De los 16 municipios componentes del grupo de trabajo MAU se propusieron 3 para comenzar el proyecto piloto de Caminos Escolares Seguros. El proyecto, novedoso en ese momento en la provincia de Granada, aunque con numerosos ejemplos en toda Europa y en España, se puso en marcha en Huétor Vega, Salobreña y Santa Fe.

Son ya, por tanto, 6 años los que han transcurrido desde el comienzo de este camino, muchos los municipios participantes, la experiencia acumulada y los materiales generados. El propio proceso nos ha enseñado y nos ha corregido, nos ha hecho cambiar la forma de aplicar los principios a través de diferentes métodos y es ahora cuando podemos reunir toda esa experiencia para facilitar el camino a los nuevos municipios que se incorporan.

Es cierto que hay diferentes manuales sobre el Camino Escolar, buenas obras redactadas por los mejores especialistas. Pero la intención que nos anima a redactar este libro es la de reflejar nuestra visión, la de la provincia de Granada, la del equipo liderado por la Diputación y participado por las localidades granadinas, que son municipios de pequeño tamaño pero que llegan a tener problemas similares a los de las grandes ciudades. Una obra que surge tras la experiencia directa, la reflexión y evaluación de resultados, tras la participación de numerosas entidades locales que enriquecieron el proceso con sus conflictos y sus avances, por tanto, un manual que pretende ser de utilidad para los que se suman al camino y donde pueden encontrar no solo la descripción de un proceso, sino toda una serie de formatos de trabajo y experiencias locales listas para usar o para adaptar a su propia realidad.



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

1.2. UN POCO MÁS DE HISTORIA

1.2.1. ORIGEN DEL PROYECTO

Para entender el proyecto, la filosofía del mismo, las claves de su enfoque es necesario reflexionar sobre las causas que lo originaron. ¿Por qué surge este movimiento del Camino Escolar?



Y la respuesta hay que encontrarla en las situaciones insostenibles que surgen en la vida en las ciudades. El modelo de ciudad que se ha implantado en el mundo occidental ha olvidado la escala de lo humano y las necesidades de los humanos, como son la vida social, la proximidad de los servicios, las relaciones y la necesidad de llevar una vida sana. Por el contrario, se ha priorizado la independencia y aislamiento de las familias en barrios periféricos y la descentralización de los servicios. El coche surge como solución para acceder a lugares a los que a diario es necesario llegar, como el trabajo, la escuela o las tiendas. El coche es, además, comodidad y símbolo de estatus social. Y lo que pareciera ser una ventaja y un avance se convierte en una trampa: horas encerrados en los vehículos, ruido, humo, estrés, y lo que es peor, falta de relaciones vecinales y empeoramiento de la salud. Hemos negado la esencia misma de nuestra naturaleza como organismos animales diseñados para caminar y hemos negado nuestra naturaleza como especie social y ello tiene sus consecuencias, que se perciben especialmente claras cuando pensamos en nuestros hijos y en la calidad de vida que les espera.

Signos evidentes de que algo va mal son el incremento de la obesidad infantil y de su riesgo cardiovascular futuro, la disminución de la autonomía de los niños para moverse en su localidad, el aislamiento y la falta de amigos y el aumento de horas que viven encerrados tanto por sus obligaciones escolares, como porque el ocio se canaliza en aparatos electrónicos dentro del hogar.

Efectivamente, algo iba mal en la vida en las ciudades y esto comenzó a asumirse en Europa en los años 70. Las noticias de los primeros proyectos de Camino Escolar se sitúan en esta década, en la ciudad danesa de Odense. Pero es en los años noventa cuando los efectos de la motorización excesiva comienzan a verse con preocupación en el mundo anglosajón.



PARTE 1: VISIÓN Y MISIÓN

▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

Inseguridad vial, accidentes mortales y problemas de salud, con un incremento acelerado de obesidad infantil, son los detonantes de los primeros grandes proyectos en distintas localidades de Estados Unidos, Canadá, Nueva Zelanda o Australia.



Captura de pantalla de la web de Safe Routes To School

De hecho, el nombre del primer gran proyecto de este tipo, [Safe Routes to School](#), hace mención a la seguridad vial como centro del proyecto, utiliza la palabra “seguro” o “safe” frente al concepto de inseguridad vial o posibilidad de accidentes. Esta palabra sigue usándose, de hecho nosotros la usamos en estos proyectos, aunque el concepto ha evolucionado y a lo largo del tiempo se evidenciaron problemas y, por tanto soluciones, más importantes que los meramente viales o de tráfico. Estos nuevos enfoques los explicaremos en el siguiente apartado.

Los proyectos de la “escuela anglosajona” se centran en la creación de infraestructuras especiales, evitar la interacción con el tráfico o generar estrategias para que los conductores identifiquen mejor a los que transitan por el Camino Escolar. En frecuente que los niños porten chalecos reflectantes, que vayan acompañados (pedibús) y la policía vigile los tramos establecidos. Otros países europeos van introduciendo aspectos, como el “calmado del tráfico” como en Dinamarca, Holanda y Alemania o la introducción en el proyecto del componente educativo (Bélgica, Francia).



PARTE 1: VISIÓN Y MISIÓN

▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

Pronto va surgiendo otra corriente donde se considera que la movilidad infantil se inserta o forma parte de un modelo más amplio, donde se recupera espacio público para el uso prioritario del peatón. No se trata, por tanto, de generar una infraestructura paralela a la del tráfico motorizado, de lo que se trata es de recuperar la ciudad para las personas o diseñarla a la medida de usuarios (en este caso niños) que caminan dentro de ella.



La visión de Francesco Tonucci supone un cambio de los papeles asignados en la calle a peatones (niños) y coches

En España se están implantando proyectos que, en algunos casos se acercan más al modelo “noreuropeo” y en otros al modelo “mediterráneo”.

Después de toda esta exposición deberíamos de avanzar una definición de los proyectos de Camino Escolar Seguro, como:

La generación de un entorno escolar donde los niños puedan acceder de forma sana, segura y más autónoma. El diseño de este entorno y las normas que lo rigen deben ser construidos o consensuados entre un conjunto amplio de agentes sociales: los niños, técnicos municipales, gobernantes, padres, escolares, policía local, vecinos, comerciantes, etc.



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

1.2.2. GRANDES HITOS FUERA Y DENTRO DE NUESTRO PAÍS

Aquí presentamos una breve reseña o recordatorio de aquellos proyectos que marcaron “hitos” en la historia de los Caminos Escolares Seguros. Actualmente son miles los proyectos en marcha, imposibles de reflejar aquí, pero que se encuentran fácilmente usando esta denominación en cualquier buscador de internet. La cantidad y claridad de los resultados es un buen indicador de la gran extensión del proyecto.

En Europa y Estados Unidos

Safe Routes to School desarrollado a finales de los años 90 en el Reino Unido y Estados Unidos e implantado en muchos municipios en Europa. El primer programa comenzó en el Bronx, Nueva York en 1998, debido a los accidentes mortales de niños que acudían a la escuela. Es lógico pensar que la prioridad fuera la seguridad, pero hemos de reflexionar de nuestra realidad, que es otra bastante diferente. En estos países el programa cuenta con una base legal. En julio de 2005 el Congreso de los Estados Unidos aprobó la legislación que establecía el programa nacional de *Safe Routes to School* y generaba un importante fondo para crear vías peatonales y ciclistas prioritarias para acceder a las escuelas, animando a la población a usarlas.

Desde la Unión Europea se han generado varios proyectos internacionales en los cuales se puede participar y obtener recursos, ideas se información. Algunos ejemplos de estos proyectos, cuyo desarrollo, inscripción y participación se realiza a través de sus respectivas webs, son:

- [Life Cycle - keep on cycling](#). Un proyecto de referencia para adoptar buenas prácticas en el uso de la bicicleta por jóvenes y niños. Está subvencionado por un programa europeo de salud pública cuyo objetivo es concienciar al ciudadano europeo sobre la práctica deportiva como medio de mejorar la salud.
- [safeway2school](#). Es un proyecto de investigación europeo que comenzó en 2009 y sigue actualmente. Su objetivo principal es trazar las rutas escolares más seguras para los niños desde casa hasta el Centro Educativo.

El sistema *safeway2school* está testado actualmente en 5 países piloto en Europa: Austria, Alemania, Italia, Polonia y Suecia.

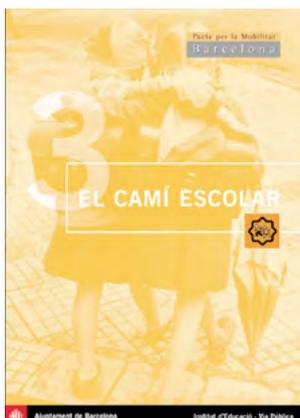


PARTE 1: VISIÓN Y MISIÓN

▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

- [Schoolway](#). La Unión Europea ha financiado este proyecto llamado “ConneCt” con el objetivo de impulsar campañas de movilidad sostenible entre los jóvenes. El proyecto se desarrolló entre octubre del 2007 y septiembre de 2010. Aunque ya ha finalizado, ha permitido reunir un gran conjunto de información y propuestas que pueden ser consultadas.
- « [I walk to school](#) » Es el sitio oficial del Mes Internacional del Camino a la Escuela. En 2011 más de 40 países participaron durante un mes en la marcha a pie hacia la escuela. Desde entonces el mes de octubre está considerado como dedicado a los caminantes de la casa a la escuela. Esta acción ofrece una oportunidad a los padres, niños y niñas, profesores y responsables municipales de participar en un evento internacional y beneficiarse del hábito de caminar en los desplazamientos diarios. El objetivo para la inscripción puede ser diferente dependiendo de cada participante, algunos se centran en equipar caminos más seguros, otros en conseguir hábitos saludables que perduren. Sea el objetivo que sea el *Camino Internacional a la Escuela* contribuye a un mundo más accesible a pie.

En España



Portada de la publicación
“El Camí escolar”

- El [Cami escolar](#) de la Diputación de Barcelona fue uno de los pioneros. Barcelona ha sido un municipio precursor de los Caminos Escolares, comenzó a trabajar en esta línea en el año 2002. Como característica distintiva, desde su origen tuvo muy presente que se trataba de un proyecto de participación ciudadana. Hoy son cientos los municipios catalanes que cuentan con su Camino. ([Descargar material](#))
- [La ESO va que vuela](#). *Ven al instituto en bicicleta*, un proyecto de Amics de la Bici enfocado a que los y las jóvenes puedan llegar al instituto u otro lugar en bicicleta. El primer dossier se desarrolló en 2003. ([Descargar material](#))
- [De mi escuela para mi ciudad](#), programa del ayuntamiento de Segovia, desarrollado desde 1998 hasta 2008, fruto de un acuerdo de colaboración firmado por el Ayuntamiento de Segovia y la Junta de Castilla y León. Era un programa municipal adaptado al mundo educativo que pretendía, entre otros objetivos, servir de encuentro e iniciar un diálogo creativo entre la población más joven y la administración local, una herramienta para “aprender a ser ciudadano”. A lo largo de sus diez años de vida se generaron diversos materiales educativos disponibles para su descarga. ([Descargar material](#))

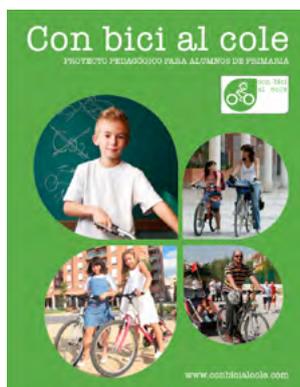


PARTE 1: VISIÓN Y MISIÓN

▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

Su filosofía, como indica el nombre del proyecto es crear una ciudad más habitable partiendo de la escala infantil. Los niños participan en el diseño de su ciudad. La ciudad que es buena para los niños es buena para todos.

- [*¡Observa la calle e Imagina la ciudad!*](#); *¡Atento, viene coche!*; *¡Vamos todos andando al cole!*. Título de los paquetes educativos del Camino Escolar del Ayuntamiento de San Sebastián, que puso en marcha el proyecto hace ya 10 años, es decir en 2005. Hoy Donosti es un municipio modélico que lidera el proceso y realiza una importante labor de divulgación hacia otros municipios españoles interesados. Como indicador de éxito, en la actualidad, 17.000 estudiantes, un 85,7% del total de la capital guipuzcoana, se desplazan al colegio andando, en bici o en transporte público. La Agenda 21 escolar es el marco en el que se desarrolla, gestiona y coordina el proyecto.
- [*Con bici al cole*](#). Campaña a nivel nacional de *Con bici* subvencionada por el Ministerio de Medio Ambiente. El principal objetivo de CONBICI (www.conbici.org) es el fomento de la bicicleta como medio de transporte. Más de 40 colectivos conforman la asociación que coordina el proyecto que se lanzó en 2007. ([Descargar material](#))
- *Madrid a pie, camino seguro al cole*. Proyecto educativo del ayuntamiento de Madrid. Se inició en el año 2007 desde las sinergias de varios proyectos de distintas áreas de gobierno, como son la Agenda 21 Escolar, el Plan de Seguridad Vial, las Comisiones de Participación de la Infancia y el Plan de Movilidad Ciclista. Todos ellos unifican objetivos y tornan el camino escolar como un marco de referencia en la ciudad donde desarrollar actuaciones educativas de participación, autonomía, seguridad, salud y movilidad sostenible. Actualmente es el programa europeo STARS el que implanta el Ayuntamiento de Madrid en los colegios de Educación Primaria y Secundaria. ([Descargar material](#))
- [*Camino escolar paso a paso*](#). Dirección General de Tráfico, 2013. Se enmarca en la nueva estrategia de Seguridad Vial de la DGT (2011-2020). En este manual la DGT da un giro a su tradicional concepción vial de la movilidad ciudadana e infantil. Una publicación clara en la que se considera no solo la seguridad, sino la autonomía, salud y calidad ambiental como metas. ([Descargar material](#))



Portada de la publicación
"Con bici al cole"



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

En el ámbito Andaluz

- *“Paseando al cole”*. El Camino Escolar a pie y en bici, desarrollado en C.E.I.P. Jorge Guillén de Málaga con la participación de la Asociación Ruedas Redondas. Un proyecto pionero en Andalucía, en la línea de Con Bici al Cole. ([Descargar material](#))
- *Itinerarios Escolares Seguros*, de la Diputación de Granada. Que partió en 2009 con tres proyectos piloto y en el que cada año se han sumado más municipios. Es el marco en el que se genera el presente manual.
- El Ayuntamiento de Córdoba, puso en marcha su programa *CAMINOALCOLE*, *Mi camino escolar seguro*, dirigido en una primera etapa (Curso 2013-2014) a los centros educativos incluidos en la Zona Tendillas Sur de la capital cordobesa. Cuenta con material didáctico editado en papel y CD. ([Descargar material](#))

“Paseando al Cole”, nombre del primer proyecto que hemos comentado en este apartado desarrollado en Málaga, es el modelo que se ha adoptado en el Observatorio de Medio Ambiente Urbano (OMAU) como experiencia piloto para comenzar con los Caminos en este municipio, con la participación de 9 colegios. Se comenzó a trabajar en el curso 2013-2014. Se ha creado un cuadernillo de trabajo escolar. Se está dando importancia al pedibús y al bicibús.



Portada del cuadernillo didáctico del proyecto Paseando al Cole en Málaga



PARTE 1: VISIÓN Y MISIÓN

▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

Otros documentos de gran interés relacionados con la movilidad urbana y que conviene consultar en el municipio donde se va a comenzar a trabajar, son:

- Los PMUS o *Planes de Movilidad Urbana Sostenible*, pueden ser una herramienta idónea para generar espacios peatonales en las ciudades. Muchos municipios han desarrollado estos planes, pero pocos han tenido en cuenta la idea de una ciudad centrada en el ciudadano, más bien han tenido, de forma general, un enfoque de ingeniería del tráfico, tanto en su diagnosis como en sus acciones. Aunque a veces hemos encontrado documentos muy bien estructurados, con medidas útiles, pocas hemos visto que las acciones de estos planes se hayan llevado a cabo.
- Las *Agendas 21 Locales* son el marco en el que se pueden desarrollar los proyectos de movilidad peatonal. Dentro del Plan de Acción de la Agenda 21 Local, puede establecerse una línea estratégica de Movilidad Sostenible o Movilidad Escolar. En algunos municipios es la Agenda21 Escolar la que coordina el proyecto de Caminos Escolares. Donosti es un claro ejemplo de una buena estructura y equipo de gestión de la movilidad escolar a través de la estructura de Agenda 21 Escolar que asegura apoyo técnico, dinamiza la participación y marca pautas de acción.
- Los PGOUs, *Planes Generales de Ordenación Urbanística* deben integrar la Movilidad Sostenible y aquellos municipios que se encuentren en la redacción de sus PGOUs tienen la oportunidad de generar un nuevo modelo urbano, que contemple la ciudad amable y peatonal.

1.2.3. NUESTRA PEQUEÑA HISTORIA



Como se ha comentado antes, el proyecto Caminos Escolares o Itinerarios Escolares en la provincia de Granada, nació como proyecto piloto del grupo de trabajo Medio Ambiente Urbano de la Red GRAMAS. Podemos resumir el trabajo en tres fases:

Pantalla de la web del proyecto piloto de Caminos Escolares Seguros



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

FASE I

Fueron los municipios de Santa Fé, Salobreña y Huétor Vega los participantes en el proyecto piloto. En el caso de Santa Fe, el primer curso participó el colegio Reyes Católicos y a partir del segundo, el colegio la Purísima. En el caso de Huétor Vega, se intentó comenzar con los dos colegios del municipio debido a su posición contigua, pero finalmente sólo se adscribió el centro Nuestra Señora de las Angustias y en Salobreña, se trabajó con el centro Mayor Zaragoza.

El desarrollo del proyecto a lo largo de tres primeros cursos escolares fue cofinanciado por los municipios y los fondos FEDER dentro de los proyectos TEMA, ECEMED, MAS+SUR y MAS+MED gestionados por la Diputación de Granada.

Durante estos cursos escolares (2010-2011, 2011-2012 y 2012-2013) se aportó una asistencia externa muy intensa, trabajando en las siguientes líneas estratégicas, que en general siempre se tienen en cuenta en todo proyecto:

Línea 1.- Determinación de itinerarios seguros, regulación del tráfico y mejora del viario. Supone:



- Diagnósticos de los entornos escolares. El primer año se realizó un diagnóstico objetivo y externo del entorno escolar y sus condiciones para la peatonalidad. Se diseñaron unos itinerarios basados en este diagnóstico del viario, las encuestas realizadas a familias sobre sus hábitos y los puntos de origen de los escolares. Se realizó un trabajo de campo detallado y los resultados se incluyeron en un Sistema de Información Geográfica para un mejor análisis y elaboración de propuestas.

Imagen desde el programa SIG en el cual se analizaban las aceras para identificar las más idóneas para el acceso peatonal



PARTE 1: VISIÓN Y MISIÓN

▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

- Elaboración, aprobación de itinerarios preferentes para acudir al colegio. Las propuestas de itinerario se llevaron al foro de debate y se consensuaron o enriquecieron en estas reuniones. Se redactó un plan de acción con medidas de todo tipo y se entregó al gobierno local.
- Ejecución de un Plan de Acción o medidas que aseguren el acceso seguro, sano y autónomo. Pasado el primer año no se aplicaron las medidas propuestas.

Línea 2.- Cambio de hábitos en los desplazamientos de los escolares y sus familias.

- Proyecto pedagógico, con elaboración de materiales didácticos específicos. En el primer curso el ayuntamiento preseleccionó un centro escolar para centrar el proyecto. Los directores de los centros lo presentaron a su claustro. Se diseñó una estrategia didáctica con actividades para desarrollar en el aula y en el entorno, con documentos de apoyo al profesorado.
- Sensibilización a las familias. Las actividades didácticas por lo general implicaban a los padres. Se organizaron varias charlas y talleres de trabajo.



Juegos de habilidad con bici para aprender a moverse por las calles. Con la ayuda de Protección Civil de Santa Fe

	<p>TIEMPOS ANTIGUOS TIEMPOS MODERNOS</p>	<p>FICHA 1 PREGUNTAS</p>
--	---	-------------------------------------

(Te has parado a pensar alguna vez cómo cambian las cosas, como la comida, los juegos, las ropas, de una generación a otra? Pues hoy vas a hacer de reportero y vas a intentar averiguar cómo iban al colegio tus padres y tus abuelos.

Te proponemos algunas preguntas que puedes hacer. Además puedes REDACTAR, obras que a ti se te ocurran, según vaya creciendo tu curiosidad.

PREGUNTAMOS A LOS ABUELOS

ABUELO ...

- 1.- ¿Cómo ibas al cole cuando eras pequeño?
- Solo, con tus padres o con amigos ...
- 2.- ¿Ibas andando o te llevaban de alguna manera (coche, burro)?
- 3.- ¿Cuánta distancia recorrías cada día?
- 4.- ¿Cuánto tiempo tardabas en llegar?
- 5.- ¿Con cuántos años ibas sólo al colegio?
- 6.- Si vivías en el pueblo, cuéntame cual era tu recorrido para poder comparar con las calles que hay ahora.

Ejemplo de actividad didáctica para analizar el cambio en el modo de ir al colegio a lo largo de dos generaciones



PARTE 1: VISIÓN Y MISIÓN

IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

Línea 3.- Participación.

Tanto las Líneas 1 como 2 se desarrollan en colaboración y con la participación de todos los agentes. La participación es transversal en todo el proceso. Es necesario:

- Establecer canales y herramientas de participación efectivos. El equipo técnico pivota entre los padres del centro, los profesores y los responsables municipales, haciendo de intermediarios y dinamizando las relaciones.
- Comunicar, sensibilizar en todo momento. Se participó en difusión local, como en la radio, noticias de prensa local, etc.

En el segundo año de los tres que compusieron el proyecto piloto se incorporaron al equipo de trabajo miembros de la Universidad de Granada, concretamente del grupo de trabajo dirigido por la Doctora Palma Chillón, del Dpto. de Educación Física y Deportiva de la Facultad de C.C de la Actividad Física y el Deporte. Gracias a ellos se generó un modelo de encuesta validada científicamente. También la colaboración alcanzó el diseño y realización de actividades en los centros escolares.



Auditoría del entorno escolar realizada de forma participativa con los padres del colegio de Huétor Vega



A lo largo de los tres años, nuestra visión de cómo llevar a cabo el proceso de implantación ha ido cambiando. También la sociedad y los gobiernos locales han modificado su postura con respecto al proyecto, existiendo al final del periodo una aceptación y valoración positiva de la idea de la peatonalidad en los alrededores de los centros escolares.

Exposición Caperucita Camina sola del CENEAM en Santa Fe. Fue visitada por padres y alumnos y acompañada de actividades



PARTE 1: VISIÓN Y MISIÓN

Reflexiones sobre la Fase I, Proyecto Piloto. Problemas y Soluciones

Año 1	Año 2 y 3
<p>El proyecto por lo general no se aceptó de buen grado en claustros de los centros escolares, pues se entendió que era una carga extra de trabajo para los profesores</p>	<p>La adscripción de los profesores para trabajar con los grupos fue voluntaria</p> <p>Presentación de un programa amplio y elección de las actividades que mejor encajaban en la programación</p>
<p>Las familias tenían la idea preexistente de que el proyecto consistía en la creación de acompañamiento escolar y en principio esta idea tampoco se aceptaba (dejar los hijos en manos de otros)</p>	<p>Las AMPAS comenzaron a implicarse y el proyecto se valora mejor. Se va comprendiendo que se trata de mejorar el entorno, facilitar el desplazamiento a pie y ganar en salud, seguridad y autonomía</p>
<p>La asistencia técnica asumió el papel principal en el proceso de diagnóstico y elaboración de propuestas, por lo que el proyecto se percibía como "externo"</p>	<p>La asistencia técnica se va centrando, cada vez más, en dinamizar a los otros agentes, dotarlos de herramientas de trabajo, orientarlos. Se volvió a realizar una diagnosis del entorno escolar, esta vez participada por los padres, en escaso número, pero, realizada conjuntamente. Esto es lo que denominamos "auditorías" del entorno escolar</p>
<p>Contamos con el apoyo de la concejalía correspondiente para trabajar</p>	<p>Se sigue contando con los nuevos concejales, tras las elecciones</p>
<p>Las acciones propuestas no se llevaron a cabo, entre otras cosas porque en algunos centros lo que se esperaba era un mayor control policial y medidas de regulación del tráfico y al ver que eso no sucedía no hubo mucha más colaboración. El ayuntamiento tampoco abordó acciones de mejora del entorno en este primer año</p>	<p>Los resultados de las auditorías se transformaron en solicitudes de cambios que los propios comités de trabajo llevaron a sus gobernantes</p> <p>Al final del periodo se han ido realizado cambios como mejora de señalización, corte de calle a la entrada del colegio, prohibiciones de aparcar. Se realizaron acciones en la calle para dar visibilidad al proyecto. El proyecto se acabó aceptando y con demanda de las familias hacia los gobernantes de más medidas de este tipo</p>



PARTE 1: VISIÓN Y MISIÓN

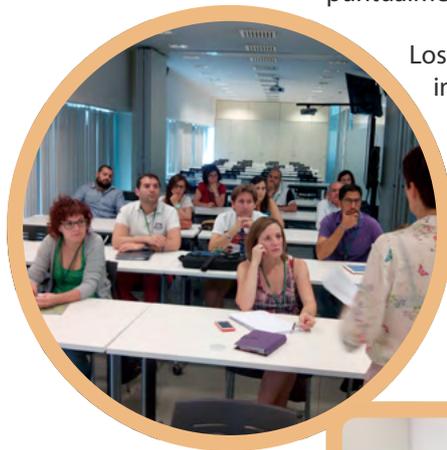
▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

FASE II

Después de estos primeros años muy centrados en la asistencia técnica *in situ* a municipios y con gran dedicación al trabajo en los centros escolares, el rumbo del proyecto cambió. La experiencia acumulada, la falta de resultados claros en el entorno escolar, o al menos de los resultados esperados y la falta de financiación hicieron que planteáramos otra estrategia. El nuevo proyecto consistió en trasladar los conocimientos y experiencia adquirida a los responsables de los proyectos en los municipios, bien fueran técnicos prioritariamente, pero también políticos, directores de colegios, policía local, AMPAs, etc. de forma que ellos lideraran en su localidad el proceso. En definitiva, dotar de las herramientas y asistir sólo puntualmente en la localidad.

Los talleres formativos iban acompañados de tareas, marcando así un ritmo de implantación de los proyectos en los municipios. Cada nueva sesión se presentaba el trabajo desarrollado y se debatían los puntos fuertes y débiles.

La experiencia resultó muy positiva. Aunque el avance en cada municipio era muy diferente, dependiendo de las características de cada uno, ocurrió un cambio importante en cuanto a la responsabilidad. El proyecto dejó de sentirse como externo para pasar a ser un proyecto propio, que debía ser dirigido y liderado desde dentro y donde la asistencia técnica dotaba de los conocimientos y las herramientas necesarias.



Grupos de trabajo 2014



Los participantes en esta Fase II fueron: Albolote, Benalúa de Guadix, Maracena, Montejícar, La Zubia, Loja, Santa Fé, Peligros, Vegas del Genil, Salobreña, Guadix, Ogíjares, Otura, Huétor-Vega y Benamaurel.

Grupo de trabajo 2014



PARTE 1: VISIÓN Y MISIÓN

▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

FASE III

Con esta experiencia positiva se decidió continuar con una estrategia similar a la realizada en la FASE II y se buscó apoyo y proyección en la iniciativa CIVITAS CAPITAL de la Comisión Europea (www.civitas-initiative.eu). Como consecuencia, la Diputación Provincial de Granada presentó un proyecto en la 2ª Convocatoria para ser beneficiario de los fondos de la iniciativa CIVITAS y poder continuar con el proyecto. Como resultado, la Diputación de Granada fue seleccionada y obtuvo una ayuda para la realización del proyecto presentado.



Grupo de trabajo 2015.
Visita técnica a
Donosti-San Sebastián



El año 2014-2015 supuso un enorme impulso para el proyecto en la provincia, tanto por la participación en CIVITAS, como por el interés, implicación y participación de los municipios.

El conjunto de actividades que estaban previstas en el proyecto “Grupo de Trabajo de Movilidad Infantil de la Diputación de Granada” se ha realizado completamente, permitiendo alcanzar el objetivo final: proporcionar a los técnicos de los municipios participantes una metodología que pudiesen utilizar para mejorar la calidad de vida de sus ciudades a través de la creación de itinerarios seguros, accesibles y no motorizados en el acceso a los colegios.

Hacia falta un grupo de trabajo compacto y comprometido y este compromiso se firmó con los municipios de Albolote, Peligros, La Zubia, Íllora, Benamaurel, Guadix, Montejícar y Ogijares junto a la Diputación de Granada.



PARTE 1: VISIÓN Y MISIÓN

▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

Realización de actividad
SaveKidsLives
en La Zubia



Se realizaron 9 jornadas técnicas del grupo de trabajo en los municipios participantes y en la Diputación. En estos encuentros se trabajó una metodología basada en la investigación-acción-participación, con la idea de guiar o facilitar el trabajo de los técnicos municipales y representantes políticos en sus propios proyectos de Caminos Escolares Seguros.

Además, se llevó a cabo la visita técnica a la ciudad pionera de Donosti-San Sebastián, con la intención de conocer en profundidad su programa de Caminos Escolares, su trayectoria, metodología, forma de trabajar en definitiva. Una visita de trabajo que consiguió aumentar la confianza en el proyecto y traer de vuelta hacia Granada una serie de claves para mejorar en los proyectos locales.

Se desarrolló una campaña de comunicación, en cada uno de los municipios, en la que se utilizaron carteles, pegatinas y dípticos, para divulgar esta iniciativa y buscar la colaboración de padres, profesores y vecinos.



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

1.3. CENTRAMOS LOS CONCEPTOS Y PRINCIPIOS INSPIRADORES

El trayecto seguido hasta aquí por los municipios granadinos nos ha hecho generar nuestra propia visión de lo que deben ser los caminos escolares y la forma de trabajar en los proyectos que conducen a su puesta en marcha.

Como se ha comentado anteriormente, hay dos grandes formas de entender el Camino Escolar Seguro:

- Una visión más centrada en la seguridad vial como principal objetivo. Como consecuencia, las acciones se enfocan no tanto a cambiar el modelo de movilidad centrado en el uso del vehículo, como en apartar a los escolares de él, bien generando rutas alternativas, controlando el tráfico, dotando a los niños de elementos de reconocimiento como chalecos reflectantes, etc.
- Una visión más centrada en el objetivo de modificar el modelo de desplazamiento y por tanto, el de ciudad, el de los hábitos y, más profundamente, los valores. Aunque se contemple la regulación del tráfico, ésta acción se realiza dentro de un proyecto que busca cambios en la ciudad, busca generar espacios peatonales, donde la seguridad viene dada por la ausencia de coches, no por apartar a los niños de los coches y aprender a defenderse de ellos.

Nuestra visión está en la línea de esta segunda manera de entender el proyecto

¿Qué consecuencia tiene este segundo modelo?

Una consecuencia fundamental y es que devolvemos a los niños parte de su autonomía, algo inherente a las etapas de la niñez. Caminar al cole de forma autónoma, primero acompañados por adultos y después con sus propios amigos, es fundamental para el futuro desarrollo psicosocial y físico de los niños.



Reflexiones y consejos

El trabajo técnico (diagnóstico o auditoría) es importante, para tener una radiografía del entorno escolar, sus calles, cruces, conflictos y para tener una película del entorno escolar: conflictos, conductas, expectativas.

Pero ese trabajo técnico debe ser realizado por todos aquellos que tienen conocimientos técnicos, no solo por la asistencia que desde fuera, en este caso desde la Diputación, pueda facilitarse. En este sentido, los técnicos municipales (obras, urbanismo, educación, medioambiente, etc.), la policía local y todos aquellos que puedan aportar ideas o analizar conflictos, deben participar en el diagnóstico.

También deben aportar los usuarios, padres e hijos, pues muchas razones son de tipo subjetivo y no salen a la luz en un diagnóstico técnico.

Durante el primer año aplicamos una metodología muy escrupulosa desde el punto de vista técnico, basada en métodos usados en la elaboración de PMUs, pero no por ello conseguimos mejores resultados que en aquellos otros años en que decidimos comenzar de nuevo y empezar a analizar la realidad con un equipo de personas de los diferentes sectores implicados. La identificación de lo que no se desea en la imagen del presente y la generación de la imagen que se desea para el futuro deben ser aprobadas o consensuadas entre todos.



PARTE 1: VISIÓN Y MISIÓN

▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

Por tanto en nuestro modelo es fundamental:

- **EL OBJETIVO:** Conseguir un entorno amable para acceder al colegio de forma que las familias puedan ejercer la responsabilidad de dotar de autonomía a sus hijos. Las acciones son múltiples, trabajando sobre el tráfico en los trayectos, en la mejora viaria, en la educación de las familias para adoptar nuevos hábitos, entre otras.
- **EL MÉTODO:** Conseguir estos avances diseñando los objetivos y acciones de manera interna y propia, distinta probablemente en cada municipio y de forma **participada**.
- **LOS PRINCIPIOS:** Mantener siempre claros una serie de principios del proyecto, como las reglas fundamentales del juego. Esto es algo que siempre habrá que tenerse presente, en cada reunión y debate. En las reuniones lo normal es que haya disparidad de opiniones según al colectivo al que se pertenezca y es frecuente que se planteen ideas o acciones que se apartan de los principios o reglas fundamentales. No significa que esas ideas, estrategias o acciones sean erróneas, simplemente que no pertenecen al juego que hemos decidido jugar.

Los principios comunes inherentes al proyecto provincial son:

- Responsabilidad
- Visión participada
- Equidad y justicia en las acciones
- Salud y mejora ambiental
- Autonomía infantil

Reuniones de trabajo entre técnicos municipales y otros equipos que trabajan en este proyecto. Gracias al intercambio de experiencias y la participación hemos podido avanzar con más éxito en los últimos años





PARTE 1: VISIÓN Y MISIÓN

▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

A modo de ejemplo, analicemos estos casos que pueden ocurrir:

- No se ejerce la **responsabilidad** por parte del gobernante cuando no se cumplen los compromisos que se han adoptado por mayoría como consecuencia de un proceso participativo. No hay responsabilidad sin participación e implicación.
- No tienen mucha validez, y se suelen mantener por poco tiempo, las soluciones adoptadas unilateralmente. Es frecuente que la parte técnica del equipo, al tener más conocimientos y herramientas, vislumbre las soluciones y las presente al foro antes de que éste haya realizado el trabajo interno de analizar la realidad y decidir lo que quiere para el futuro de su entorno escolar y sus hijos. Es un error que hay que evitar, hay que conseguir la **visión** de futuro de forma **participada**.
- Soluciones como pagar un monitor para que despeje la puerta o acompañe a los niños, no se basa en la **equidad**, muchas familias no podrían pagarlo.
- Favorecer el tráfico fluido para que no haya atascos a la puerta, dando mayor espacio al coche, no es **justo** ya que no todo el mundo tiene coche, asimismo esta medida no sería la correcta para la **salud** y para el mantenimiento del **ambiente**.
- Solucionar el problema mediante un sistema de acompañamiento en el que el niño está totalmente controlado en cada momento por aplicaciones informáticas, como en los procesos de trazabilidad de los envíos de paquetes, en nuestra forma de ver el proyecto, no contempla la importancia de la **autonomía infantil**.

Reflexiones y consejos

Es una buena idea escribir estas palabras (Responsabilidad, Visión participada, Equidad y justicia en las acciones, Salud y mejora ambiental, Autonomía infantil) en la pizarra, el ordenador o el papelógrafo, en cada reunión, para tenerlas presentes en las discusiones y elaboración de propuestas.



PARTE 1: VISIÓN Y MISIÓN

▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

1.4. LOS ACTORES, LAS FUNCIONES Y LOS MOMENTOS

De forma general (todos los manuales que se consulten coinciden) es necesaria la participación activa de:



Esta ilustración tomada del libro de Marta Román e Isabel Salís, titulado "Camino Escolar, pasos hacia la autonomía Infantil" representa los pilares que sustentan el proyecto. El "Camino" es la silla en que se apoyan los niños mantenida entre todos

- **Los escolares.** Al fin y al cabo el proyecto sirve a los niños, a su salud, su autonomía, educación y futuro. Los escolares deben por tanto participar en el proceso, tanto en la recogida de información, como en la explicitación de sus deseos y aportación de sus ideas de mejora.
- **Los padres.** Son el elemento básico o esencial del proyecto, sin su participación no tiene sentido. De ellos dependen los hábitos familiares, las decisiones sobre la forma de desplazarse, la educación de los hijos y ellos han de trabajar por generar un medio de vida sano para su futuro.
- **La administración local.** Por supuesto el esfuerzo en medios económicos y técnicos, el poder de hacer cambios en los entornos físicos de los colegios, el liderazgo, los medios de comunicación para divulgar el proyecto, los canales de participación, dependen de los gobernantes y del equipo de trabajo técnico de la administración local.
- **El profesorado y directiva del centro escolar.** El trabajo educativo y el refuerzo de los valores del proyecto es fundamental. Los profesores colaboran en los fines educativos, en las encuestas de movilidad, refuerzan al papel de los padres, colaboran en las medidas que afectan al propio entorno escolar y en el modo de realizar la entrada y salida. Los profesores, con su comportamiento, son un ejemplo para los niños. Prácticamente todos los proyectos de camino escolar poseen un material didáctico para ser desarrollado en las aulas.
- **El entorno social.** El proyecto de Camino Escolar afecta a todo el barrio. Las modificaciones que se realicen a favor de la peatonalización recaen también en los vecinos. Por tanto deben ser muy tenidos en cuenta en los procesos de participación. Un elemento especial en la red social es el de los comerciantes de la zona, que en muchos proyectos actúan como puntos de apoyo a los niños. Asociaciones de voluntarios, medioambientales, de vecinos, de mayores, todos pueden aportar ideas y colaboración.



PARTE 1: VISIÓN Y MISIÓN

▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

Sobre cuándo deben actuar cada uno de estos actores, la respuesta es clara, todos en todas las grandes etapas del proceso. Es cierto que en algunos pasos unos agentes liderarán más que otros, pero en líneas generales el trabajo participativo debe llevarse a cabo desde la decisión de adoptar el proyecto hasta la elaboración de un diagnóstico, la priorización de problemas, la elección de soluciones y realización de las actuaciones.

En la tabla siguiente, se refleja, de modo no exhaustivo cómo todos los sectores pueden intervenir en las diferentes etapas del proceso.

Participación de los diferentes agentes				
	Escolares y profesores	Trabajo con las familias AMPAS	Responsables municipales	Trabajo técnico de coordinación
Diagnóstico	Encuestas movilidad	Auditoría del entorno	Conocimiento viario, tráfico	Herramientas de trabajo y experiencia
Comunicación/ divulgación	Enlace con padres, promotores del proyecto	Difusión resto familias	Campañas, medios de difusión locas	Materiales previos, facebook, material para medios
Modificación viario	Elaboración de propuestas	Propuestas	Propuestas y Ejecución	Propuestas, ideas, métodos, coordinación de reuniones
Plan de acción y cambio hábitos	Trabajo didáctico Elaboración de ideas sobre la ciudad que desean los niños. Participación en acciones y adopción de medidas	Adopción nuevos hábitos, organización de pedibús, coche compartido y otros	Colaboración en todas las medidas, apoyo policía, señalética	Coordinación, propuestas, ideas, experiencias

PARTE 2
SE HACE CAMINO
AL ANDAR





▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

2. CENTRANDO OBJETIVOS

De forma muy general, las finalidades de un proyecto de Camino Escolar Seguro se pueden definir de la siguiente manera:

- Lograr un entorno amable, seguro, saludable, bello, revelador, significativo y transformador para que los escolares y sus familias puedan ejercer con libertad y equidad el derecho a su autonomía urbana.
- Construir con las familias un espacio de cohesión, de relaciones y desarrollo personal, de conducta y de compromiso con la sociedad que proporcione confianza y autonomía.
- Compartir en el entorno educativo un espacio de socialización, de aprendizaje, de negociación y acuerdo para avanzar en equidad, responsabilidad y convivencia.
- Establecer técnicamente un espacio mínimo que garantice la seguridad en los entornos educativos mediante herramientas y decisiones adecuadas y aceptadas socialmente.

En el espacio público peatonal se mezclan actividades, edades y grupos sociales



Por tanto, este documento es un intento de ayudar, a través de métodos y de nuestra experiencia, a configurar esta **red peatonal escolar segura**, -concepto que aclararemos con posterioridad- en un entorno mínimo de 300 metros hasta la entrada al Centro Escolar. Se trata de un área libre de vehículos motorizados, donde se garantice la accesibilidad y movilidad a todos los usuarios, priorizando el acceso peatonal.



Un proyecto de mejora de la movilidad infantil puede llegar a suponer una revolución en la concepción del urbanismo municipal y en el modelo de relaciones sociales que deseamos para nuestro pueblo. Puede suponer una transformación y un cambio de enfoque donde la prioridad la adquiere el peatón y su escala de relaciones frente a otros modos de ocupación menos equitativos y excluyentes, como es el caso del vehículo privado. Muy probablemente, estas ambiciosas metas no sean propósito de este manual, pero es recomendable que el técnico que se embarque en estos proyectos ejercite este enfoque y comience a aplicarlo en todas aquellas áreas en las que tenga responsabilidad.

Para abordar cualquier proyecto de camino escolar lo primero que debemos realizar es sentarnos a repensar los fines y redactar los objetivos. La redacción de los objetivos debe ser clara, cercana para cada grupo social, estar escrita en infinitivo, usando verbos que promuevan la acción. La redacción de los objetivos debe permitir la medida y seguimiento de sus logros.

En un proyecto de intervención social una parte importante de los objetivos tendrán una componente pedagógica, cultural, histórica, en general con un enfoque humano, no sólo técnico. Por ello un programa de desplazamiento seguro, activo, y saludable atesora objetivos desde todos los ámbitos sociales; el educativo, el vecinal, el municipal y el supramunicipal.

Respecto de los niños/as y jóvenes pretende:

- Mejorar el estado de salud de los niños
- Propiciar la autonomía de movimiento entre los escolares
- Aprender y practicar las normas de seguridad vial
- Fomentar los desplazamientos en modos no motorizados; activos
- Fomentar su participación en proyectos de mejora y construcción del entorno urbano, desde la fase de diagnóstico hasta el desarrollo de las acciones



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

Respecto del barrio o Ayuntamiento

- Disminuir el colapso de tráfico ligado a las entradas y salidas de los centros escolares.
- Obtener rutas seguras de preferencia peatonal al menos en los tramos horarios de entrada y salida de colegios
- Mejorar la sensación de seguridad vial y seguridad ciudadana en el barrio o municipio
- Disminuir el número diario de desplazamientos motorizados y aumento del correspondiente número de no motorizados
- Disminuir el consumo de energía, ruido y de emisiones de gases de efecto invernadero al usar menos el vehículo motorizado

Respecto de las familias

- Impulsar en las familias hábitos de movilidad sostenibles y saludables
- Poner en valor la necesidad de que los hijos/as se desarrollen de una manera más autónoma

Según los ámbitos de acción, un proyecto de Camino Escolar Seguro pretende trabajar:

- A nivel **pedagógico**: fomentar el desarrollo de la autonomía de los escolares, su grado de conocimiento sobre salud y medio ambiente y el cambio de hábitos de las familias;
- A nivel **ambiental**: mejorar el balance de la energía, disminuir la contaminación y los ruidos;
- A nivel **urbano**: rediseñar el espacio público, mejorar las condiciones del tráfico y la convivencia y
- A nivel **político**, desarrollar un modelo de ciudad más centrada en las personas y en la utilización grata y segura de los espacios públicos. Reforzar las vías de participación en los proyectos municipales.

Como ya hemos venido señalando los programas de Camino Escolar Seguro pueden convertirse en un episodio histórico en el cambio de las relaciones heredadas del impulso industrial del automóvil, por ello es necesaria la participación y la aportación de respuestas conjuntas, compartidas y justas mediante procesos participativos donde el mayor número de colectivos interesados estén representados.



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

2.1. OBJETIVOS DE UN PROCESO DE CAMINO ESCOLAR SEGURO

Como se ha comentado en el capítulo anterior, un proyecto de Camino Escolar Seguro no es solamente diseñar y aplicar unas medidas preestablecidas; modificar la señalización viaria o articular medidas de acompañamiento de los escolares (como el pedi-bus) sino que, además, supone un **proceso** pedagógico, social y técnico que promueva la superación de los desequilibrios urbanos, facilite la reconstrucción del espacio urbano, de las normas de convivencia y de las actitudes en favor del desplazamiento seguro, saludable y sostenible.

Todo esto requiere un consenso amplio y un proceso de participación social que desde el autodiagnóstico proporcione una medidas concretas y transversales que avancen en la mejora de las condiciones de desplazamiento infantil seguro.

Una secuencia racional de **objetivos operativos** o **etapas** para desarrollar un proyecto de Camino Escolar Seguro:

1. Conocer el entorno urbano
2. Conocer los modos de desplazamiento urbano
3. Conocer y respetar los códigos de convivencia urbana y desplazamiento
4. Manejar herramientas de diagnóstico de las condiciones del entorno urbano y del comportamiento de los diferentes usuarios
5. Explorar las necesidades y condiciones que requiere el diseño urbano y la movilidad
6. Diseñar las alternativas y los modos para arrancar las propuestas de mejora
7. Diseñar las estrategias y herramientas para divulgar y comunicar nuestra propuesta de trabajo y nuestra decisiones a toda la ciudadanía
8. Establecer un calendario y responsabilidades
9. Establecer unos indicadores y una estrategia de evaluación

Medidas sencillas y bien comunicadas puede ser un buen comienzo



Los objetivos nos ayudan a definir las “acciones” que debemos seguir en nuestro proceso. No es necesario que se de respuesta de una manera consecutiva, pero en ocasiones si es necesario que se hayan logrado unos para poder iniciar los siguientes.



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

3. LA CONSTRUCCIÓN DEL GRUPO DE TRABAJO

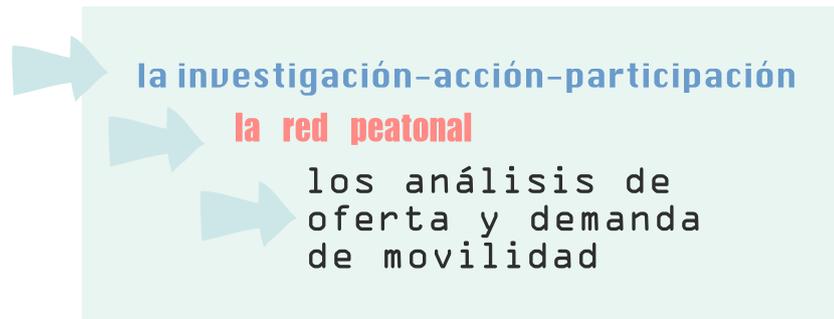
Hasta el momento este manual ha ido aproximándonos al concepto de Proyecto de Camino Escolar Seguro, exponiendo su propósito, contextualización en el caso de la provincia de Granada, los orígenes, razones, fines y objetivos que tras nuestra andadura, hemos creído como fundamentales.

A partir de ahora se inicia el episodio apasionante de intervenir para transformar la realidad.

Partiremos desde las evidencias detectadas de corresponsabilizar a los grupos de población más interesados en el análisis y diagnóstico de la situación de partida hasta el reparto de compromisos y ejecución de las acciones y su seguimiento.

Gran parte de los epígrafes de este capítulo pretenden ofrecer una secuencia de acciones, derivadas principalmente de nuestra experiencia, que faciliten llevar a cabo un proyecto de Camino Escolar Seguro. Presentamos en estos epígrafes que siguen una alternancia de parte de la fundamentación teórica, que nos ha arropado en nuestras estrategias metodológicas, junto con una selección de ejemplos de nuestra experiencia durante estos años, que permitirán ilustrar el abordaje de un proyecto de Camino Escolar Seguro.

Entre las principales estrategias metodológicas que pueden utilizarse, vamos a destacar tres, que vamos a ir desgranando a lo largo del Manual:





▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

3.1. INVESTIGACIÓN-ACCIÓN-PARTICIPACIÓN

Ya hemos señalado repetidas veces que este proyecto ha de ser compartido, aceptado y promovido por los principales agentes interesados; 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. El método consiste básicamente en plantearse un problema e 'investigar' con la participación de todos los actores involucrados diversas soluciones.

3.1.1. QUÉ ES LA INVESTIGACIÓN ACCIÓN PARTICIPATIVA (IAP)

Aunque existen muchas definiciones y diferentes «escuelas», se puede definir como un método de estudio y acción que busca obtener resultados fiables y útiles para mejorar situaciones colectivas, basando la investigación en la participación de los propios colectivos a investigar. 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.

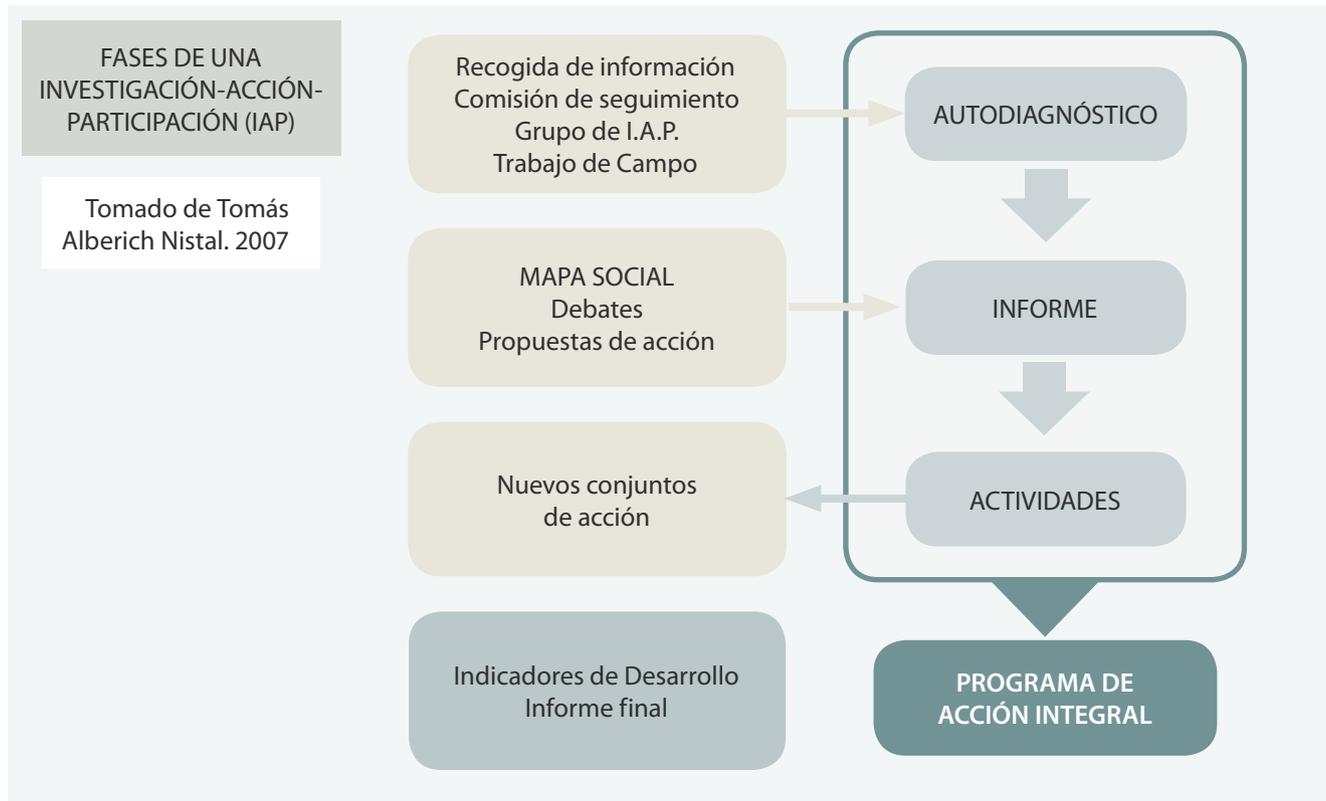
"Cuando se va a aplicar la metodología propia de la IAP, el trabajo no se inicia a partir de una decisión exclusiva de agentes externos, ya sea un grupo de investigadores o un equipo de trabajo o promoción social que resuelve llevar a cabo un programa o actividad con procedimientos de la IAP. Supone y exige una serie de tareas previas, que deben realizarse antes de iniciar el trabajo propiamente dicho. Si así no se hiciere, 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)



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

3.1.2. FASES DE LA INVESTIGACIÓN ACCIÓN PARTICIPACIÓN

El siguiente diagrama muestra las fases y los instrumentos sociales que podemos disponer para intervenir mediante un proceso de IAP.



Las principales cuestiones previas que hay que resolver antes de aplicar la IAP son de naturaleza muy variada, dependiendo de una serie de factores o circunstancias condicionantes:

- El origen de la demanda (quienes demandan la intervención)
- Tener un cierto conocimiento de los protagonistas potenciales



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

3.2. LOS PRINCIPALES GRUPOS SOCIALES

Para construir un buen producto y un buen proceso participativo los ingredientes principales son el colectivo humano o participantes. Si deseamos promover un proceso participativo de calidad deberemos acudir directamente a los colectivos o personas que se verán afectadas por el proyecto o lo demandan. 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.

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?

Una lista de posibles participantes es la siguiente:

- Responsables políticos
- Técnicos/as municipales
- Responsables de la seguridad vial y ciudadana
- Responsables de colectivos ambientalistas
- Responsables educativos
- Colectivos vecinales
- Familias. AMPA



Reflexiones y consejos

No es necesario que esté toda la sociedad civil; no hace falta forzar la presencia de colectivos que no tengan una especial motivación pues será un proceso exigente y podemos desgastar su confianza y perder su participación cuando realmente sea necesaria. A lo largo del proceso muchos podrán adherirse a la vista del movimiento o de los resultados

Tampoco podemos obviar o evitar a un colectivo afectado, pero con el que tengamos diferencias notables en ciertos temas, porque probablemente en ellos descansa el éxito de las alternativas y la responsabilidad para ejecutarlas

En ningún caso podemos defraudar a los colectivos participantes con estrategias de maquillaje o de simple comunicación. Las llamadas a la participación de las que no se deriven las acciones realmente consensuadas por todos truncan los procesos participativos

Cuando se inicia un procedimiento de participación hemos de ser respetuosos, equitativos, responsables y comprometernos con los acuerdos establecidos en conjunto.



Vamos a realizar una aproximación a las actitudes que externamente pueden manifestar los diferentes grupos sociales interesados.

Responsables de las políticas ambientales municipales

Alcalde/sa, Concejales/as de Medio Ambiente, Urbanismo, Movilidad y Tráfico Servicios y Obras, Educación, Cultura y Participación Ciudadana, entre otras.

- Son quienes deben orientar y dirigir la política municipal.
- Manifiestan una dirección clara para la resolución de los problemas ambientales
- Procuraran negociar para acoger sus alternativas como prioritarias, con objeto de mejorar las condiciones, dado que éstas se incluyen en un programa global de gobernanza.
- Deberán atender a todas las alternativas ciudadanas para buscar puntos de convergencia y mínimos de consenso donde apoyar sus alternativas.

Técnicos municipales

Técnicos ambientales de urbanismo, medio ambiente, tráfico, de obras y servicios, de acción social, cultural o educativa.

- Son los que custodian el cumplimiento de las ordenanzas municipales en su área.
- Son los encargados de explorar alternativas para la conservación y la mejora de las condiciones ambientales, urbanísticas y educativas en el municipio.
- Deben tener una postura imparcial en los conflictos municipales y deben manifestar alternativas objetivas y racionales para superarlos.

Son imprescindibles en la ejecución de cualquier estrategia para resolver los problemas multifactoriales porque sobre ellos recae la responsabilidad de ejecutar, supervisar, evaluar y establecer nuevas medidas correctoras.



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

Técnicos y responsables de la seguridad vial y ciudadana

Oficiales de Policía local, Agentes de movilidad.

- Son quienes velan por el cumplimiento de las normas sociales aprobadas, en este caso el código de circulación o las ordenanzas municipales de movilidad y tráfico.
- Responden de manera objetiva y racional.
- Exploran los posibles fallos estructurales del sistema.
- Participan en la búsqueda de alternativas siempre que cumplan los acuerdos establecidos.



Que se cumpla la normativa y velar por la seguridad del más débil no es una tarea sencilla

Responsables de colectivos ambientalistas

Ecologistas, colectivos peatonales o pro-bici.

- Consideran imprescindibles cambiar las condiciones ambientales en el municipio.
- Dirigen su atención hacia aquellas injusticias que provocan pérdidas de la calidad ambiental y social principalmente, y donde un grupo humano reducido se ve favorecido alterando la convivencia ambiental.
- Persiguen modelos de equidad, responsabilidad y participación horizontal para transformar la situación.



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

Responsables educativos

Directiva del centro escolar y conjunto de profesores, monitores, personal de apoyo.

- Con perfiles diversos; pueden considerar el proceso educativo como una imposición municipal o de intereses particulares de un grupo de las familias.
- En muchas ocasiones el personal trabajador del Centro no vive en el Municipio, por lo que tiene que acudir en vehículo privado, y demanda una garantía de aparcamiento que no siempre se puede otorgar.
- Son pieza fundamental por lo que de ejemplarizante pueda tener su conducta y por el respeto y autoridad que atesora sobre sus escolares y familias.
- Algunos profesionales consideran estos proyectos de movilidad muy interesantes y necesarios pero no se encuentran con autoridad suficiente para defenderlo frente al conjunto de profesionales educativos, salvo que el promotor coincida con el equipo directivo.

Asociación de padres y madres

Familias de escolares agrupados en el AMPA o no.

- Principalmente son colectivos que procuran una equidad y justicia entre los escolares y las familias.
- Por lo tanto, suelen estar a favor de los proyectos de desplazamiento seguro al cole.
- Sin embargo, la directiva del AMPA no siempre tiene en estos casos el respaldo de todo el colectivo.
- Es necesario realizar acciones de sensibilización directa con estos colectivos en el Centro Escolar para ir acogiendo a indecisos.
- Algunas familias no están en el AMPA y hay que trabajar a través de los delegados de padres para poder llegar hasta ellos



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

Colectivos vecinales

Asociaciones de vecinos y/o comerciantes.

Grupo muy fragmentado y con impresiones muy contradictorias. Los más afectados son los del propio entorno escolar pues todas las medidas que afecten a reordenación del tráfico, de aparcamientos, de peatonalización, les afectará a ellos directamente.

- Es necesario que se incorpore algún representante de estos grupos para que se pueda tener una medida del pulso que esta iniciativa tiene en el común de los vecinos del Municipio.
- Para conocer su demanda y aproximarse a sus actitudes o comportamientos con respecto al proyecto aplicaremos sobre ellos una serie de instrumentos; cuestionarios o entrevistas, que nos proporcionen una imagen global de sus vínculos y relaciones, denominado mapa social.

Las entradas y salidas de los centros escolares son un buen momento para medir la tensión del conflicto o para abordar alternativas

3.3. MÉTODOS DE INVESTIGACIÓN PARA EXPLORAR LOS GRUPOS SOCIALES



Estos roles ocupados por las personas y grupos interesados llevan asignados unos imperativos de conducta y unas expectativas de los otros, con los cuales interactúan. Una vez reconocidos los principales actores participantes y demandantes, procedemos a realizar una exploración de las relaciones y las tensiones entre estos grupos. Pasaremos a elaborar **el mapa de conflictos o mapa social**. Este mapa que quedará representado como una figura de relaciones se obtiene en base a las percepciones que el medio social (todos los grupos humanos que han manifestado estar interesados en el proyecto) tienen, ante la posibilidad de mejorar su movilidad y ejercer la acción en el proyecto de Camino Escolar Seguro.



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

3.3.1. CONSTRUCCIÓN DEL SOCIOGRAMA Y/O DEL MAPA SOCIAL

Por Mapa Social entendemos una representación gráfica de los grupos, organizaciones y colectivos de un territorio concreto y de las relaciones que se dan entre ellos. Siguiendo el esquema de la investigación - acción participativa que hace Villasante (1993:37), “el sociograma tiene por misión representar gráficamente las relaciones de distinto tipo, que están presentes en un momento determinado, entre un conjunto de actores. Aporta a la investigación o exploración una perspectiva de lo que está pasando en el momento presente y por dónde deciden los implicados que han de desarrollarse las propuestas de actuación.

Suele obtenerse analizando cuatro dimensiones: las elecciones, los rechazos, las expectativas de elección y las expectativas de rechazo. En su forma más simple, se realiza preguntando a cada unos de sus miembros a quién o quiénes les gustaría tener por compañero y a quiénes rechaza.

En la metodología de la Investigación Acción Participación (IAP) habitualmente representamos tres niveles o tipos de organización:

- las del ámbito del poder: administraciones públicas, poderes económicos y *fácticos*, representadas con un triángulo;
- las organizaciones sociales del tercer sector, representadas por un rectángulo
- y los grupos de población: padres, madres, familiares, niños y niñas, representados por círculos o elipses.

Una vez representados los grupos, debemos identificar los tipos de relaciones que existen entre ellos (intensa, normal-habitual, de confrontación o enfrentamiento, ignorarse o no relación) mediante líneas de diferente grosor y tipo.

Cuando hacemos un *Sociograma* representamos personas (y microgrupos) y las relaciones que se dan dentro de ellas; en un colectivo u organización concreta.



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

Hablaremos de *Mapa Social* para referirnos a la representación gráfica de las relaciones entre diferentes colectivos (asociaciones, instituciones,...) en un ámbito territorial concreto (un municipio, barrio,...). Cada elemento de la red es, en este caso, una entidad.

La técnica del Mapeo Social se ha revelado de utilidad para:

- Introducir debates y provocar una reflexión colectiva sobre el papel de cada organización en el ámbito local y qué funciones y relaciones están establecidas.
- Proponer cambios. A partir de los debates realizados sobre la realidad existente se proponen nuevos conjuntos de acción.

Reflexiones y consejos

En el inicio de un proyecto de camino escolar seguro recomendamos la realización de un mapa social si estamos trabajando con colectivos interesados diferentes dentro del Municipio o un sociograma si sólo vamos a transformar la realidad con un sólo colectivo, por ejemplo el AMPA.

Esto nos permitirá compartir una representación gráfica del tipo de relaciones (rechazo o sintonía) y la intensidad (fuerte o débil) que se producen entre aquellos grupos o personas participantes.

Es importante que en el test o cuestionario se indique a los participantes que se responda con sinceridad.



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

Pasaremos a ofrecer un ejemplo de cómo realizar un mapa social o sociograma. Este ejemplo forma parte de la experiencia que tuvimos con el grupo de trabajo de los municipios embarcados en el proyecto de camino escolar seguro. Este mapa social se realizó mediante la aplicación como instrumento de un “Cuestionario de preguntas indirectas”.

En el primer encuentro que mantuvimos con los participantes (técnico/a o responsable político) en el Grupo de Trabajo se les proporcionó un sencillo cuestionario a cada uno de los miembros que incluía al menos dos cuestiones; **una de afinidad y otra de rechazo**, que con posterioridad fueron analizadas por el Gabinete Técnico como se ilustra a continuación.

Ejemplo de cuestionario/test para realizar un sociograma

Responde con sinceridad, y atendiendo a la información que hasta ahora tienes de la evolución de vuestros proyectos y de los contenidos de anteriores sesiones.

Fecha y lugar	Ayuntamiento/colectivo al que perteneces
Escribe sobre el punteado la respuesta que corresponda en estas dos preguntas	
De los municipios de grupo de trabajo ¿a cuál seleccionarías para que te aconseje en el proyecto de camino escolar seguro?	1 (algo) 2 (bastante) 3 (mucho)
De los municipios de grupo de trabajo, ¿con cuál crees que no compartirías una actividad del proyecto?	1 (algo) 2 (bastante) 3 (mucho)



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

Con posterioridad se recogen las respuestas de cada participante y se trasladan a una tabla de esta manera.

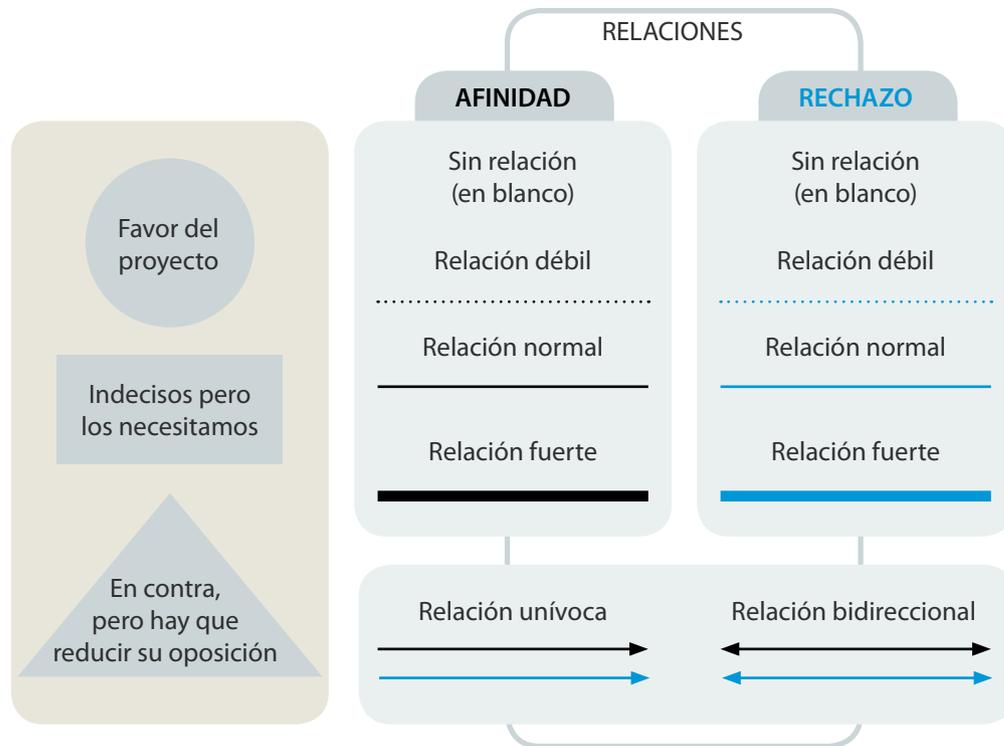
	Zubia	Peligros	Íllora	Benamaurel	Albolote	Gaudix	Montejícar	Ogíjares	Diput.
La Zubia		2			1	3	3		
Peligros	2		1	3	3	2	1		
Íllora	2	3		2			1	1	
Benamaurel	1	3	2		3	1	2		
Albolote	2	3	2	3		1		1	
Gaudix									
Montejícar									
Ogíjares									
Diputación	1	2	3		3	1	2		
Aceptación	7	13	1		7	5	3		
Rechazo	1		7	8	3	3	6	2	

Tabla: Matriz de datos del ejercicio realizado en con el Grupo de Trabajo.
En Negro respuestas a primera pregunta; de afinidad.
En azul respuestas a segunda pregunta; de rechazo.



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

Mapa social



Con estas indicaciones gráficas, se construye el mapa social, identificando mediante círculos los colectivos o individuos a favor del proyecto, mediante rectángulos los indecisos y mediante triángulos los opositores al proyecto.

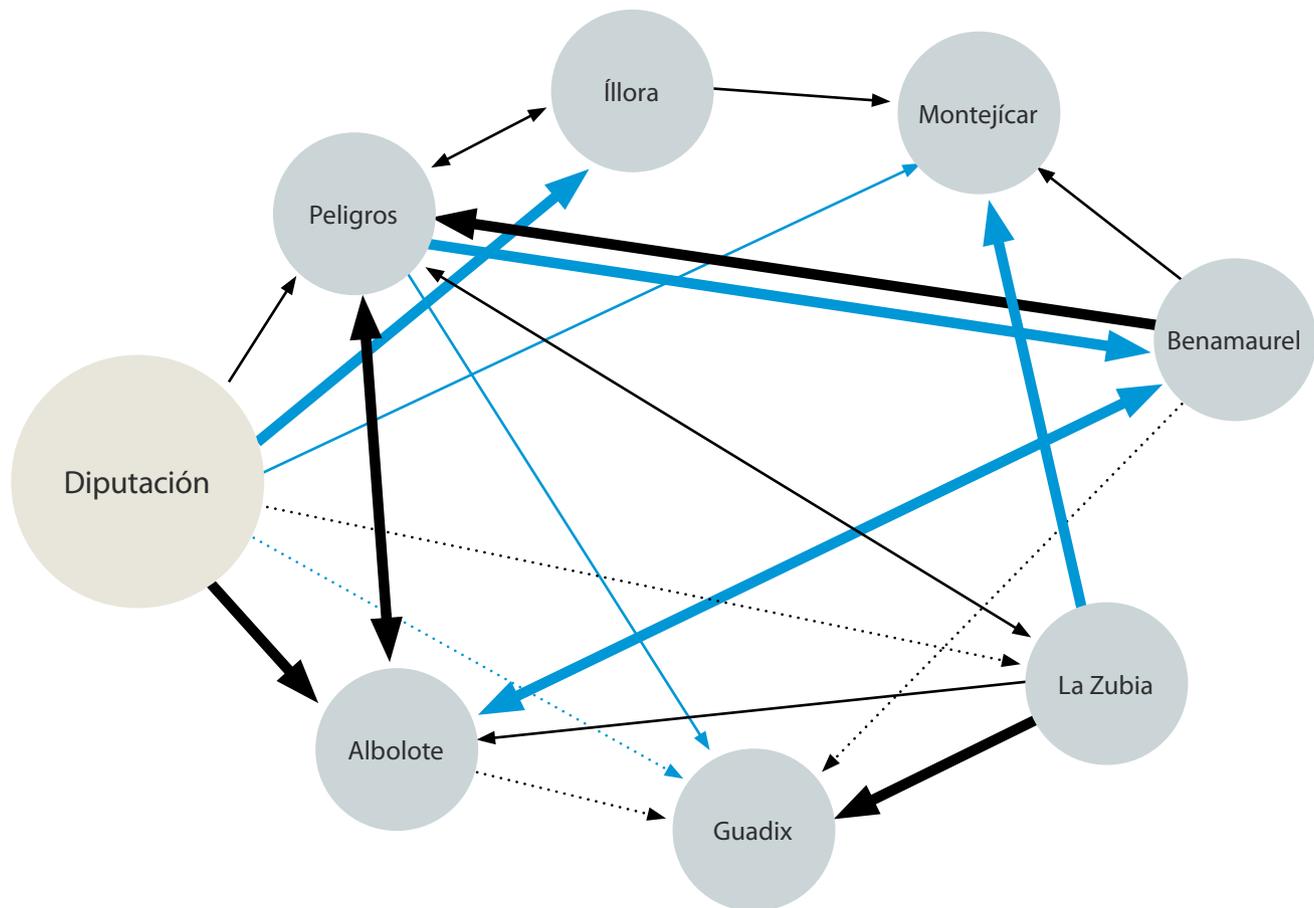
¿Qué destacaríamos del resultado obtenido?.



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

El siguiente gráfico muestra el resultado de las relaciones de rechazo o afinidad y su intensidad, según hemos explicado anteriormente.

Sociograma fruto del ejercicio en el grupo de trabajo





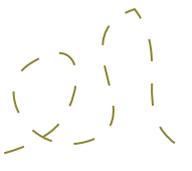
▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

Tabla de interacciones

Para realizar la tabla de interacciones, se reconocen los diferentes grupos sociales, se asocian con las figuras. Posteriormente, bien mediante consulta directa, entrevistas o mediante observación y análisis se indica la presencia y la intensidad de la interacción entre estos distintos grupos sociales. Finalmente podrás realizar el diagrama.

El número de figuras que aparece en este documento es orientativo.





▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

4. LA ELABORACIÓN DEL DIAGNÓSTICO PARTICIPADO

Esta fase del proyecto tiene un carácter integrador de todos los instrumentos de recogida de información. El Gabinete Técnico deberá analizar y sintetizar los contenidos obtenidos mediante varias técnicas y obtener una “imagen objetiva” gracias a las aportaciones de la población y de los datos de tipo más técnico.

El diagnóstico consiste en la Interpretación/valoración de la situación actual del sistema a la vista de su trayectoria ambiental, histórica y social y de su evolución previsible. Se concreta en una relación estructurada de problemas –actuales y potenciales-, de amenazas, de aspiraciones de la población y de oportunidades, indicando para cada uno de ellos las causas y los agentes implicados.

4.1. EL PROCESO DE PARTICIPACIÓN

Este proceso se alcanzará mediante diferentes etapas, articulando un recorrido lógico que va desde las emociones y percepciones sobre el entorno, el espacio y elementos a mejorar (red de movilidad peatonal escolar para el proyecto de Caminos Escolares Seguros) hasta los argumentos racionales, objetivos y técnicos generados entre todos los agentes sociales partícipes y responsables en el municipio.

El proceso estará dividido en cinco etapas principales.

- **Etapa 1ª.** Diagnóstico preliminar.
- **Etapa 2ª.** Auditoría de paseabilidad y priorización de problemas. Recogida de percepciones, emociones y opiniones.
- **Etapa 3ª.** Propuesta de una “imagen objetivo”. Construcción de un escenario alcanzable que responda a las necesidades de mejora de la movilidad escolar y peatonal. Fines, Objetivos y medidas.
- **Etapa 4ª.** Materialización y redacción de las propuestas. Establecimiento de instrumentos y herramientas de gestión y seguimiento. Selección de los indicadores (modelo, de flujo y de calidad).
- **Etapa 5ª.** Puesta en marcha, evaluación y seguimiento.



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

4.2. EL DIAGNÓSTICO PRELIMINAR

El diagnóstico preliminar es un documento abierto redactado por el gabinete técnico municipal y sirve de documento inicial, para su debate y análisis.

EL diagnóstico preliminar pretende proporcionar unas bases para la planificación y la gestión municipal. Es un documento de reflexión para compartir con los grupos sociales interesados para abordar, en un segundo paso, la diagnosis participada.

Facilitar el desplazamiento escolar seguro es una tarea compleja. El estudio preliminar de la red viaria alrededor del Centro Educativo ofrece imágenes claras sobre las que ir seleccionando la red de itinerarios preferentes. Sobre este primer análisis y las imágenes cartográficas que ofrece, es más fácil iniciar el posterior debate y la exploración de soluciones.

4.2.1. RED PEATONAL MUNICIPAL Y ESCOLAR

La finalidad última de una **RED** peatonal municipal 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.

Se trata de estudiar y definir una red peatonal capaz de articular el conjunto urbano, iniciando esta andadura con la implantación de una **red peatonal escolar**, cuyos fines además de intervenir en la movilidad global del municipio, son aquellos derivados de los objetivos de autonomía infantil, salud y seguridad.





▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

Para comenzar, entendemos que lo fundamental es buscar un escenario con un horizonte a medio o largo plazo que defina una red peatonal municipal y que pueda ser impulsado en una primera etapa a través del **Camino Escolar Seguro**.

Aunque los proyectos de camino escolar poseen un ámbito de actuación definida, con el tiempo se demuestra que la búsqueda de itinerarios seguros que garanticen la movilidad no motorizada en parámetros de autonomía, seguridad, responsabilidad para los niños y niñas y las familias en sus desplazamientos al centro escolar, logran superar los objetivos de la propuesta inicial y dan un salto, para abordar las necesidades de la movilidad no motorizada en todo el municipio y para todos los ciudadanos.

Los escolares también pueden participar en el estudio de las calles



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.



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

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 esta compuesto por las infraestructuras y el modo como 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; 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.

Variables a analizar;
acerado, rebajes,
alineaciones arbóreas,
intersecciones, y
señalización



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



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

espacios y permitan realizar el recorrido, para lo cual hemos de tener en cuenta: aceras, paseos o alineaciones de arbolado, arriates y plazas.

En el espacio público urbano son, además, muy importantes, las estructuras transversales que permiten la conexión en sus nodos con los barrios, infraestructuras y áreas locales.

4.2.2. CONSTRUYENDO LA RED PEATONAL ESCOLAR

En este apartado expondremos sintéticamente el proceso mediante el cual podemos realizar una selección preliminar de los itinerarios que pueden configurarse como **red peatonal escolar segura**.

La red peatonal escolar se seleccionará a partir de:

- El estudio de gabinete o visión técnica centrada en los elementos físicos del entorno escolar: aceras, cruces, etc. su presencia o ausencia, su calidad, su continuidad, etc.
- Los itinerarios prioritarios realizados por las familias y escolares. Ellos al usar ciertos caminos ya están demostrando cuáles son sus preferidos por comodidad, seguridad, belleza, servicios, etc.

El establecimiento de esta red peatonal escolar es una simplificación del problema de movilidad municipal. Aunque no sea fácil, es una manera honesta y justa de abordar los desplazamientos peatonales seguros dentro del municipio, y además si se ofrece la participación de la comunidad escolar; familias, escolares y profesorado será una propuesta aceptada y defendida.



Reflexiones y consejos

para diseñar la red peatonal escolar preliminar

Recoger información preliminar.

Realizar un análisis y diagnóstico preliminar: la visión técnica.

Incluir los recorridos preferentes realizados por las familias y los escolares. Información obtenida de las encuestas de movilidad familiar.

Integrar toda la información y seleccionar una red viaria peatonal.

Revisar los objetivos generales del proyecto.

Seleccionar la red peatonal escolar y establecer las áreas o puntos de intervención y presión de las medidas de mejora.

Acudir al análisis documental de documentos previos y descriptivos de la situación actual.

Análisis de la **oferta** de movilidad. Recogida de atributos de las variables en campo. Análisis en gabinete técnico.

Análisis de la **demanda** de movilidad. Cuestionarios de movilidad aplicados sobre familias y escolares.

Integración del análisis de la oferta y demanda por el gabinete técnico.

Acudir a los objetivos iniciales y a sus indicadores y confirmar que la propuesta es coherente.

Diseño de una **red peatonal** preliminar y medidas iniciales para su viabilidad.



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

Las exploraciones científicas muestran que a partir de 1500 m se reduce bruscamente la voluntad de desplazarse “a pie” en los trayectos urbanos obligados. Desplazarse no más de 500 m para acceder a un servicio público parece una distancia prudente, por eso consideramos que realizar la exploración, diagnóstico de las vías en un radio de 300 m alrededor del centro escolar es una orientación básica en el diagnóstico preliminar. Así que las principales intervenciones de mejora o de adaptación a la paseabilidad se deberían llevar dentro de ese área y en especial en la red peatonal escolar seleccionada tras la integración de todas las herramientas de análisis y diagnóstico tanto técnicas como de participación social.

4.2.3. ANÁLISIS DOCUMENTAL

Recogeremos información elaborada previamente que nos permita aproximarnos a la realidad del municipio y del entorno escolar. Alguna información que podemos solicitar al Ayuntamiento y que podrá o no tener disponible, es:

- Principales datos de contacto: responsables políticos y técnicos de las áreas involucradas.
- Diagnósticos ambientales (Agenda 21).
- PGOU, Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMOUs)
- Diagnósticos de tráfico, movilidad o seguridad vial
- Diagnósticos sobre obras y servicios
- Características de los servicios de transporte público
- Aforos de vehículos, principalmente en las calles del entorno escolar
- Estadísticas (censos de los distritos que corresponden con el distrito educativo del Centro Escolar en cuestión)
- Estadísticas de vehículos en esos distritos, si se pudiera desagregar

Información que debemos solicitar al **Centro Escolar**:

- Solicitud de información al centro escolar. ([Descargar material](#))



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

4.2.4. LA VISIÓN TÉCNICA

La información preliminar para iniciar el diagnóstico vamos a separarla en dos categorías:

Análisis de la Oferta para el desplazamiento:

Con la oferta nos referimos a las condiciones que ofrecen las diferentes vías a los ciudadanos para desplazarse y alcanzar los diferentes destinos. Este será el apartado más extenso en este episodio preliminar y contendrá el análisis documental, los datos básicos del Centro Escolar y las caracterizaciones de las vías.

Análisis de la Demanda para el desplazamiento:

Con la demanda nos referimos a los itinerarios preferentes realizados por los peatones y los escolares con sus familias tanto en vehículo a motor como de manera activa. También incluiremos las demanda realizadas por los colectivos vecinales referentes a los conflictos de movilidad y tráfico en este área y las percepciones y medidas tomadas por los agentes de la seguridad vial. Este apartado se nutrirá de las encuestas a familias, escolares y las entrevistas a policía local y los grupos de discusión o foros realizados sobre el tema con anterioridad o sobrevenidos.

Para el análisis de la oferta realizaremos:

Caracterización de la red viaria

- Tipología de las vías
- Características de los accesos
- Viario interno e intersecciones
- Señalización y seguridad vial
- Parámetros y atributos de las vías

Caracterización de la señalización y seguridad vial

- Señalización vertical. Señalización de las zonas de peligro.
- Señalización horizontal. Pasos de Cebra
- Maniobras ilegales
- Puntos negros

Oferta de transporte público

- Tipos de transporte público
- Oferta de infraestructuras peatonales y carriles bici



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

Se realiza una toma de diferentes parámetros en el entramado viario interior del perímetro definido por el círculo de 300 m de radio con eje en la entrada del centro escolar; a esto lo denominaremos “perímetro caracterizado”. Por otra lado, las calles perimetrales del recinto escolar las denominaremos “perímetro escolar”.

Se recogen los parámetros, mediante trabajo de campo en un formato previamente diseñado, de todas las vías del “perímetro caracterizado” o “area de influencia. ([Descargar material](#))

Posteriormente se vuelcan los datos desde las fichas de campo a algún software tipo “sistema de información geográfica (SIG)”. Esto nos permite tener vinculados los parámetros que nos interesan (acerado, intersecciones, señalización, etc.) con las vías. Los SIG nos permiten obtener información sectorial, agregada o desagregada y visualizar la oferta de movilidad que tienen las vías (la idoneidad o no del espacio para acoger el desplazamiento activo de los escolares y familias) y de este modo proceder a tomar decisiones.

Para el análisis de la demanda realizaremos:

Recogida de datos de entrevistas o cuestionario a padres/madres y AMPAS

- Cuestionario de distribución modal del desplazamiento a padres/madres
- Encuestas de percepción y hábitos realizadas a alumnos y alumnas y a padres y madres.

Se consulta sobre el modo de desplazamiento; motorizado o no, sobre los itinerarios realizados. También se consulta sobre la percepción que tienen de los riesgos y peligros durante el recorrido. Además se les pregunta que indiquen qué lugares son de su agrado y ¿por qué?

Normalmente se realizan a principio de curso con la ayuda de los profesores o del centro escolar.



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

Entrevista con agentes de policía, autoridad local o técnicos

- Problemas de movilidad
- Hora de comienzo y final del conflicto. (Identificar el periodo de toma de datos)
- Lugares conflictivos y puntos negros
- Percepción sobre posibles propuestas

Las encuestas o cuestionarios

La encuesta consiste en aplicar un cuestionario estándar a una muestra representativa de un determinado universo poblacional. Diseñada la estructura de la investigación (fijado el objeto de estudio, los objetivos, las hipótesis, los temas y las variables de la investigación), dos son las tareas que se imponen: elaborar el cuestionario y extraer una muestra representativa del universo objeto de estudio.

En la encuesta, el cuestionario es el instrumento utilizado para recabar tanto información objetiva como subjetiva de la población representativa del universo poblacional objeto del estudio.

En la encuesta hemos de distinguir entre preguntas de hechos y preguntas sobre hechos subjetivos. Las preguntas de hecho se realizan para obtener información objetiva referida al propio sujeto, por ejemplo, nivel de renta, partido al que se vota, edad, nivel de estudios, etc. Las preguntas sobre aspectos subjetivos abarcan todo el amplio espectro de las opiniones, actitudes, intenciones, valores, juicios, sentimientos, motivos, aspiraciones, expectativas, etc.

Requisitos para la formulación de las preguntas (Rodríguez Villasante, 2001)

- Claridad
- Expresar un única idea
- Evitar condicionar las respuestas



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

La muestra se corresponderá con el universo de alumnos del centro escolar o con el conjunto de alumnos/as del grupo con el que vamos a trabajar.

Entrevistas a informantes claves en el territorio

La entrevista a informantes clave del municipio.

Consiste en la recogida de información a través de un proceso de comunicación, en el transcurso del cual el entrevistado responde a cuestiones, previamente diseñadas en función de las dimensiones que se pretenden estudiar, planteadas por el entrevistador (Buendía, 1998).

Emplearemos un tipo de “entrevista semiestructurada”, partiendo de un protocolo de cuestiones previamente elaborado atendiendo a las variables sugeridas por el proyecto y la Administración/promotor, pero siendo permeables y flexibles en el transcurso de la misma a las aportaciones espontáneas del entrevistado. ([Descargar material](#))

Los grupos sociales interesados, afectados o que demandan el proyecto, serán los principales destinatarios sobre los que se puede dirigir estas entrevistas.

VARIABLES A RECoger en la entrevista:

Percepciones sobre el estado del medio ambiente y de las condiciones de movilidad en el entorno del centro escolar y, de manera general, sobre las condiciones de movilidad en el municipio.

En esta entrevista también se les consultará sobre los programas en curso diseñados para mejorar las condiciones ambientales, sociales y sobre movilidad del municipio.

Explorar en su discurso las estrategias que se debieran de emplear y la aceptabilidad y participación de la población hacia una movilidad dirigida al peatón.

Explorar las interacciones entre agentes, sectores y percepciones.



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

4.2.5. CUESTIONARIOS DE DISTRIBUCIÓN MODAL DE LA MOVILIDAD O DESPLAZAMIENTO

Estos cuestionarios; **encuestas modos de desplazamiento, encuesta movilidad familiar y encuesta a niños**, ([Descargar material](#)) tienen la misión de recoger los modos de desplazamiento (a pie, en coche, en bici, moto o bus) la forma (acompañado con familiares, con amigos, sólo/a, con abuelos, vecinos, etc.) y la frecuencia en la que así se producen. Ésta es una información de posición, nos manifiesta cómo se producen los desplazamientos en un determinado momento, y nos permite explorar si se producen cambios una vez que apliquemos diferentes intervenciones en la sociedad; programas educativos, sensibilización o transformaciones de la oferta de movilidad. Como se explica en el apartado 2.5 se deben realizar al principio y al final de la puesta en marcha del Proyecto, y en cada curso escolar. Es la única manera de analizar de manera objetiva los cambios. Además es una herramienta usada en todos los proyectos, lo que permitirá obtener comparaciones entre nuestro caso y otros casos.

La aplicación de la encuesta de modos de desplazamiento y la encuesta de los niños puede ser diversa:

En el Centro Educativo

Como se explica en el apartado “6. La participación del Sistema Educativo”, la forma más eficiente de realizar la encuesta de modos es en el aula. Diariamente, nada más llegan los escolares su profesor o profesora les reparte el cuestionario donde cumplimentan el modo y la forma en que regresaron el día anterior a casa y cómo han venido esa mañana al Centro Educativo. ([Descargar material: resultados, recogida de datos, ficha del alumno, directrices profesorado](#))

En casa con la Familia

No es la fórmula ideal, ya que las respuestas pueden estar condicionadas por el programa, además en muchas ocasiones se despistan los cuestionarios o no se rellenan.

Por otro lado, rellenerlo en casa, ofrece la oportunidad a las familias de reflexionar conjuntamente con sus hijos/as sobre este conflicto.



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

La aplicación de la encuesta de modos de desplazamiento familiar:

En casa, para la Familia

Es un cuestionario para responder relajadamente en casa. Se consultan aspectos sobre los modos de desplazamiento de sus hijos y sobre el itinerario y sobre la percepción de la movilidad en el municipio y especialmente en el ámbito escolar. ([Descargar material](#))

Integración con los datos subjetivos y definición de la red peatonal escolar preliminar

En este apartado se integra la información y análisis realizada en el diagnóstico preliminar por los técnicos junto con las percepciones de los colectivos participantes extraídas de los primeros cuestionarios y entrevistas.

Es necesaria la participación de todos los colectivos en el análisis de la demanda





▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

4.3. EJEMPLO DE DETERMINACIÓN PRELIMINAR DE CAMINOS ESCOLARES SEGUROS

4.3.1. ANÁLISIS DE LA OFERTA Y DE LA DEMANDA

Caracterización de las vías

Para ejemplificarlo, emplearemos el análisis preliminar del proyecto de Caminos Escolares Seguros del municipio de Santa Fe como orientador de una posible alternativa de análisis.

Se han distinguido dos áreas alrededor de los centros escolares, por una parte el perímetro escolar, referido a las calles de acceso a los centros y por otra el “área de influencia” del centro escolar o “perímetro caracterizado”, definida a partir de una superficie circular con radio de 300 m y centro en la puerta de acceso principal del Centro Educativo. El estudio de oferta y demanda y la caracterización del viario y condiciones de seguridad y acceso se realizan dentro de éste área de influencia o perímetro caracterizado.

Trama del callejero caracterizado
y área de influencia
(300 m radio).
Colegio La Purísima.
Santa Fe





▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

Perímetro escolar:

Definido por aquellas calles contiguas con el Centro Educativo, donde se encuentran los accesos principales

Perímetro caracterizado:

Además del perímetro escolar caracterizamos las vías de acceso a los Centros en ese "área de influencia"

Se trazaran tantos círculos como entradas y salidas posea el centro escolar; cada círculo tendrá un "área de influencia", superpuesto, que será caracterizado. En color amarillo se resaltan aquellas vías principales que fueron caracterizadas.

Anchura de las calzadas

La anchura de las calzadas se corresponde con la distancia entre aceras, cuando éstas quedan segregadas del conjunto de la rasante. Este espacio es manifiestamente empleado para el paso de los vehículos rodados.

Anchura de calzada.
Distancia entre
bordes de aceras

En esta imagen se muestra la tipología de las vías atendiendo al criterio "anchura de la calzada". La zona representada se corresponde con el "área de influencia". Verde (peatonal); verde clarito (2,4 - 4,5 m); amarillo (4,5 - 7 m); naranja (7 - 9 m) y rojo (> 11 m)





▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

La anchura de la calzada es una variable objetiva para diferenciar vías, en especial aquellas por las que transitan los vehículos motorizados. Su análisis, junto con el número de direcciones y sentidos de cada vía, son un reflejo de la prioridad que se ha dado a la movilidad en el municipio. Así calles estrechas con dos direcciones y dos sentidos nos hacen pensar que estamos ante modelos que priman el desplazamiento motorizado. Sin embargo, calles con un único sentido y con voluntad de aliviar el tráfico del centro nos hace pensar que estamos ante estrategias que favorecen la movilidad peatonal.

En este área del municipio casi todas las vías caracterizadas son vías transitables por vehículos rodados, tan sólo hemos caracterizado una vía peatonal exclusivamente, y un pasaje peatonal. Existen muchas vías de coexistencia en el casco histórico, todas aquellas calles que quedan al sur (por debajo en la imagen) del centro escolar, aquellas que se corresponden con la estructura original de la ciudad.

Anchura de la calle o vía

La anchura de vía corresponde a la distancia entre los frentes de fachada a nivel del suelo.

Anchura de calle. Distancia entre frentes de viviendas

En esta imagen se muestra la tipología de las vías atendiendo al criterio "anchura de las calles" en el "área de influencia". Verde (4,5 - 7,4 m); amarillo (7,4 - 9,5 m); rojo (9,5 - 11,5 m); morado (11,5 - 15 m) y violeta (> 23 m)





▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

Los colores verde y amarillo se muestran en los tramos del viario correspondiente al casco histórico, así como en las intravías de las nuevas urbanizaciones residenciales de baja densidad. En rojo y morado se muestran aquellas vías que absorben los principales flujos dentro del municipio y de acceso a las vías intramunicipales.

En violeta se muestran una serie de vías que poseen anchuras superiores a 23 m y corresponden, en nuestro sistema de caracterización y clasificación, con vías públicas internas, que contienen servicios públicos, o espacios dotacionales (parques, jardines, plazas).

Se observa como gran parte del viario del centro histórico, parte inferior del centro escolar, se corresponde con vías de anchura menor a 7,5 m fruto del urbanismo medieval y de la función defensiva original. En gran parte de estas vías se produce un tratamiento mixto y de coexistencia, estando al mismo nivel la calzada y la acera.

Anchura de Aceras

Las variables analizadas en relación a las aceras se eligieron teniendo en cuenta la *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, Capítulo III, artículo 5, donde se definen las características de los itinerarios peatonales accesibles.*

Según este artículo estos itinerarios deben poseer una anchura libre de paso no inferior a 1,80 m, que garantice el giro, cruce y cambio de dirección de las personas independientemente de sus características o modo de desplazamiento. No presentará escalones aislados ni resaltes.

Por otra parte se dice: Los desniveles serán salvados de acuerdo con las características establecidas en los artículos 14. Excepcionalmente, en las zonas urbanas consolidadas, y en las condiciones previstas por la normativa autonómica, se permitirán estrechamientos puntuales, siempre que la anchura libre de paso resultante no sea inferior a 1,50 m.

Con anterioridad en normas de ciudades españolas avanzadas en estos aspectos, como Zaragoza, Madrid o Sevilla, aparecen recomendaciones por encima de los 1,5 m e incluso 2 m, que llegan a los 2,5 cuando existe mobiliario, farolas.



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

Teniendo en cuenta los rasgos de la trama urbana del municipio de Santa Fe, originada según modelos castellanos en el siglo XV, nosotros hemos acudido a un criterio más conservador, y hemos considerado la anchura de 1,3 m la medida mínima que ha de tener una acera para poder ser incluida en un itinerario peatonal. Somos conscientes que no es suficiente, pero al menos esta anchura permite el paso de dos peatones a la par, o el cruce sin tener que descender a nivel de calzada.

La anchura de la acera debe ser función de la anchura de la vía, si esta permite el paso de vehículos a motor y es menor de 3,5 metros no debería llevar acera y establecerse todo sobre plataforma única, al menos en el casco urbano de trazado tradicional en este territorio.

Realizaremos una descripción de la anchura de las aceras de ambos lados.

Anchura de las aceras izquierdas mayor a 1,3 m y de calidad en el tramo caracterizado

En esta imagen aparecen los intervalos (etiquetados) del tamaño de las aceras del lado izquierdo, del área inventariada: 0-1,3 m (amarillo); de 1,3-1,5 m (verde amarillento); de 1,5-2 m (verde claro), de 2-2,5 m (verde oscuro) y >2,5 m (verde azulado)



Es notable destacar que las calles con anchura de acerado menor, incluso menor a 1,3 m se encuentran en la proximidad del centro escolar; en los bordes de la ciudad medieval con los ensanches del siglo XX.



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

Calidad de las aceras

Entre las de mobiliario, barreras, alcorques, farolas y otros elementos que impiden el paso por las aceras reduciendo su calidad. Aquellas aceras que no poseían en su superficie estos elementos, y por tanto tenían superficie útil para caminar, se consideraba de buena calidad, mientras que aquellas aceras que poseían estos elementos o el pavimento se encontraba con déficit de mantenimiento, se valoraron con poca calidad; en definitiva establecimos tres categorías: buena, regular y mala en cuanto a calidad del acerado.

Anchura de las aceras derechas mayor a 1,3 m y de calidad en el tramo caracterizado



Si se analizan conjuntamente dos variables importantes como: poseer un ancho de acera > 1,3 m y poseer buena calidad en la plataforma, se obtiene una nueva imagen de las aceras, más ajustada a los requisitos que deben cumplir para nuestros propósitos de camino escolar seguro.

En las siguientes imágenes tan sólo aparecen aquellas vías que poseen condiciones aceptables para ser reconocidas como peatonales seguras. En verde-azulado y más oscura aquellas de mayor calidad.

Se observa que existen numerosas discontinuidades en la trama callejera próxima al centro escolar. Tanto es así que casi queda aislada la entrada principal del colegio. Podríamos decir que las aceras contiguas al colegio no poseen anchura suficiente, incluyen en su “rasante” elementos del mobiliario urbano, de infraestructuras, del código de circulación o de engalanamiento de la vía pública que reducen la superficie útil de la acera y en ocasiones pueden obligar al peatón a ocupar la calzada para desplazarse, sobre todo si éste se dirige con un carrito, o se encuentran vehículos mal aparcados sobre la acera.

Anchura de las aceras izquierdas mayor a 1,3 m y de calidad en el tramo caracterizado



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

Acerado tanto en margen derecha como izquierdas mayor a 1,3 m, con calidad y con paso peatonal, en el tramo caracterizado

Interconectividad ente calles

También queremos conocer si es posible realizar itinerarios seguros, al menos con anchura de acerado $> 1,3$ m por la trama caracterizada, bien por la acera derecha o bien por la izquierda. Para ello, exploramos la variables relacionadas con la interconectividad tanto entre calles como intra-calles.



La imagen muestra las vías que poseen una anchura de acera aceptable ($> 1,3$ m), bien en margen derecho o izquierdo y además permiten la conectividad mediante pasos de peatones con otras calles. Aquellas calles que no aparecen coloreadas no poseen estos mínimos. **Es una manera de detectar recorridos que se pueden realizar con regular seguridad de manera peatonal.**

Detectamos que existen multitud de discontinuidades en el área caracterizada próxima al Centro Educativo.

En las inmediaciones del Centro, en los últimos 150 m detectamos una serie de discontinuidades en la trama del callejero, medido en parámetros de tamaño de las aceras, su calidad y la conectividad entre las aceras y calles, que reduce notablemente la accesibilidad al centro escolar.



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

4.3.2. DEMANDA DE MOVILIDAD

Para seguir con el análisis y diagnóstico preliminar, hemos de conocer la demanda de medios y facilidades para la movilidad, el desplazamiento y la accesibilidad de las familias al colegio.

La demanda de movilidad son todas aquellas necesidades sentidas, percibidas o materiales que se manifiestan sobre las variables de desplazamiento de las familias y los escolares. Entre las herramientas que disponemos para explorar las demandas encontramos las encuestas y las entrevistas.

Recorridos familiares

Para conocer cuáles son los itinerarios preferentes realizados por las familias acudimos al cuestionario de movilidad que cumplimentan tanto las familias como los escolares. La información básica de este aspecto podemos extraerla del volcado de las respuesta a la pregunta abierta donde deben indicar el recorrido que realizan desde su casa al centro escolar y viceversa.

Hemos preferido acudir a esta pregunta frente a realizar directamente una matriz de origen destino asociado a su residencia porque son muchas las ocasiones que detectamos que las familias seleccionan un recorrido u otro en función de muchas variables y no siempre la de menor distancia; pasar a recoger a otros amigos o familiares, partir desde la casa de abuelos u otros familiares, pasar por una tienda para realizar una compra, etc. Cuando el itinerario es motorizado, este puede verse condicionado por las infraestructuras, la fluidez, las normas y sentidos del tráfico.

Además, acudimos al cuestionario, preferentemente relleno “en casa”, para extraer información sobre la calidad de ese itinerario (puntos negativos y positivos) y alternativas de mejora del mismo.





IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

También del cuestionario aplicado a las familias extraemos información útil sobre aquellos puntos que se señalan como peligrosos o desfavorables y aquellos bonitos, agradables, tranquilos y favorables de su itinerario.

En la imagen se señalan los puntos desfavorables que se corresponden principalmente con cruces de calles, intersecciones o lugares con baja visibilidad.

Puntos desfavorables en los itinerarios, descritos por las familias. E 1: 4.500



Los puntos favorables suelen coincidir con vías peatonales, o de cohesión, donde los vehículos se desplazan a bajas velocidades. También se señalan como positivo la exclusión temporal al tráfico de las calles colindantes a los centros educativos, así como la presencia de la policía local en algunos puntos comprometidos para el uso peatonal.

De manera general; la anchura de las aceras, la visibilidad desde las calles y hacia ellas, la belleza, armonía, la dotación de mobiliario urbano y de zonas ajardinadas, un bajo flujo de tráfico rodado son los motivos que aducen las familias encuestadas para considerar un punto o tramo agradable en su itinerario hacia la escuela.

Puntos favorables en los itinerarios, descritos por las familias. E 1: 4.500



Los peatones, en su interacción con la ciudad van estableciendo pautas de comportamiento, normas, ritos, secuencias, y acciones con las que se van apropiando del espacio. Estos espacios comienzan a poseer información adicional, muchas veces relevante, sobre lo que los peatones consideran importante, favorable o desfavorable. En un proceso de camino escolar seguro donde queremos transformar los hábitos y favorecer el desplazamiento activo hemos de prestar atención a aquellos espacios que ya poseen unas condiciones favorables y así lo han interpretado los peatones usuarios. Estos espacios, que en principio se deben custodiar y promover, pueden además, servirnos como referencia o trampolín para extender su efecto. Sus itinerarios preferentes, y la percepción que tienen de ellos nos orientará para establecer la **"Red Preliminar Peatonal Escolar"** que presentamos a continuación.



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

4.3.3. DEFINICIÓN DE LA RED PEATONAL ESCOLAR PRELIMINAR

Analizadas las variables, estudiados los casos, vaciados los cuestionario de desplazamiento modal aplicados sobre las familias y los escolares, entrevistados a los agentes de seguridad vial y mantenidas diferentes reuniones con responsables políticos, y familias, estaremos más cerca de definir la red peatonal escolar.

La **“Red Preliminar Peatonal Escolar”** deberá estar inmersa al menos en el perímetro mínimo de los 300 m de radio con centro en la entrada de los Centros Educativos, denominado **“área de influencia”**. Esta RED además nos ayudará a iniciar las intervenciones de manera paulatina, pues de manera prioritaria éstas deberían ejecutarse dentro de ese círculo y en especial en la red peatonal escolar seleccionada.

Las acciones de responsabilidad compartida y de participación ciudadana que veremos en capítulos posteriores se recomiendan realizar aprovechando esta RED definida, lo que simplifica y facilita el trabajo en estos contextos complejos.

En la imagen la red está compuesta por tramos de calles (naranja) y por nodos (azul). Algunos nodos, en especial los exteriores, son estratégicos, pues se configuran como puntos donde la RED debe ser permeable y permitir la coexistencia entre quienes acuden a pie y quienes acuden motorizados, y funcionar como receptores de estos últimos para que puedan dirigirse a pie el último tramo. Como alternativa estos nodos pueden quedar definidos cerca de áreas que permitan la intermodalidad.

Red Peatonal Escolar
“Preliminar”



Recomendamos que las vías pertenecientes a la RED comiencen a tener un enfoque diferente desde la administración municipal y se dirijan hacia una paulatina preferencia peatonal, o explorar e implantar medidas para la **“evaporación”** del tráfico de las principales calles que acceden en los últimos metros a los equipamientos que componen el Centro Educativo.



Reflexiones y consejos

para diseñar la red
peatonal escolar
preliminar

La red peatonal escolar preliminar, en otra bibliografía “araña de movilidad”, es un documento gráfico. Sobre él se aplicarán las medidas cautelares y de mejora consideradas.

La red peatonal escolar preliminar es un instrumento vivo, en constante cambio ya que dependerá de los desplazamientos de las familias y de las actuaciones que sobre el viario realicemos.

La red peatonal escolar definitiva, lo será cuando tan sólo acudan al centro escolar de manera motorizada aquellos a quienes cualquier otra alternativa sea inviable.

La red peatonal escolar es un concepto de gran utilidad para comenzar a transformar la movilidad del municipio hacia la prioridad de desplazamiento no motorizado.

Esta RED, por lo tanto, puede ser el instrumento necesario y preliminar para iniciar el trabajo con los colectivos afectados e interesados, con voluntad de transformar la situación, o puede ser una propuesta definitiva sobre la que intervenir para la mejora del desplazamiento hacia la seguridad, la salud y la sostenibilidad.



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

4.4. MAPEO COLECTIVO

La primera mirada a la calle la realizamos desde la sillita de paseo controlada por nuestros progenitores; al abandonar la silla comenzamos a construir nuestro espacio de intervención y desde ese momento no cesaremos de dialogar, adaptar y adoptar ese entorno a nuestras características y voluntades. Pero a menudo realizamos una mirada individual y egoísta de ese espacio urbano, por eso se hace necesario salir de esa perspectiva y evidenciar las diferentes percepciones para construir, en conjunto, una visión deseable, compartida, inclusiva y equitativa.

Qué es el mapeo colectivo

Es un proceso de construcción que desde una mirada compleja y diversa y a partir de los saberes y experiencias cotidianas de los participantes procura una transformación del espacio. Es un ejercicio de análisis de las experiencias individuales urbanas que se referencia sobre un plano o callejero -en este caso- y que se comparte para tener un documento gráfico que permita iniciar el debate para transformarlo.

Por lo general se realiza tras el diagnóstico preliminar pero puede hacerse también simultáneamente.

Sobre un soporte gráfico y visual (mapa o croquis del entorno escolar o área urbana donde se va a trabajar) se visualizan los problemas más acuciantes del territorio identificando las causas, reflexionando sobre otras conexiones con otras temáticas y señalizando las consecuencias.



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

En todos los casos, hay que tener en cuenta que el mapa es sólo una herramienta, y si su elaboración está inserta dentro de un proceso de organización y articulación colectiva, facilita el diagnóstico y la preparación de proyectos que comprometan la participación y se proyecten en el tiempo.

El primer objetivo es traducir y representar gráficamente en el mapa las emociones y los conflictos presentes en un territorio concreto. El mapeo colectivo es una herramienta para ser empleada por toda la comunidad interesada en el proyecto, en este caso: escolares, profesorado, familias, vecinos, responsables técnicos y políticos.

En nuestro caso, para realizar este diagnóstico sobre la idoneidad del espacio urbano, el “mapeo colectivo” integrará otra herramienta adaptada a la exploración de las variables de accesibilidad y caminabilidad; la auditoría de accesos, presente en el texto posteriormente.

Como veremos a continuación la auditoría de accesos nos permite simplificar y sistematizar una recogida de información siguiendo un recorrido urbano en grupo.

Recorrido urbano en grupos

Una de las maneras de realizar un mapeo colectivo; vivencial, próximo, compartido con objeto de explorar las condiciones del espacio urbano y ofrecer visiones para su análisis y mejora, son los recorridos urbanos en grupo. Estos recorridos deben proporcionar un ambiente relajado, emotivo, incluso lúdico que favorezca la participación individual y la síntesis grupal.

Durante el recorrido urbano para la realización de nuestro “mapeo colectivo” los participantes equipados con un mapa o croquis pueden acercarse además a vecinos para realizarles preguntas o consultas, pedirles su opinión sobre determinados temas, o simplemente que señalicen alguna problemática del lugar. Esta información se integra o se incorpora cualitativamente a la herramienta de la auditoría. Otro grupo puede estar tomando imágenes del lugar.

Esta información se puede completar con datos provenientes de todos los sentidos (olfato, vista, gusto, tacto y oído).



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

Pasos para realizar un taller de recorrido urbano en una jornada

A continuación anotamos una propuesta de secuencia para realizar un mapeo colectivo en un proyecto de Camino Escolar Seguro. La actividad puede llevar desde un par de horas hasta toda una jornada.

1. Se exponen brevemente los objetivos de la sesión.
2. Se exponen los objetivos de emplear este instrumento en el proceso.
3. Se ofrece al grupo que realice alguna consideración o que plantee preguntas que sean de su interés para ser exploradas en el recorrido, por ejemplo, incidencia del ruido, presencia y calidad de los accesos a los espacios públicos presentes en el recorrido, cumplimiento de la normativa urbanística en el recorrido, señalización, etc.

Posteriormente, se comienza la distribución en grupos de los participantes, no es necesario que sea por sintonía o afecto, es más, es recomendable que sean grupos heterogéneos y diversos pero si hemos de evitar que existan conflictos no resueltos con anterioridad. Hemos de partir de las percepciones legítimas de cada participante para producir al final un discurso compartido pero complejo con las aportaciones de todos dentro del grupo.

A cada grupo se le puede asignar un recorrido concreto; un itinerario de calles sobre las que realizar la exploración de todas los atributos considerados, o bien realizar siempre la observación de un atributo concreto en todas los itinerarios del área escogida para el análisis.

Principales atributos observables



- Continuidad del itinerario peatonal; calidad y cantidad de aceras.
- Cruces, intersecciones, pasos peatonales, pasarelas, etc.
- Condiciones ambientales; contaminación atmosférica, sonora, olores, recogida de residuos y limpieza, belleza y conservación del patrimonio.
- Comportamiento de los usuarios: peatones, conductores, ciclistas y otros.



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

Posteriormente, con adhesivos de diferentes formas podemos representar los atributos explorados y se les asigna un color en función de la una escala de valor decidida previamente, por ejemplo: rojo para una valoración negativa y verdes para valoraciones positivas, tal como se muestra en el ejemplo de la imagen anterior.

También en el ámbito escolar se puede realizar este tipo de mapeo. En el apartado 6 comentamos las actividades que pueden realizarse en el aula. A nivel educativo los cursos de menor edad pueden realizar un mapeo sensorial y los cursos mayores pueden realizar un mapeo donde se registren otros atributos urbanos, como la calidad de las aceras, la existencia de señales o el comportamiento de peatones y conductores. En el apartado Recursos correspondientes pueden descargarse estas actividades didácticas. (Descargar material: [Soy tu camino encantado](#), [camino de sensaciones](#))

Los mapeos escolares pueden surgir desde propuestas como la realización de un “mapa emocional” individual del trayecto del “cole” a casa, o viceversa que, posteriormente, se consensue e integre. También puede ser una propuesta organizada en el aula basada en ser investigadores del camino con la misión de resolver algunos casos de injusticia urbana presentes en la ciudad; vehículos subidos a las aceras, mal aparcados, sin respetar pasos peatonales



Para facilitar el trabajo en grupo, sobre todo cuando existen algunas distancias, en ocasiones debemos acudir a técnicas de construcción social; como dinámicas de cohesión.



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

Dinámicas de cohesión

Podemos ofrecer siempre, para comenzar nuestro trabajo, una sencilla dinamización que favorezca la cohesión grupal, favorezca el conocimiento interno del grupo y procure situar a los participantes en posiciones equidistantes, para reducir roles con posiciones singulares previas.

El Bingo

El propósito de esta actividad es mejorar el conocimiento del grupo de participantes, tanto del nombre de cada miembro como de algunas de sus percepciones y actitudes.

El objetivo de esta actividad es invitar a todo el grupo a romper la estructura de posición previa, ofreciendo la posibilidad de desplazarse por la sala y procurar mediante el diálogo hacerse con el conocimiento de los participantes mediante una serie de preguntas, o proposiciones incluidas en una ficha a modo de cartón de bingo.

Se realiza una tabla donde se incluyen proposiciones, afirmaciones, preguntas o consultas, en este caso referentes al tema de movilidad.

Se entrega un cartón (son iguales todos) a cada participantes y cada uno tiene que encontrar quién de los compañeros comparte o es capaz de responderle adecuadamente a cada una de las proposiciones.

Como ocurre en el bingo, el motor de la dinámica es lograr una línea, o un bingo, con las proposiciones presentes en el cartón individual cumplimentadas con el grupo de participantes. Se podrá ofrecer un incentivo a los que consigan la línea o el bingo en primer lugar; por ejemplo, escoger la temática o custodiar y encargarse de alguna de los instrumentos de recogida de información (cámara de fotos).

Una vez que se tienen identificados los participantes con las respuestas y cumplimenta una línea o el cartón completo, gritas ¡LÍNEA! O ¡BINGO! Y se comparten los nombres.



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

Este puede ser un ejemplo de cartón de bingo para distribuir entre el grupo de participantes en una sesión inicial.

¿Conoces si en la Calle "X" nació alguna persona ilustre?	¿Sabrías decirme cuál es la velocidad máxima permitida en la Calle "Z"?	Es necesario extender el número de calles 30 para reducir los siniestros	La bici urbana es el medio más eficiente para desplazamientos entre los 500 m y los 5 Km		¿Consideras la calle "....." como las más insegura del recorrido al colegio?
	¿Por qué le pusieron el nombre "Y" a la Calle "Y"?	¿Quién puede denunciar una infracción al código de la circulación?	Pon aquí tu principal preocupación sobre movilidad y localiza a alguien que la comparta contigo	La movilidad se ha convertido en uno de los principales problemas de las grandes y pequeñas ciudades	Busca a alguien que comparta contigo el lugar mas desagradable del itinerario al Colegio
Busca a alguien que comparta contigo el lugar mas agradable del itinerario al Colegio		¿La expansión urbana en residenciales unifamiliares influye negativamente en la movilidad peatonal?	¿La presencia del coche en las inmediaciones de los colegios dificulta el acceso peatonal?	La principal razón por la cual las familias no permiten a sus hijos/as acudir solos al colegio es miedo Si/NO	¿Consideras que los escolares tienen que acudir solos Colegio?

4.4.1. AUDITORÍA DE PASEABILIDAD

Las auditorías de paseabilidad son herramientas de intervención social, adaptables a los recorridos urbanos en grupos, que se integran al diagnóstico preliminar (desarrollado por el gabinete técnico) para completar el análisis del territorio estudiado, en este caso la red peatonal escolar segura propuesta, y ofrecer un análisis participativo.



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

Cómo de paseable es tu barrio

Es evidente que uno de los primeros pasos para superar un conflicto es conocer las variables que intervienen, la tensión que producen y la dirección en la que se produce. En este caso, necesitamos conocer y explorar las razones por las que cada día es más difícil que los escolares acudan al centro escolar de manera activa y con seguridad, y no sólo ellos sino también el resto de ciudadanos que no emplean el vehículo privado.

Como ya señalamos, hay razones sociales, ambientales y urbanísticas, y dentro de éstas últimas, de modelo, de diseño y de ejecución, que dificultan el desplazamiento activo y seguro en las urbes. Para realizar un análisis del diseño y la ejecución de nuestras vías y de su idoneidad como estructuras que permitan el desplazamiento peatonal, podemos acudir a las auditorías de paseabilidad.

La auditoría de accesos o accesibilidad peatonal, auditoría de paseabilidad o auditoría de desplazamientos peatonales, es una herramienta para ser usada por los técnicos de las administraciones locales, consultores y grupos sociales para identificar las características de los atributos e indicadores de la seguridad peatonal, la accesibilidad y la dotación de equipamientos, e identificar medidas adecuadas de mejora. Al final habrá que documentar los resultados de la situación en un informe de auditoría y proponer un plan de acción para el Ayuntamiento.

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: alcalde/sa, concejal del área, o algún técnico el área de movilidad (por este orden).
2. Representantes de las asociaciones interesadas en participar.
3. Mediador/a-Asistente. Persona o personas que facilitarán o guiarán la propuesta.



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

El principal propósito de esta herramienta es 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.

Pasos para llevar a cabo esta herramienta

1. Se comunica al responsable político municipal del área o al alcalde/sa la voluntad de realizar esta actividad con objeto de **proponer mejoras peatonales** de este espacio y de que nos garantice la recepción de las medidas y la audiencia en un día a su disponibilidad para escuchar de manera directa a los interesados.
2. Se comunica al grupo de representantes la propuesta y la aceptación del responsable político.
3. Se establece fecha para realizar la auditoría. Se realiza la auditoría.
4. Se redacta el informe y un documento visual que exponga las propuestas surgidas del grupo de representantes tras la auditoría de paseabilidad por parte del gabinete técnico.
5. Se envía el informe al grupo de participantes para que revisen, modifiquen, soliciten aclaraciones o se solicita cita con los responsables políticos y técnicos.
6. Se mantiene el encuentro con el responsable político, tal como se acordó, para manifestarle los resultados y conclusiones extraídas y entregarle un informe de lo realizado; solicitando algún compromiso de intervención para mejorar las situación, unos plazos de ejecución y unas medidas prioritarias.

Las auditorías de accesos nos proporcionan un instrumento sistemático (repetible y comparable) que además permite integrarse en los mapeos colectivos. En nuestra experiencia las auditorías de accesos han sido la herramienta empleada en los recorridos urbanos colectivo, como mapeo colectivo, que nos ha permitido explorar la situación, la evolución o evidenciar percepciones diferentes en el grupo.

Desde un punto de vista operativo, la auditoría de accesibilidad posee tres episodios claramente señalados; **un trabajo de campo, uno de gabinete y una reunión con los responsables municipales políticos y técnicos** para presentar los resultados y recibir los compromisos.



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

Trabajo de campo

- Se proporciona un callejero con la red de calles a auditar.
- Se indica el itinerario preferente a tomar.
- Se proporciona el “estadillo” o lista de chequeo, uno por cada tramo de calle.

Llamaremos **tramo de calle** a aquel que se prolonga a través de una misma calle entre dos intersecciones (cruces, placetas, discontinuidades). Es importante realizar la auditoría sobre tramos de calle, frente a calles enteras o prolongaciones de calles. El tramo de calle generalmente mantiene una distancia media en cada barrio, posee una distancia adecuada para explorar y valorar y suele ser homogéneo.

- Se establece un secretario/a que rellene, para cada tramo.

Trabajo de gabinete

- Vaciado del estadillo de campo, o lista de chequeo. Se realiza un análisis de las respuestas emitidas por los participantes. Se agrupan las respuestas y se busca un sentido discreto para cada tramo de calle explorado y una tendencia general en las respuestas para trasladarlo al informe.
- Redacción del primer informe por el gabinete técnico o los técnicos municipales.
- Enviado a los participantes para la aprobación de este primer informe. Si hubiera que realizar correcciones, aclaraciones o nuevas aportaciones; éstas se realizan y de nuevo se envía a los participantes para un definitivo refrendo.

Reunión con los responsables municipales

- Con el informe redactado, que incluye la auditoría y algunas de las alternativas de mejora, se solicita la audiencia con el ayuntamiento.
- Durante el encuentro con los responsables municipales los participantes muestran sus preocupaciones y sus alternativas de mejora, solicitando la intervención municipal así como un compromiso con unos plazos para ir realizando mejoras en el espacio urbano para mejorar las deficiencias detectadas y favorecer el desplazamiento activo y seguro a la comunidad escolar y al resto del vecindario.



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

En el diseño de una herramienta para realizar la auditoría de accesibilidad es necesario que formulemos las preguntas adecuadas: cuáles serán las categorías o atributos que consideramos deban incluirse, qué esperamos con las repuestas y qué destino tendrá.

Ejemplo de preguntas que hemos de realizar para preparar una Auditoría de paseabilidad

PASOS Y PREGUNTAS	NOTAS
PASO 1º. DEFINE TUS OBJETIVOS	
¿Cuál es el objetivo de este paseo?	
¿Cómo se informará a los participantes?	
¿Cómo se usará la información extraída durante el paseo?	
¿Será una actividad puntual o se realizarán más?	
Otras:	
PASO 2º. IDENTIFICA LA AUDIENCIA	
Lista de interesados y personas clave	
Para cada interesado: Conocer su actitud hacia el desplazamiento a pie; apoyo/rechazo/sin opinión formada	
¿Qué necesitan conocer para apoyar el proyecto?	
¿Quién puede ayudar para atraerlos?	
Otros	
PASO 3º. SELECCIONAR LA LOCALIZACIÓN	
¿Dónde realizar el paseo?. Seleccionar el área fuera del Centro Educativo	
¿Qué temas quieres resaltar durante el paseo?	
¿Qué destinos quieres incluir?	
¿Es un área con un apoyo político reconocido?	
Otras:	
PASO 4º. DISEÑA EL PASEO	
¿Duración?. Recordar incluir las paradas y los momentos de diálogo	
Realiza la ruta y comprueba que no existen riesgos.	
Elegir y señalar los puntos de inicio y final de la ruta, así como lugares de descanso	



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

PASO 5°. MATERIALES PARA EL PASEO

Prepara un callejero general con la ruta	
--	--

Preparar una lista con las cuestiones referenciadas en el mapa	
--	--

Realiza imágenes fotográficas	
-------------------------------	--

PASO 6°. CONSIDERACIONES TRAS EL PASEO

Realiza alguna pregunta como: ¿Cuáles fueron las tres cosas más interesantes que has visto?	
---	--

¿Cuáles fueron las tres cosas peores que has visto?	
---	--

Señala los lugares más agradables para andar y las peores	
---	--

Pregunta por lo que podríamos cada uno de nosotros hacer para caminar en la ciudad más	
--	--

Invítales a participar en el proyecto y que decidan cómo y cuándo	
---	--

Agradece a todos la presencia y compromete a seguir en las siguientes etapas	
--	--

Otras:	
--------	--

Hay dos tipos de destinos para las auditorías de paseabilidad:

- **Auditorías desde la óptica técnica.** Diseñada para identificar las deficiencias en el medio físico y generar una lista de tareas. Este proceso generalmente se realiza en gabinete y mediante secretarías técnicas externas o internas municipales y generalmente movidos por criterios reglamentarios (legislación, ordenanzas), económicos y de disponibilidad de personal (trabajadores).
- **Auditorías desde la óptica de la población.** Diseñado para interactuar con la población, dialogar y reflexionar sobre el medio ambiente; en concreto, sobre la idoneidad del espacio para contribuir al desplazamiento activo y obtener apoyos, así como ideas, y alternativas. Las alternativas propuestas parten desde aquellas dirigidas a la movilidad hasta consideraciones sobre urbanismo, obras o actividades. Este proceso consiste en realizar paseos con los líderes locales; formando opinión, emocionándose, compartiendo aspiraciones e identificando oportunidades para el cambio.



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

Nuestro modelo propone una combinación de ambos, que proporcione una más comprensiva auditoría de la paseabilidad local. Como caminar no es un ejercicio técnico, pero sí una importante faceta de la vida en comunidad, consultar y experimentar un lugar concreto, calle, plaza, provee de información esencial acerca de cómo las personas lo usan y disfrutan o padecen.

Para realizar el trabajo de campo de la auditoría deberemos de disponer de una lista de chequeo. Ésta consiste en una tabla de doble entrada donde se asigna unos valores a los diferentes atributos de las categorías de análisis: aceras, intersecciones, tráfico y ambiente.

Lista de Chequeo

Un diseño aproximado de esta **lista de chequeo o estadillo** ([Descargar material](#)) para aplicar directamente en el recorrido callejero podría tener esta estructura.

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					
Continuidad					
Rebajadas, lisas, intactas					
Libres de alcorques, señales, mobiliario					
Permite el paso de al menos dos peatones. Anchura mínima 155 cm					
Separación entre las aceras y el tráfico					



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

- **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, aún 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 1,55 m:** Permite el paso de al menos dos peatones. En la legislación actual no existe unas indicaciones mínimas sobre la anchura de la acera. Sólo en la normativa de accesibilidad universal se establece que las aceras deben permitir el paso de sillas de ruedas o dispositivos que asistan al desplazamiento. En nuestro caso, además, consideramos que debemos favorecer el desplazamiento desde una óptica humana. Por lo tanto, que mientras andamos por las aceras, podamos 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 1,55 m.

Bajo nuestras consideraciones en calles de calzada de menos de 3,5 metros no debería instalarse aceras y si evitar o reducir el tránsito de vehículo y disponer de plataforma única.



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

- **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 1,55 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 le 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 100 m					
Ubicados los pasos de peatones en lugares coherentes					
Si la calle tienen dos o más vías existe mediana					
Posee "pasos elevados"					
En cruces con semáforos					
Es razonable el tiempo de parada					
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)					



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

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*.

- **¿Están ubicados de 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. Así mismo 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 tienen 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. Cualquiera 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.



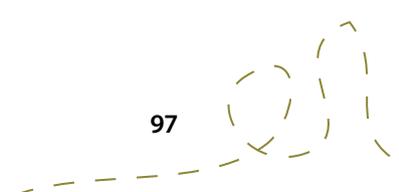
▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

- **¿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 los participantes que señalen problemas concretos, no recogidos en las preguntas, relacionados con este atributo.

TRÁFICO	1	2	3	4	5
¿Los conductores se desplazan a la velocidad correcta?					
Existe suficiente separación entre los peatones y el tráfico					
Las intersecciones permiten buena visibilidad del tráfico y de los peatones					
Comportamiento:					
Ceden el paso los conductores					
Existe comunicación entre el conductor y la vía. (prestan atención a los peatones y al código)					





▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

- **¿Los conductores 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 los conductores superan la velocidad máxima permitida, lo valoraremos como *muy deficiente*. Pero también podemos acudir a las observaciones de los agentes locales y de los controles de tráfico.
- **¿Existe suficiente separación entre los 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 los peatones y el tráfico es *satisfactoria*, siempre bajo criterios de seguridad, calidad ambiental y discriminación.
- **¿Las intersecciones permiten buena visibilidad del tráfico y de los 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 los conductores lo que favorece situaciones de inseguridad y vulnerabilidad de los peatones. Si la visión es libre tanto para el conductor como para el peatón manteniéndose en la acera podemos hablar de condición *acceptable*. 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 los conductores?:** Una observación del comportamiento de los conductores cuando los 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 los conductores nos hayan visto y ninguno manifiesta reducir la velocidad para permitirnos el cruce, entonces deberemos señalar *muy deficiente* o *deficiente*, si son todos o casi todos los que se detienen, la valoración será *satisfactoria*.
- **¿Existe comunicación entre el conductor y la vía (prestan atención a los 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*.



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

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 seguro 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.



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

- **¿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 libre 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*.



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

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		

Realizando una auditoría
con las familias





▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

5. LA ELABORACIÓN DE ACCIONES QUE TRANSFORMAN LA REALIDAD

5.1. PRIORIZACIÓN DE PROBLEMAS EN CADA TRAMO

El informe de auditoría de accesos presentado en el municipio y compartido con los colectivos sociales y con los técnicos y responsables municipales es un buen documento para iniciar y establecer diagnósticos participados.

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.

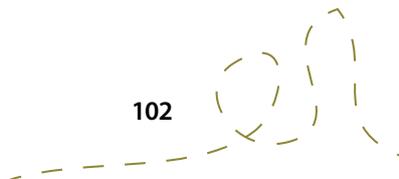
Resulta importante recordar que en los procesos participativos, la población se alimenta con respuestas administrativas, es decir, que si hemos acordado entre todos que se mejorará la intersección en una calle, esto deberá realizarse en el plazo establecido. Es mejor no ser demasiado ambicioso con estos procesos pero si responder con corresponsabilidad e intervenir conforme se estableciera en los acuerdos conjuntos.

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.

5.1.1. PRIORIZACIÓN DEL TRAMO

Podemos explorar en bibliografía diferentes fórmulas para priorizar conjuntamente, pero en este documento os ofrecemos una sencilla herramienta.





▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

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 independiente para cada dirección principal de nuestra **red peatonal escolar segura**.

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 gabinete técnico y el responsable político municipal. Es decir, si queremos ofrecer más importancia a las opiniones del 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.

	POLÍTICOS	TÉCNICOS	AAVV	NIÑOS	AMPAS	TOTAL
Ponderación	índice 1	índice 1	índice 3	índice 3	índice 3	
TRAMO 1						
TRAMO 2						
TRAMO 3						
...						

Para realizar la ponderación se sugiere a cada grupo que repartan prioridades asignando valores entre 5 (mayor prioridad) a 1 (menor prioridad). 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 permitirá obtener una secuencia de tramos según la prioridad asignada.



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

5.1.2. PRIORIZACIÓN DEL PROBLEMA EN CADA TRAMO

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

En este caso el gabinete 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.

	POLÍTICOS	TÉCNICOS	AAVV	NIÑOS	AMPAS	TOTAL
Pondera.	índice 1	índice 1	índice 3	índice 3	índice 3	
Problema a						
Problema b						
Problema c						
...						

Ejemplo de ponderación de problemas en un tramo de calle.

	POLÍTICOS	TÉCNICOS	AAVV	NIÑOS	AMPAS	TOTAL
Ponderación	1	0,5	0.8	0.8	1	
Acerado estrecho	3	3	2	3	5	13,5
Falta de pasos peatonales	2	4	3	2	4	12
Suciedad	4	2	4	4	3	14,4
...						

Este es un ejemplo de priorización de tramos de calle, pero para nuestros proyectos pueden decidirse otros índices de ponderación, así como otras valoraciones de la problemática.



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

Hemos establecido, previamente, unos índices de ponderación de (1) para los responsables políticos y para los representantes de padres y madres 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 los escolares que pueden manifestar tendencias ocultas no directamente relacionadas con el proyecto.

Emplearemos como escala de valoración de Satisfactorio (1). Aceptable (2). Mejorable (3). Deficiente (4). Muy Deficiente (5).

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

En este caso los colectivos participantes han considerado prioritario atender a la suciedad en las calles con 14,4 de valoración, seguido del acerado estrecho con 13,5 y finalmente la falta de pasos peatonales con 12.

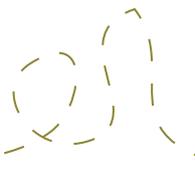
Que se asigne prioritario una problemática no excluye a las demás, simplemente, que deberemos enfrentarnos urgentemente a esa y sucesivamente a las siguientes.

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

5.2. 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.

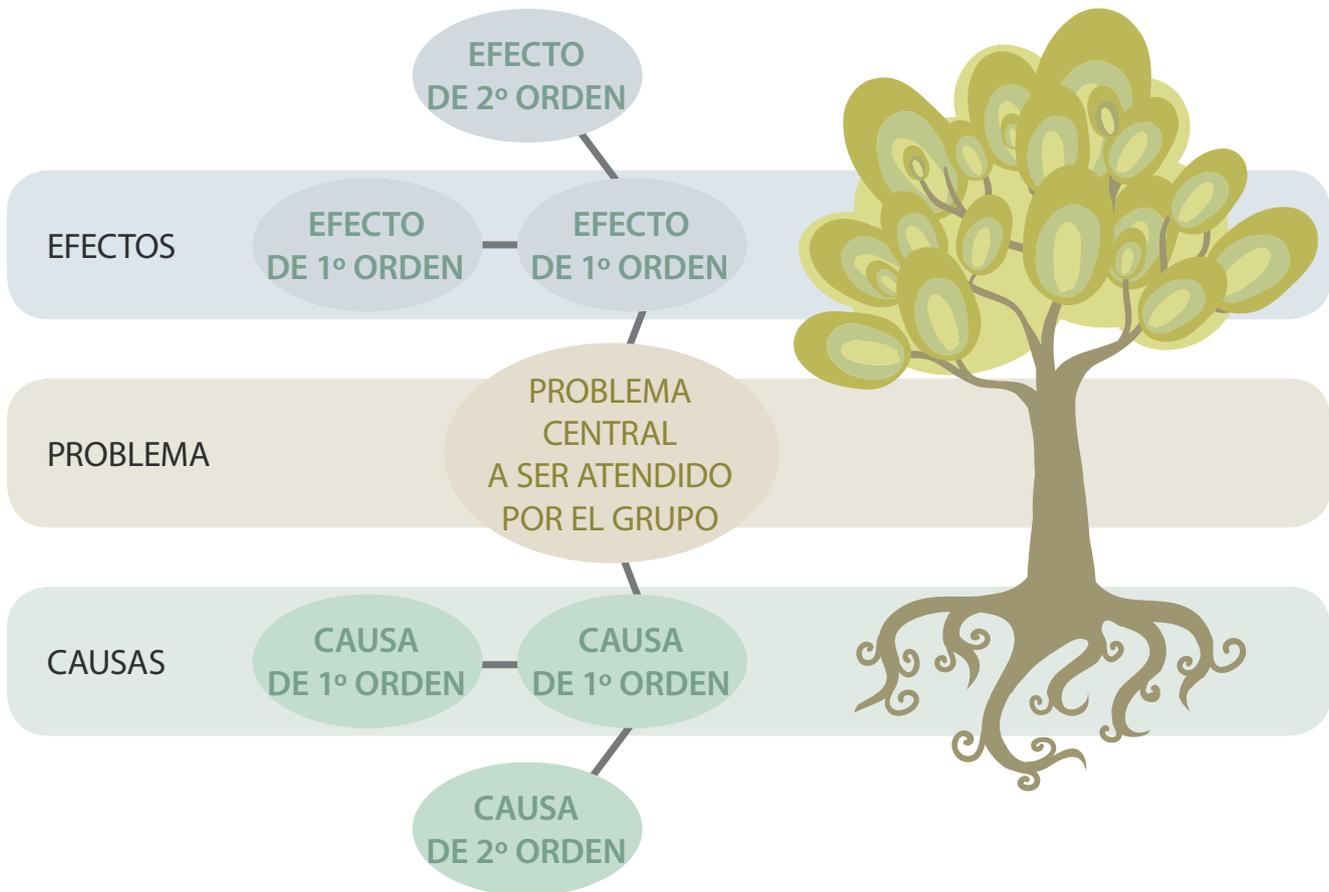
Esta técnica nos obliga a salir del tradicional enfoque al que nos enfrentamos sobre determinados problemas y comenzar a reflexionar sobre los desequilibrios (efectos) que provocan y la razón (causas) de los mismos.





▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

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.





▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

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.

Para pasar a un movimiento 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.

5.3. ESCENARIOS DE FUTURO

Llamaremos **escenarios de futuro** a la imagen compartida que proyectamos colectivamente sobre nuestra realidad y pretende hacer frente a las dificultades o conflictos detectados actualmente o aquellos anhelos justos y responsables (mayor 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 fechas de referencia para obtener una imagen de futuro; por ejemplo; dentro de cinco años y dentro de quince.

Objetivos

1. Obtener una visión de conjunto del conflicto del desplazamiento activo al colegio.
2. Incentivar una dinámica de trabajo conjunta para la resolución de problemas comunes entre los componentes del grupo.
3. Consensuar grandes líneas de actuación que permitan solucionar las limitaciones identificadas.
4. 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.



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

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.

Para realizar esta fase es importante generar un **ambiente creativo**.

Dinámicas de cohesión

Estas dinámicas están orientadas a promover los procesos de participación, por eso se deben realizar con anterioridad al inicio de las fases reflexivas.

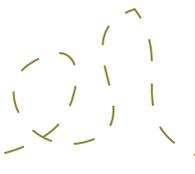
En todos los pasos de un proceso de exploración, análisis y diagnóstico; en condiciones limitadas y muchas veces bajo presión, es conveniente provocar aproximaciones emotivas entre los participantes, para reducir los conflictos, favorecer la comprensión, el diálogo y la concertación.

Otro aspecto importante para progresar en las dinámicas de “escenarios de futuro” descansa en favorecer ambientes creativos que faciliten el desarrollo de ideas innovadoras.

Para promover la creatividad del grupo multisectorial es necesario utilizar métodos de facilitación.

En este caso proponemos acciones vinculadas con los estímulos y el lenguaje corporal, como puede ser el teatro, la danza-teatro, o las dinámicas de Rol. La creación de este ambiente creativo no debe distraernos de los principios iniciales y los objetivos que persigue el proyecto.

Hay muchas estrategias para la creación de espacios de creatividad, pero nosotros hemos pensado en el “Teatro de la imagen” (Augusto Boal, 2002).





▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

Teatralización

Vamos a comenzar diciendo que tanto la teatralización como los juegos de rol proporcionan la oportunidad de que el grupo experimente un caso teórico, en lugar de simplemente escucharlo y reaccionar al mismo. Sin embargo, el facilitador debe decidir con cuidado hasta qué punto las personas presentes encontrarán apropiado este tipo de dinámicas. La teatralización y los juegos de rol implican más a los agentes pero requieren una mayor confianza. En principio, los juegos de rol son más apropiados para formatos de trabajo tipo taller, donde los participantes van a compartir jornadas enteras de trabajo. La teatralización consume tiempo al inicio pero luego incrementa de forma sustancial el boom creativo de los talleres.

Para comenzar con la creación de un ambiente creativo propondremos a los participantes la realización de unos ejercicios teatrales (Augusto Boal, 2002).

Será recomendable disponer de un espacio diáfano aunque no necesariamente grande; una sala de juntas puede ser suficiente retirando las mesas y las sillas.

Se ofrecerá a los participantes que se descalcen, que se despojen de prejuicios y que se sientan ligeros y confíen en la labor del grupo facilitador. Posteriormente pasaremos a realizar unos ejercicios teatrales de calentamiento para activar nuestros sentidos, la escucha, la atención y la visión, con objeto de mejorar las condiciones de diálogo posterior.



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

Sentido: Hipnotismo

Podemos iniciar la sesión con este ejercicio que requiere que nos agrupemos por parejas.

Un participante pone la mano a escasos centímetros de la cara del otro. El segundo, como hipnotizado, debe mantener siempre la cara a la misma distancia de la mano del hipnotizador, los dedos y el pelo, el mentón y la muñeca. El líder inicia una serie de movimientos lineales y circulares, hacia arriba y hacia abajo, hacia los lados, haciendo que el compañero ejercite con el cuerpo todas las estructuras musculares posibles, con el fine de equilibrarse y mantener la misma distancia entre la cara y la mano. La mano hipnotizadora puede cambiar para hacer, por ejemplo, que el actor hipnotizado se vea obligado a pasar entre las piernas del hipnotizador. Las manos del hipnotizador no deben hacer nunca movimientos rápidos. Al cabo de unos minutos, se intercambian los papeles. Otras variantes: puede realizarse la hipnosis con las dos manos dirigidas hacia dos participantes.

La Escucha: Juego de pelota

De nuevo por parejas, y sin mediar palabra, nos imaginamos que estamos jugando a cualquiera de los juegos de pelota, cada varios minutos se puede cambiar de pareja o de juego.



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

Secuencia de imágenes, generadas del uso "no ortodoxo" de la técnica del teatro de la imagen (Augusto Boal), donde se escenifica la transformación de la entrada al centro escolar desde una situación de colapso por los vehículos (representado por las sillas) hasta una entrada diáfana donde sólo se observa a los peatones organizados tras un paso peatonal (papel continuo)

La Mirada; el espejo

Dos filas de participantes, cada uno mirando fijamente a la persona que tiene enfrente. Las personas de una fila son designadas como sujetos, y los de la otra fila como imágenes. Cada individuo realiza movimientos corporales y faciales, lentamente que deben ser reproducidos lo más fielmente por quien ejerce de espejo. Después de unos minutos se cambian los papeles.

Después de realizar estas dinámicas podemos ofrecer a los participantes que construyan una imagen visual (con sus cuerpos y los elementos de la sala) de su opinión o solución sobre un conflicto dado. Esta técnica es una adaptación al **teatro de la imagen**.

Podemos realizar subgrupos de cinco participantes (actores) y a cada uno de ellos se pide que conjuntamente, como esculturas que conformen una escena, una imagen sobre un tema; en este caso que cada grupo configure una imagen del principal problema percibido en las entradas y salidas de los escolares.

Les ofrecemos unos cinco minutos de preparación a cada grupo. Pasado este tiempo se realiza una exhibición de cada una de las imágenes construidas por los grupos. Seleccionamos una de ellas que volvemos a solicitar sea exhibida.





▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

Partiendo de que esa escena representa un conflicto durante la entrada al Centro Escolar, entonces, el facilitador sugiere que intervengamos en esa imagen para cambiar, modificar, reducir, eliminar las tensiones percibidas en esa escultura o imagen. Se construye una segunda escena.

A partir de este momento todos comenzamos a intervenir como escultores y actores y podemos incluirnos en la estatua/imagen, podemos eliminar figuras, elementos y sustituirlos por otros o cambiar las figuras y sus actos. Estas intervenciones conviene que se realicen de uno en uno, y que cada nueva imagen se observe, se reflexione y se intervenga de nuevo si fuera necesario. Así sucesivamente hasta que entre todos construyamos una imagen consensuada y que permita reducir la tensión o conflicto del que partíamos. Es recomendable que durante toda la sesión no se hable, tan sólo se intervenga con el cuerpo y excepcionalmente con sonidos.

El objeto de estas actividades es facilitar la percepción de que cambiar la realidad es posible, que es necesario intervenir, reflexionar e intervenir, no sólo dialogar. Todo esto es un ejercicio pedagógico que favorece la búsqueda de alternativas, algunas incluso inverosímiles, permite enfrentarse al problema desde otra óptica, corporal y física, ofrece respuestas para la acción cuando uno se encuentre frente al conflicto.

Además, este tipo de técnicas proporciona muchos más efectos positivos sobre la cohesión grupal y la predisposición al diálogo y agiliza la búsqueda de respuestas y alternativas que se van a requerir en la etapa de los “escenarios de futuro”.



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

Síntesis del proceso de escenarios de futuro

La visión de futuro del proyecto se crea con las aportaciones de los agentes sociales.

Mediante 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.

Los resultados esperados son los siguientes:

Una visión general de cómo debería ser el futuro en el espacio donde interviene el proyecto de Camino Escolar.

Unos objetivos que especifican las direcciones estratégicas que habrá que seguir para conseguir realizar dicha visión.

Unas metas, que establecen los compromisos medibles que han de alcanzarse en un determinado espacio de tiempo.

Unos indicadores que miden el progreso hacia el cumplimiento de los objetivos y las metas.

Pasos durante la labor de exploración de los escenarios

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. En la PARTE I de este manual hemos detallado cuáles deben ser esos principios inspiradores o “reglas del juego” que siempre deben estar presentes en las sesiones de trabajo participado.



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

Principios para una movilidad infantil escolar

Previo al taller se realizó un pequeño debate a fin de obtener un consenso sobre la idea de movilidad infantil sostenible (Caminos Escolares Seguros).

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.

SEGURIDAD
INCLUIR A TODA LA POBLACIÓN
ACCESIBLE
SALUDABLE: LIMPIO (AMBIENTAL)
EQUITATIVO: PRIORIDAD PEATONAL
AGRADABLE, CONFORTABLE,
DIVERTIDO
INTEGRADOR; PROMOVER
LA PARTICIPACIÓN
FAVOREZCA LA AUTONOMÍA

Primera sesión

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 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.



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

Paso segundo: Clasificación/agrupación de ideas

Una vez que se dispone de todas las tarjetas, éstas se van colocando en un panel o en la pared, deben clasificarse en grupos que se refieran a un mismo tema, ámbito, objetivo o sector. En principio, será el gabinete técnico quien decida qué ideas deben agruparse y en qué lugar, siempre que se respeten los principios acordados al iniciar la sesión.

Las principales categorías presentes serán, por lo general:

- comportamiento de conductores y peatones, oficiales de la seguridad vial y sus competencias,
- infraestructuras y definición de itinerarios seguros,
- condiciones ambientales de las vías, calidad de las vías,
- programas educativos
- comportamiento de los ciudadanos
- modos de llegar, de convivir

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 particular 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 5 adhesivos circulares rojas y 5 verdes y se pide a cada participante que:

- Pegue sus círculos verdes en aquellas 5 ideas (tarjetas) que en su opinión deberían realizarse en el marco de la visión común para el proyecto de movilidad escolar. Cada persona debe elegir cinco tarjetas diferentes, no puede votar dos veces a la misma tarjeta.



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

- Pegue sus círculos rojos en aquellas 5 ideas que en su opinión no deberían formar parte de la visión común para el ámbito local. Estos círculos son de uso voluntario, si está de acuerdo con todo no hace falta utilizarlos.

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 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 círculos rojos).

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.





▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

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

Esta 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.



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

Tiene dos propósitos esta sesión:

- transformación las voluntades y percepciones en objetivos concretos
- 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
<p>Visión</p> <p>Describe una situación futura imaginaria. (Lo que sucede).</p>	<p>Los escolares (y sus familias) acuden al colegio andando.</p> <p>Un número significativo de escolares de Secundaria acuden al centro en bicicleta.</p>
<p>Objetivos</p> <p>Definen la dirección estratégica a seguir para resolver los problemas. (Voluntades o finalidades).</p>	<p>Reducir la presencia de vehículos en la entrada del Centro Escolar.</p> <p>Facilitar el uso de la bicicleta entre los escolares de Secundaria.</p>
<p>Metas</p> <p>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).</p>	<p>Reducir la presencia de los vehículos en los últimos 300 m antes de la entrada del Centro Educativo. Alcanzar el 70% de escolares andando en los próximos 3-5 años.</p> <p>Proporcionar cursos de autonomía vial en bicicleta para los jóvenes en el Instituto.</p>
<p>Indicadores</p> <p>Miden el progreso que se ha realizado en el cumplimiento de los objetivos.</p>	<p>% de escolares que acuden andando al Centro escolar. (Evolución).</p> <p>Número de talleres de movilidad en bicicleta desarrollados.</p> <p>% de estudiantes que acuden en bici al Instituto.</p>



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

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.

5.4. 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.



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

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.



José L. Yustos nos preguntaba:
¿Dónde queremos estar?
Jornadas de Movilidad
infantil organizadas por la
diputación Provincial de
Granada en Junio de 2014



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

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
	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 nuestro proyecto estableceremos aquellos que deriven de los escenarios de futuro consensuados.

5.5. PLAN DE ACCIÓN

5.5.1. ¿QUÉ ES UN PLAN DE ACCIÓN?

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 deber reorientar y de nuevo realizar revisiones y proponer nuevas acciones.



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

Es muy importante conseguir que este Plan de Acción se incorpore a los grandes documentos de gestión municipales, bien dentro del Plan de Acción de Agenda Local 21, y que sea aprobado en pleno municipal con su correspondiente asignación presupuestaria. En la experiencia de nuestros municipios, podemos poner el ejemplo de La Zubia, donde, tal y como hemos comentado, el plan de acción de Caminos Escolares fue integrado en el Plan de Acción Ambiental de la Agenda 21 Local.

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?



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

5.5.2. ¿CÓMO REDACTAR UN PLAN DE ACCIÓN?

Una vez que todos los participantes estén presentes, repasaremos los siguientes puntos de su organización:

- La visión o escenario futuro
- La misión, encomienda o acción a realizar
- Se redactarán los objetivos
- Se desglosarán en metas
- Se plantearán que acciones y tareas deberán llevarse a cabo para cada meta
- En cada acción será necesario tener en cuenta responsables, tiempos, recursos, coordinación y comunicación.

Algunos conceptos clave para estar de acuerdo de la nomenclatura que usamos, son los siguientes:

Objetivos

Se trata de indicar qué queremos conseguir con nuestro proyecto o qué efectos se pretenden alcanzar con su realización.

El objetivo principal, es el propósito central del proyecto. Los objetivos específicos son pasos que hay que dar para alcanzar o consolidar el objetivo general.

Cuando se escriben los objetivos en el proyecto, la primera palabra debe ser un verbo y estar en infinitivo.

Por ejemplo: Crear un espacio libre de coches donde los niños y niñas del Centro Educativo o el barrio puedan realizar actividades lúdicas en la calle.

No hay que confundir los **objetivos** y los **medios** para alcanzarlos. Así, por ejemplo, cuando se dice “realizar una investigación” o “coordinar”, etc. se está haciendo referencia a medios aunque estén redactados en infinitivo.

Metas

Para que los objetivos adquieran un carácter operativo, que no sean abstractos, ideales, hay que traducirlos en logros específicos, es decir, hay que indicar qué se quiere lograr con la realización del proyecto, dentro de qué plazo y en qué ámbito o espacio.

Las metas hacen operativos los objetivos, estableciendo cuánto, cuándo y dónde se realizarán éstos.



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

Actividades, actuaciones y tareas.

La ejecución de cualquier proyecto presupone la concreción de una serie de actividades e implica la realización de un conjunto de tareas concretas

La **actividad o actuación** es el medio de intervención sobre la realidad mediante la realización secuencial e integrada de diversas acciones necesarias para alcanzar las metas y objetivos específicos del proyecto.

La **tarea** es la acción operativa de la actividad con un grado máximo de concreción y especificidad. Un conjunto de tareas configura una actividad, entre las muchas que hay que realizar para concretar un proyecto.

En la organización de las actividades hay que tener en cuenta los siguientes aspectos:

- especificación de las tareas a realizar
- distribución del tiempo (temporalización), secuenciación o sincronización de las actividades
- indicación de los recursos humanos, materiales, técnicos y financieros necesarios en cada actividad
- Incluir la metodología de las actividades que se van a realizar.

Ejemplo:

- Plan de Servicios Sociales
 - Programa de infancia y familia
(como uno de los programas o líneas estratégicas del Plan de Acción)
 - Proyecto: Realización de un campamento de verano
(como un proyecto concreto dentro del programa de infancia)
 - Actividad1: Realizar un excursión
(una de varias actividades dentro del proyecto Campamento)
 - Tarea1: Preparar la ropa y calzado adecuados
(una de varias tareas de la excursión)



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

Taller para redactar el Plan de Acción

Se pueden organizar diferentes grupos de trabajo para desarrollar los subproyectos que se necesiten a fin de conseguir los objetivos y metas. Quizás estos grupos puedan estar integrados por aquellas personas más relacionadas con una línea de trabajo en concreto. Por ejemplo, en el trabajo de mejora del viario en el entorno urbano alrededor del Centro Educativo, es lógico que no falten los policías locales, los vecinos que viven aquí, asociaciones a favor de la peatonalización y de la bici, los concejales de obras y urbanismo.

A cada sesión de trabajo y a cada tarea en la sesión le podemos asignar un tiempo suficiente para realizar el trabajo y no exceder o abusar de la dedicación altruista de los participantes, agilizar la búsqueda de situaciones de consenso y sistematizar y equilibrar la dedicación a las diferentes visiones.

Tarea 1ª . La visión o escenario. Presentación de la propuesta.

Surgido del Taller de escenarios de Futuro. Acudiremos a las visiones creadas en el taller de escenarios de futuro y cada grupo o cada jornada seleccionará una.

Tarea 2ª . Redactar los objetivos

Los objetivos proceden o incluso se redactaron al finalizar el taller de escenarios de futuros.

Criterios para redactar los objetivos

1. Ser formulado inequívocamente para posibilitar su organización.
2. Expresar disposición a la acción para acentuar su rol activo.
3. Expresar resultados comprobables para definir claramente el resultado final.

Tarea 3ª. Redactar metas

Criterio para redactar las metas, para cada objetivo, tal y como las hemos definido con anterioridad.



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

Tarea 4ª. Decisiones, actuaciones y tareas

Finalmente cada grupo de trabajo redactará las actuaciones o actividades que han de irse realizando y su desglose en tareas. Conviene recordar que habrá que considerar el orden de realización de las tareas, algunas se tienen que hacer de forma secuenciada, pero otras pueden realizarse a la vez. Las actividades, sean de la naturaleza que sean, deben tener presente tareas de comunicación y de coordinación. Recordemos que la comunicación es transversal a todo el proceso.

Este es el nivel práctico de trabajo y, por tanto, para que las actuaciones vean la luz, será necesario identificar responsables, tiempo, materiales, presupuestos. Es el momento de pensar qué indicador nos permitirá realizar la valoración, efectividad y seguimiento de las acciones planteadas.

ACTIVIDAD n°:					
COORDINADOR/A					
PRIORIDAD (Alta, media, baja)		FECHA EJECUCIÓN FINAL		PRESUPUESTO FINAL:	
	Responsable/s	Recursos Mat/Técnicos	Duración/ Sincronización	Recursos Financieros	Método
Tarea 1					
Tarea 2					
Tarea 3					
INTERACCION CON OTRAS ACTIVIDADES					
INDICADOR DE SEGUIMIENTO					



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

Tarea 5ª. Plan de acción

El Plan quedará configurado con unos principios o fines generales, los objetivos específicos, una tabla de desglose de metas para cada objetivo, una tabla de acciones o actividades para cada meta y la consecución de fichas de actividad con tareas que acabamos de exponer más arriba. ([Descargar material](#))

Tarea 6ª. Exposición y coordinación

A medida que se avanza en los diferentes pasos, en especial si se trabaja por grupos, se deberán mantener encuentros entre los grupos. En estas sesiones de trabajo intergrupales se podrá exponer sobre papel continuo o en formato digital, mediante PC y proyector, los avances de cada grupo para su análisis, aprobación y dejar cerrado el calendario, responsables, coordinador y acciones de comunicación.





▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

6. LA PARTICIPACIÓN DEL SISTEMA EDUCATIVO

6.1. FUNCIONES DEL CENTRO EDUCATIVO EN UN PROYECTO DE CAMINO ESCOLAR

Como ya hemos comentado en el apartado 1.4. *Los actores, las funciones y los momentos* y “El papel del centro escolar” y en el apartado 3. *Construcción del grupo de trabajo*, el equipo de profesores, consejo escolar y directiva del centro es fundamental en un proyecto bien estructurado. Es difícil imaginar un “Camino Escolar” sin la colaboración del Centro Educativo y las personas que trabajan en él. Además, es imposible conseguir un cambio de hábitos en las familias sin el trabajo directo con el alumnado y los padres y, a veces, indirecto con los padres a través de los mensajes educativos y las actividades educativas que lo niños llevan a casa.

El papel del Centro Educativo es múltiple:

- **Eje de las comunicaciones** con las familias a través de las herramientas que están institucionalizadas, como las reuniones de principio de curso para recibir a los padres y madres, el envío de cartas o notas, el consejo escolar, que debe aprobar el proyecto y sus actividades, los delegados y delegadas de clase, que a su vez están en contacto con el conjunto de padres de alumnos, estén o no en el AMPA.

Los alumnos presentan sus propuestas en el centro escolar. El colegio puede convertirse en el protagonista absoluto del proceso si en él se dan las condiciones de participación y comunicación entre las partes implicadas, dándole protagonismo a los niños y niñas





▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

- **Protagonistas de la labor educativa.** El contacto directo con los alumnos permite realizar en clase y, a veces fuera de clase, actividades educativas destinadas a trabajar los objetivos de salud, conocimiento del entorno, autonomía y respeto al medio ambiente. Cualquier materia es oportuna para este trabajo. Por lo general, los proyectos de Caminos Escolares Seguros liderados por las administraciones, suelen aportar una propuesta didáctica que el centro puede usar total, o parcialmente.
- **Referente moral en la educación y el comportamiento:** todo aquello que sea presentado desde el Centro Educativo como importante para el desarrollo de los alumnos, será acogido como importante por los padres.
- **Colaboradores en la recogida de información.** Las encuestas de movilidad a las que se alude en el apartado 4.2. Diagnóstico preliminar deben realizarse en clase, pues son los alumnos los que deben rellenarlas con la garantía de que se hacen correctamente cada día. Debates en el aula, concursos de dibujo, logotipo o redacción, creación de un consejo de participación infantil son formas de recoger la percepción que tienen los niños del camino al “cole”, del entorno y del barrio, una valiosa información que desde el centro escolar puede ser recogida de forma eficaz.
- **Colaboradores en la realización de acciones** puntuales (juegos en la calle, reconocimiento del entorno, etc.) y de mejora. Como ejemplo, algunos centros han reorganizado sus espacios de entrada, han retirado aparcamientos, organizado la entrada de los niños facilitando su acceso autónomo desde un determinado punto, etc.

En la diversidad de experiencias existente, el centro escolar y el equipo educativo pueden tener un papel que va desde el liderazgo total al rechazo. Analicemos algunos casos:

- **Liderazgo:** muchos proyectos han surgido directamente en los centros, como iniciativas de sus profesores, debido a su empuje y creencias propias. Tal es el caso del CEIP Jorge Guillén de Málaga, cuyo proyecto liderado por los profesores ha servido de modelo para la ciudad de Málaga. En estos casos es normal que el propio profesorado elabore sus materiales didácticos, diseñe y ejecute las acciones en la calle, convocando a padres y solicitando de la administración el apoyo y las mejoras del entorno viario. Su trabajo no es sino una fuente de información valiosísima, que hemos consultado y aprovechado incorporando ideas a nuestro proyecto granadino.



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

- **Colaboración proactiva:** en otros casos el proyecto no ha sido iniciativa interna, pero en cuanto se ha planteado desde el ayuntamiento u otra institución, ha sido acogido con ilusión. Por lo general, este caso suele darse en aquellos centros donde el equipo de profesores ya trabajaba en otros proyectos relacionados con temas medioambientales, como la Agenda 21 Escolar, o relacionados con la salud y, rápidamente, se han sumado a la iniciativa. Tal es el caso del CEIP Nuestra Señora de las Angustias de Huétor-Vega, donde se celebraba, desde hacía años, una semana de la movilidad con educación vial. El trabajo educativo se dirigía desde el Departamento de Educación Física y, gracias al gran atractivo de la bicicleta, los niños y niñas aprendían a usarla, desarrollando habilidades y trabajando circuitos de educación vial. Resultó fácil complementar esta actividad o integrarla en un proyecto más ambicioso como el del Camino Escolar Seguro. Asimismo, el CEIP de Montejícar tenía una gran experiencia en el trabajo por proyectos en materia de educación ambiental y, rápidamente, adoptó este nuevo reto de forma proactiva. Se suele tratar de proyectos liderados por algunos profesores, cuya gran experiencia facilita la acogida y nos aporta ideas para transmitir a los demás.

- **Colaboración básica.** También podemos encontrar el caso de una aceptación favorable por parte de la directiva pero con escaso seguimiento del profesorado. A lo largo de nuestros años de experiencia hemos encontrado esta situación en algunas ocasiones y comprobado que de nada sirve intentar que todo el centro y niveles colaboren. Es mejor, en estos casos, ofrecer ayuda y estar receptivo y trabajar con los que desean implicarse. Esta baja intensidad de colaboración se puede suplir, simplemente, permitiendo que otras personas entren en las aulas de forma puntual para realizar actividades, dar mensajes, etc.



Trabajos realizados a iniciativa de los profesores del colegio de Montejícar



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

Reunión en la biblioteca pública de Ilora, donde la mayor parte de la iniciativa se desarrolló desde la alcaldía



- **Colaboración y desarrollo externo.** En el proyecto *Desde mi cole para mi ciudad* de Segovia, como su propio nombre indica, se ha generado una corriente educativa que, partiendo del trabajo con el alumnado y sus familias, ha trascendido a la ciudad y ha contribuido a su transformación urbana. En este caso una gran parte del trabajo se realizó en horas extraescolares y contó con apoyo institucional y con el trabajo de voluntarios que eran estudiantes de Ciencias de la Educación. Su material didáctico es impresionante, así como las publicaciones donde se presentan de forma clara, no solo las actividades didácticas, sino que se discute la metodología de forma crítica ofreciéndonos muchas claves de fracaso y de éxito. En este modelo se han usado educadores complementarios a los equipos de profesores.
- **Rechazo.** El caso menos frecuente, pero también posible, es aquel en que la idea no es aceptada en el centro. Quizás la directiva vea la oportunidad y necesidad de implantar el proyecto, pero al ser planteado en el claustro o consejo escolar, no se consigue el consenso necesario. Son muchas las posibles causas, ajenas a nuestro papel como divulgadores del proyecto, muchas nacen de descontentos laborales, desacuerdos con el propio ayuntamiento, problemas personales, falta de conocimiento de lo que en realidad supone el proyecto, etc. No debemos desanimarnos si esto ocurre, pues el proyecto puede ser liderado por las familias, con el apoyo externo o por el ayuntamiento y siempre se pueden encontrar espacios para la participación y el trabajo.

Nuestro proyecto provincial siempre contó con una línea estratégica específica que tenía el objetivo de modificar los hábitos familiares (cambiar el uso del vehículo por el caminar, al menos en un entorno de 300 metros alrededor del colegio) y entendimos que el centro educativo era el contexto idóneo para esta transformación.



Reflexiones y consejos

La forma de presentar el proyecto al centro escolar es fundamental. Lo normal es una buena acogida, pero tenemos que contar con que es posible que exista alguna idea previa errónea o negativa sobre el significado de “Caminos Escolares Seguros” que pueda bloquear su aceptación en el principio

Algunas ideas o posturas desfavorables que podemos esperarlos:

- Profesorado: el proyecto supone un trabajo extra.
 - Es importante mostrar desde el principio que los contenidos del proyecto no suponen añadir nuevos elementos al *currículum*, se trata de cuestiones transversales que deben trabajarse en cualquier caso (salud, hábitos, medio ambiente, conocimiento del barrio) sólo que se trabajarán dándole una conexión interna, bajo un nuevo “paraguas”. Las actividades pueden ser realizadas dentro del plan de lectura o de cualquier área, ciencias naturales, matemáticas, lenguaje, expresión plástica, etc.
 - La propuesta de actividades que se les proporcionará es abierta. Pueden elegir cuándo hacer las actividades y aquellas más apropiadas para sus alumnos.
 - Se les pedirá que el nombre del proyecto esté presente en el aula (decoración, mural, etc.) y que colaboren en la semana de encuestas (10 minutos al inicio de la mañana) y en el envío de comunicados a los padres.
- Directiva: posible percepción de proyecto impuesto desde fuera
 - Es fundamental hacer una buena comunicación. Es algo que debe ser aceptado, que debe entenderse como importante. En los primeros encuentros el proyecto debe presentarse como una forma de abordar problemas y conflictos que suceden con motivo del acceso al colegio. El proyecto es para mejorar el entorno del centro, la salud y la autonomía de los niños.
 - Por lo general, debemos presentar este mensaje, ante el consejo escolar, el claustro, el AMPA o el grupo los profesores que deseen implicarse.



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

Es muy importante conseguir la colaboración del centro en las comunicaciones. Conseguir la complicidad de un grupo que confíe en el proyecto

Sea cual sea el nivel de implicación del centro, es muy importante conseguir el acceso a la comunicación con padres a través de las vías establecidas. La figura de delegados de padres es fundamental, ya que ellos están en contacto, tanto con la directiva, como con el conjunto de padres y madres de cada aula.

- Nuestros enlaces. No podemos dejar pasar la oportunidad de estar presentes al principio de curso para hablar a los delegados de padres y conseguir su complicidad. Por supuesto el AMPA es la otra vía importante, pero hay que tener en cuenta que algunas familias pueden no pertenecer a la asociación.
- Generar medios de comunicación rápidos. Un listado de correos manejado por algún miembro del equipo de trabajo, un Whatsapp del grupo, un Facebook del proyecto, todas las herramientas que permitan la rápida comunicación, serán muy útiles.



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

Hacer comprender que las medidas son para todos

La escuela representa un modelo de conducta, un modelo moral. Los profesores son los encargados de transmitir, junto a los padres, las ideas y los comportamientos beneficiosos para la convivencia, el desarrollo físico y psicológico de las nuevas generaciones. Por todo ello, debe haber una coherencia entre las finalidades del proyecto y el propio comportamiento del conjunto de personas que trabajan en el colegio.

- Hay que asumir que las decisiones sobre peatonalización y regulación del tráfico afectarán también a los propios profesores, sean colaboradores en el proyecto o no. No podemos exigir a las familias ciertas restricciones, como no pasar con coche a partir de 15 minutos antes de la hora de entrada, mientras que permitimos el paso de los coches de los trabajadores del centro escolar. Estamos transmitiendo valores y éstos no pueden tener dos versiones.
- Nuevamente la comunicación es fundamental



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

6.2. EL MATERIAL DIDÁCTICO

Para facilitar a los centros escolares el proyecto educativo se les propone un conjunto de actividades secuenciadas y dirigidas a diferentes niveles. Por lo general, se organizan por trimestres para poder realizarse a lo largo del curso, coincidiendo con diferentes etapas del proyecto. Las actividades del primer trimestre suelen incluir la encuesta de desplazamientos y algunas actividades de motivación o iniciación, un segundo bloque está formado por actividades estructurales o esenciales para los objetivos del proyecto y terminar el curso se proponen actividades de investigación del entorno, aprovechando el buen tiempo primaveral y se invita a los profesores y alumnos a realizar actividades de aplicación. Es un buen momento para actividades lúdicas como juegos en la calle. En el apartado “Recursos” y dentro del subapartado correspondiente a la Diputación de Granada, pueden encontrar diversos materiales generados por a lo largo de los años de realización del proyecto provincial.

Cuando comenzamos con la experiencia piloto y a fin de elaborar nuestra propuesta didáctica, realizamos una revisión de los materiales en uso en los diferentes proyectos de aquel momento y elegimos los que encontramos mejor fundamentados. De aquí se tomaron algunas actividades que se adaptaron a nuestra realidad. A lo largo de los años se añadieron actividades tendiendo a la simplificación del material de trabajo.

Debido a su calidad y organización interna, cabe destacar dos obras:

- La unidad Didáctica *Muévete* de la Diputación Foral de Guipúzcoa (Isabel Prieto de Blas y José Francisco Cid, 2005). Puede solicitarse al CENEAM.
- Los materiales del proyecto *Desde mi escuela para mi ciudad* de Segovia, como “Detective de lo nunca observado” y “Tras las Huellas del Camino Escolar” redactados, entre otros autores por Pilar Monterrubio y María Sintés, publicado por el CENEAM. ([Descargar material](#)) Pueden conseguirse en: <http://www.magrama.gob.es/es/ceneam/programas-de-educacion-ambiental/de-mi-escuela-para-mi-ciudad/publicaciones.aspx>



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

En el apartado “Recursos. Materiales Didácticos” y dentro del subapartado Segovia pueden encontrar diversos materiales generados a lo largo de los años de realización del proyecto De mi escuela para mi ciudad.



Ambos conjuntos de materiales fueron fundamentales en nuestros inicios. Otras propuestas fueron publicándose en los años posteriores. En el apartado Recursos se pueden consultar los materiales de Albacete, Madrid, Córdoba, entre otros.

En el apartado Recursos, en la carpeta llamada Diputación de Granada, dentro de Materiales Didácticos se han incluido ejemplos de Programa Anual, Programa Trimestral y de Actividades Didácticas por trimestres. No deja de ser una propuesta resultado de la propia elección de los profesores que colaboraron en los cursos escolares que se desarrollaron entre 2010 y 2013.

En cualquier caso, una posible secuenciación del proyecto puede ser la siguiente:

- El proceso de participación del Centro Educativo comienza antes del verano para presentar la idea al equipo directivo. De esta forma al comienzo del nuevo curso ya se tiene en cuenta la propuesta en el primer consejo escolar. Este órgano debe aceptar los fines educativos del proyecto y la participación, por lo general con la firma de un documento de compromiso. ([Descargar material](#))



- El proyecto se presenta también al claustro de profesores. En este paso se verá si hay un grupo ilusionado y comprometido con el proceso
- En una primera reunión con los profesores implicados se les presenta el Programa Anual de actividades y ,a lo largo del curso, el detalle por trimestres. ([Descargar material](#)) ([Descargar material](#))
- Cada nuevo trimestre se consensuan las actividades y se valoran los resultados de las anteriores. Las ideas de los profesores serán muy tomadas en cuenta y se pondrán en marcha los mecanismos de trabajo para poder llevarlas a cabo con ayuda de padres, policía local, ayuntamiento, etc.

Los materiales elaborados en el proyecto provincial granadino se presentan con una parte dirigida al profesorado, donde se le facilitan las claves para la inclusión en el curriculum y se explica la metodología de la actividad y otra parte enfocada al alumno, en modo ficha, para poder ser fotocopiada y repartida

 ITINERARIOS ESCOLARES SEGUROS/ACTIVIDADES DE INICIO	
ACTIVIDAD: TIEMPOS ANTIGUOS TIEMPOS MODERNOS	BLOQUE 1-PRIMER TRIMESTRE
RECOMENDADO PARA: Primer y segundo ciclo.	Fechas realización: Semana del 8 al 12 de noviembre



FICHA PARA EL PROFESOR Página 1 (no imprimir)

INTRODUCCIÓN

Con esta propuesta se quiere reflexionar sobre las circunstancias que han hecho que se hayan modificado profundamente los hábitos en la forma de desplazarnos a lo largo de tres generaciones. Se trata de que el alumno haga una breve encuesta a los padres y a los abuelos, preguntando cómo iban ellos al colegio cuando eran pequeños.

El profesor debe decidir si sus alumnos pueden leer y escribir las respuestas o deben pedir que en casa las lean y se las rellenen, o las hagan orales intentando memorizar, las respuestas de padres y abuelos.

Al igual que en las otras actividades de este primer bloque de motivación e iniciación al proyecto, el ejercicio tienen la finalidad de hacer llegar a los hogares y familias el proyecto. Intentamos una reflexión con el alumnado, pero que también los padres y madres reflexionen al respecto.

OBJETIVOS

- Utilizar un cuestionario sencillo para conocer cómo ha cambiado en dos generaciones, el modo de desplazarse al colegio.
- Reflexionar sobre las circunstancias que nos hacen elegir una forma u otra de desplazamiento.
- Emitir un juicio sobre lo que es necesario e innecesario con respecto al uso del vehículo privado.

CONTRIBUCIÓN A COMPETENCIAS BÁSICAS

COMUNICACIÓN LINGÜÍSTICA	<ul style="list-style-type: none"> • Los alumnos/as utilizan el lenguaje oral y escrito para recopilar información. • Tarea que implica buscar, recopilar, comprender y analizar informaciones.
APRENDER A APRENDER	<ul style="list-style-type: none"> • La tarea permite ser consciente de las propias capacidades.
SOCIAL Y CIUDADANA	<ul style="list-style-type: none"> • Tarea diseñada para que el alumnado comprenda el carácter evolutivo de las sociedades actuales, los cambios que se han experimentado en los modos de vida de las últimas generaciones. • Reflexionar de forma crítica y lógica sobre diferentes hechos y problemas.



	TIEMPOS ANTIGUOS TIEMPOS MODERNOS	FICHA 1 PREGUNTAS
---	--	------------------------------

¿Te has parado a pensar alguna vez cómo cambian las cosas, como la comida, los juegos, las ropas, de una generación a otra? Pues hoy vas a hacer de reportero y vas a referir/averiguar cómo iban al colegio tus padres y tus abuelos.

Te proponemos algunas preguntas que puedes hacer. Además puedes **REDACTAR** otras que a ti se te ocurran, según vaya creciendo tu curiosidad.

PREGUNTAMOS A LOS ABUELOS

ABUELO

- 1.- ¿Cómo ibas al cole cuando eras pequeño?
Solo, con tus padres o con amigos
- 2.- ¿Ibas andando o te llevaban de alguna manera (coche, burro)?
- 3.- ¿Cuánta distancia recorrías cada día?



- 4.- ¿Cuánto tiempo tardabas en llegar?
- 5.- ¿Con cuántos años ibas sólo al colegio?
- 6.- Si vivías en el pueblo, cuéntame cual era tu recorrido para poder comparar con las calles que hay ahora.

ABUELA

- 1.- ¿Cómo ibas al cole cuando eras pequeño?
Solo, con tus padres o con amigos
- 2.- ¿Ibas andando o te llevaban de alguna manera (coche, burro)?

- 3.- ¿Cuánta distancia recorrías?
- 4.- ¿Cuánto tiempo tardabas en llegar?
- 5.- ¿Con cuántos años ibas sólo al colegio?
- 6.- Si vivías en el pueblo, cuéntame cual era tu recorrido para poder comparar con las calles que hay ahora





▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

6.2.1. ACTIVIDADES Y MOMENTOS ESPECIALES

En el ciclo anual del proyecto, hay momentos y actividades que tiene un carácter especial. Algunas son importantes para todo el centro y suponen un enriquecimiento de la actividad educativa y de la participación de las familias y la sociedad.



● **Caperucita Camina Solo.** Es una exposición itinerante del CENEAM a disposición de aquellos colectivos, especialmente centros escolares, que lo soliciten. Se compone de paneles dirigidos a los padres, un cuento para los niños que se lee sobre un recorrido diseñado y otros elementos como la “casita de la abuela” y el disfraz. El transporte, montaje y desmontaje y seguro que cubra los posibles daños al material, corren a cargo de la entidad solicitantes. En cualquier caso, disponemos de las imágenes del cuento de la exposición que hemos incorporado en una actividad didáctica de lectura comprensiva. ([Descargar material](#))

La exposición es un momento para que todos los alumnos participen del proyecto, para que los padres y madres también adquieran más conocimiento y sensibilización. La exposición puede abrirse a todos los ciudadanos. En las imágenes podemos ver actividades desarrolladas en Huétor Vega y Guadix





Los padres, madres y técnicos municipales comprueban las condiciones del circuito de educación vial en Guadix

- **Circuito de Educación Vial de la DGT.** El Centro Escolar que desee solicitar la visita y uso de este circuito puede hacerlo de dos maneras: dirigirse directamente a Isabel del Pino, de la Diputación de Granada (ciudad deportiva de Armilla) o tramitarlo indirectamente a través del ayuntamiento. También existe un circuito fijo de educación vial en el Servicio de Deportes de la Diputación de Granada.

- **Investigación del entorno.** Dentro del conjunto de actividades, resultan muy efectivas y motivadoras para el alumnado, aquellas que les permiten salir del aula e investigar su propio camino. Para ello se les prepara unos sencillos planos de las calles que forman la red del itinerario seguro y salen en grupos. La actividad debe contar con ayuda de otros profesores, o monitores externos, para formar grupos pequeños de unos 5 o 6 alumnos. Los más pequeños exploran con sus sentidos, los olores, ruidos, seres vivos del camino y, al final, construyen un “mapa sensorial” del camino. ([Descargar material](#)) Los mayores analizan la calidad de estas calles, tamaño de aceras, estado de las mismas, señalización y, además, observan el comportamiento de coches y peatones. Las conclusiones suelen ser muy críticas y de esta actividad sale un conjunto de propuestas elaboradas por los alumnos para incorporar en el Plan de Acción. ([Descargar material](#))

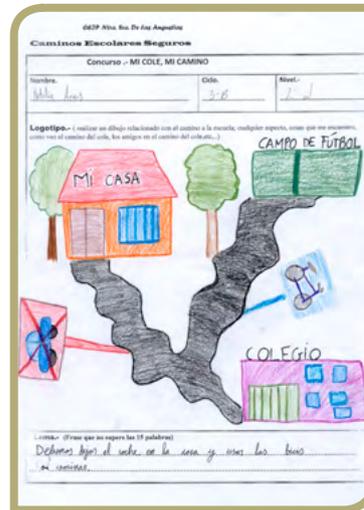
Tras indagar en su entorno, los alumnos pasan sus observaciones a un mural en cuya parte central está el mapa de las calles por las que han investigado. Cada sentido, olfato, oído, vista, está representado por un color. Finalmente se obtiene un mapa de las sensaciones y los descubrimientos que se expone en los pasillos del colegio





IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

- El concurso escolar y marcaje del camino.** Un concurso de eslóganes y dibujos nos ha permitido crear un identificador del camino escolar. Esta es otra medida que motiva mucho a los niños y niñas, porque los trabajos ganadores servirán para “marcar el camino”. Precisa un pequeño trabajo de diseño gráfico y con estos materiales se pueden hacer pegatinas, camisetas, etc. A partir del material se construye un troquel con el cual se pintará el camino. Es una forma de crear una sensación de “apropiación” del camino por parte de los niños y una divertida manera de que sigan las huellas sin perderse hasta el centro escolar. (Descargar material: [concurso](#), [bases del concurso](#))



Los dibujos expresan los conceptos y representaciones mentales que los alumnos poseen. También son un reflejo de sus deseos: caminos seguros, sin coches, con bicis, con flores y animales. Marcar el camino con un modelo realizado por los alumnos es un signo de identidad que crea lazos emocionales entre los niños y su ruta





▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

- **Las encuestas de modos de desplazamiento.** Las encuestas son necesarias para saber en qué situación nos encontramos al principio y cómo mejora a lo largo del tiempo. Esta encuesta de forma generalizada responde al mismo formato, que está validado por estudios científicos, y se usa en todos los proyectos de Caminos Escolares. Supone una recogida de datos en los primeros minutos de clase durante una semana a principio de curso y su repetición a final de curso. ([Descargar material](#)) Los datos pueden ser procesados en el centro o las encuestas pueden enviarse a la asistencia técnica para su procesamiento. Son un motivo educativo más, donde se trabaja la observación y sistematización de datos, ayudando a generar hábitos de constancia.
- **Fiesta en la calle.** La organización de un evento puntual de carácter lúdico es una actividad que permite compartir, disfrutar del espacio público y dar visibilidad al proyecto. Un día de juegos, un día en bici, un día en que las calles del entorno escolar son exclusivamente para jugar y transformarlas en lo que los niños desean. Esta actividad atrae a muchos ciudadanos y es un muy momento para informar y conseguir apoyos.

Las acciones en la calle por parte de la comunidad escolar con mensajes explícitos o reflexivos constituyen un elemento aglutinador y de apropiación del proyecto y su finalidad





▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

6.3. REFLEXIÓN FINAL

Si bien el trabajo educativo, gracias a actividades de diferente tipo es fundamental para el cambio de hábitos que perseguimos, el trabajo y el papel que representa el centro escolar, es mucho más, recordemos:

- Constituye un eje de comunicación,
- Es necesario para la recogida de información diagnóstica,
- Supone el referente moral para fijar los fines educativos,
- Es muy importante en la ejecución de acciones.

Como puede suponerse el trabajo educativo es transversal a lo largo del proyecto, no tiene un momento concreto sino que debe impregnar todo el proceso.





Síntesis un año de trabajo con el sistema educativo

	Jun	Sep	Oct	Nov	Dic	En	Feb	Mar	Abr	May	Jun
INICIO											
Presentación del proyecto a la directiva para previsión del curso siguiente	■										
Presentación del proyecto al Consejo Escolar. Inclusión del proyecto en el Plan Anual y en las Finalidades Educativas. (ver "Recursos", Modelo Adscripción)		■	■								
Presentación al claustro y generación de un grupo de trabajo (presentación ppt)			■								
Primera reunión con delegados de padres. Elección del responsable de comunicaciones (presentación ppt)			■								
Primera reunión con el grupo de trabajo de profesores. Propuesta educativa (ver "Recursos")			■								
DESARROLLO			■								
ACTIVIDADES DIDÁCTICAS 1er Trimestre (ver "Recursos")											
Decoración de la clase: un espacio para el Camino Escolar			■								
Encuesta modos de desplazamiento (ver "Recursos" /Actividad Encuesta)				■							
Actividades de primer trimestre				■	■						
ACTIVIDADES DIDÁCTICAS 2º Trimestre (ver "Recursos")											
Reunión inicio del segundo trimestre y valoración del primer trimestre Modelo evaluación actividades						■					
Actividades del segundo trimestre						■	■	■			
ACTIVIDADES DIDÁCTICAS 3er Trimestre (ver "Recursos")											
Reunión inicio del tercer trimestre y valoración del segundo									■		
Actividades tercer trimestre									■	■	■
Encuestas modos de desplazamiento 2									■	■	■
Actividades especial (marcaje camino, día mundial medio ambiente, juegos en calles, etc.)											■
Valoración final. Nuevas propuestas											■



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

7. EL PLAN DE COMUNICACIÓN

La comunicación es un factor esencial en el impulso y ejecución de un proyecto de Caminos Escolares. Al lo largo del texto se ha insistido en la necesidad de divulgar, sensibilizar, educar, convencer, atraer la colaboración, animar y celebrar. Todo estas acciones están vinculadas con el hecho de la comunicación.

La comunicación es la clave para dar un mensaje claro desde el principio, para detectar ideas previas erróneas, para que la sociedad se implique, conozca los esfuerzos que se realizan a favor del medio ambiente urbano, acepte cambios que pueden restringir sus hábitos cotidianos arraigados y participe de forma eficaz. Por otro lado, la comunicación es una herramienta que tiene dos sentidos, al igual que una conversación, no se trata solo de lanzar mensajes, sino de recibir información, analizarla, aceptarla y volver a construir. Y todo este proceso bidireccional debe estar presente desde los primeros momentos y a lo largo del proceso.

Recuperar el espacio a los peatones y en especial a la infancia es un acto de amor y justicia



Trasladamos aquí unas pautas que pueden servir para organizar un Plan de Comunicación, cuyos primeros pasos deben ser ya previstos antes de cualquier otra actividad.

Para ayudar a generar este plan proponemos un método basado en reflexiones. Las preguntas que vamos trasladando a este texto debemos de hacérselas a medida que vamos configurando el Plan y nuestras acciones de divulgación/comunicación o participación. Las cuestiones poseen algunas respuestas, pero puede haber otras posibles ideas que den solución a cada reflexión, dependiendo de la realidad del entorno local.



La comunicación ha de estar desde el comienzo del proyecto. Compartiendo problemas a la puerta del colegio



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

Etapa 1: Tener clara la situación de partida

Una fase inicial de investigación puede proporcionar una mayor oportunidad de éxito. No siempre conocemos la información que define el perfil de las personas con las que vamos a trabajar.

REFLEXIONES

¿Tenemos una visión clara del **contexto social**, cultural y urbano dentro del cual se va a difundir nuestro plan, estrategia o nuestras medidas de comunicación?

SUGERENCIAS/PROPUESTAS

Los especialistas aconsejan cosas como: identificar aspectos sociales, económicos, culturales, ecológicos, políticos e históricos que pueden afectar a la comunicación y participación.

Es bueno ser conscientes de ese contexto local, en especial de los barrios cuyas familias acuden al centro educativo en el que vamos a trabajar. Una revisión de las posibles ideas o actitudes que puede tener la sociedad es fundamental para una primera toma de consciencia.

Ideas

- Sesión de trabajo interno. Los líderes del proyecto conocen la sociedad en que se mueven, quizás solo necesitan un tiempo para reflexionar y sacar un perfil del grupo social objetivo
- Conversación con otras personas, conocedores de los barrios, presidentes de asociaciones, por ejemplo
- Revisar datos municipales y estudios existentes, como otros planes estratégicos, estudios de barrios, etc.



¿Hemos definido los **objetivos generales** y los **plazos** de tiempo o momentos?

Dependiendo del momento del proyecto, antes de comenzar cada etapa (por ejemplo en septiembre, al inicio de curso), hay que marcar unos objetivos generales de comunicación/participación. Estos objetivos dependen de nuestra intrahistoria y trayectoria ya realizada en el proyecto. También dependen de las conclusiones que hayamos obtenido en el paso anterior.

Algunos objetivos generales:

Dar a conocer la idea inicial del proyecto, introducir una nueva fase

- Conseguir cambios de actitud
- Cambios de conducta ambiental
- Conseguir colaboración activa

Cada objetivo tendrá unos mensajes y medios concretos a la hora de la comunicación. No debemos olvidar para qué vamos a realizar un acto comunicativo. Solo teniéndolo presente usaremos los medios adecuados



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

Etapa 2: Determinar el Público objetivo al que nos vamos a dirigir

Una fase inicial de investigación puede proporcionar una mayor oportunidad de éxito. No siempre conocemos la información que define el perfil de las personas con las que vamos a trabajar. Si elaboramos mensajes que no tengan en cuenta el perfil de nuestro público, puede que no sirvan para nada.

REFLEXIONES

¿Sabes quién es tu público objetivo?

SUGERENCIAS/PROPUESTAS

Identificar a los diferentes públicos a los que nos dirigiremos por métodos específicos. No solo como grupo, sino por sus rasgos socioculturales:

- “Padres y Madres”

Por ejemplo: Padres y madres del colegio ... que viven en una zona céntrica, tienen un nivel sociocultural medio. Ambos, por lo general, trabajan, poseen sensibilidad por aspectos como la salud y el medio ambiente. Sus hábitos con respecto al tiempo libre son... , su tiempo, sus lecturas y programas televisivos favoritos ...etc.

- Profesores
- Niños y niñas
- Vecinos

Ideas

- Si no lo sabemos porque desconocemos el “mundo interior” de nuestro público objetivo podría hacerse una encuesta a través del alumnado al inicio del curso.
- Por lo general, los profesores y directiva que viven en la localidad y llevan varios años en el centro podrán darnos buena parte de esta información a través de una conversación
- La técnica del sociograma, explicada anteriormente es una de las que pueden utilizarse para concretar perfiles una vez reunidos todos los posibles participantes en el grupo de trabajo



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

Etapa 3: Establecer los objetivos específicos

No se debe empezar a lanzar campañas o mensajes de comunicación antes de establecer los objetivos clave específicos de la etapa en que nos encontremos. Los objetivos específicos se desarrollan a partir de los objetivos generales y se enfocan a los subgrupos que hemos definido en el apartado anterior.

REFLEXIONES

¿Se han planteado unos **objetivos** realistas?

Son ejemplos de objetivos específicos (correspondientes a distintas etapas), los siguientes:

- **Informar** del proyecto y sus beneficios a las familias, dotarlo de visibilidad y de comprensión
- **Conseguir un cambio de comportamiento** de forma que se eliminen o reduzcan los vehículos detenidos a la puerta del colegio
- Implantar las **redes sociales** en el proyecto y en su comunicación
- Conseguir la **colaboración** de personas que acompañen a los niños o velen por su seguridad
- Conseguir un cambio en la **valoración** inicial que se tiene del proyectos

¿Hemos definido qué **cambios observables** ayudarían a cumplir los objetivos concretos del proyecto?

La comunicación no es suficiente para convencer. No es suficiente en si misma para conseguir lo que queremos. Además de difundir lo que vamos a hacer o las ventajas que se obtendrán de una transformación, hay que demostrar el compromiso y la actitud receptiva de los que lideran el proyecto, ejecutando cambios que demuestren que la comunicación es biunívoca y la corresponsabilidad es sólida.

Ideas

- Peatonalizar la calle de entrada
- Eliminar los puntos negros
- Dar apoyo para los primeros momentos de cambio en el tráfico
- Pintar un paso de peatones desdibujado
- Ejecutar ideas propuestas por el AMPA



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

Etapa 4: Elegir un enfoque estratégico

El enfoque estratégico del Plan de Comunicación responde a la necesidad de **adecuar las acciones de comunicación a sus destinatarios**, tanto en su **orientación** (objetivos) como en el **tipo de acciones y medios** de comunicación a utilizar. De esta manera, las acciones ganan en calidad, eficacia y eficiencia, al estar adaptadas a los intereses y demandas de información de las personas que las reciben.

REFLEXIONES

¿Ha decidido qué **enfoque** darle a la campaña?

SUGERENCIAS/PROPUESTAS

Ideas para realizarla

1. Cada **objetivo** se asocia a **uno o varios grupos** determinados de destinatarios.
2. Posteriormente se hace una **selección de las acciones** de comunicación a emplear para la consecución de cada objetivo.
3. Elección de los **medios de comunicación** que se emplearán para ello, ajustados al perfil de cada tipo de público.

Ejemplo

Objetivo	Grupo receptor	Acciones y Medios de comunicación
Informar del proyecto y sus beneficios	Familias	<ul style="list-style-type: none"> ● Convocatoria escrita y enviada desde el centro escolar para una reunión ● Utilización de los delegados de clase como intermediarios con los demás padres ● Unir en la convocatoria algún otro punto académico importante para asegurar más afluencia ● Presentación-debate con un video como motor del debate

Consejos metodológicos

- Se puede realizar una versión piloto de una línea estratégica con un público reducido y analizar que pasa
- El dialogo con los grupos de interés durante la fase de desarrollo del Plan puede darles un sentido de **"propiedad"**, lo cual significará que ellos querrán que la campaña sea un éxito y colaborarán



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

Etapa 5: Desarrollo del mensaje

Se requiere atención especial para que el (los) mensaje(s) sean atractivos y consigan lo que se pretende. Muy a menudo se cae en la tentación de “aprovechar” un gasto que va a realizarse para elaborar algún material como folleto o vídeo, para introducir informaciones complementarias o secundarias. Se trata del famoso “...ya que vamos a hacer el díptico aprovechamos para...”

En estos casos lo que suele ocurrir es que sobresaturamos con información nuestros mensajes, se pierde el mensaje principal, el que responde realmente al objetivo y va dirigido al público concreto y, con ello, se pierde también la efectividad del mensaje.

Por tanto, mensajes bien diseñados, con los recursos que haya, si es posible elaborados por un especialista, concisos y centrados en el objetivo específico.

REFLEXIONES

¿Ha establecido un **identificadores** centrales de la campaña de comunicación?

SUGERENCIAS/PROPUESTAS

Se trata del papel de los eslóganes, los iconos o logotipos, las palabras clave, los colores, las tipografías e imágenes. Los identificadores son importantes y su diseño es toda una ciencia. Una vez determinada la base de esos identificadores trabajar siempre con los mismos, para que toda la ciudadanía identifique rápida y claramente que se está hablando del proyecto “Caminos Escolares”.

Ideas

Hay que tener en cuenta que todo aquello que aumente los lazos de unión entre los usuarios (familias, niños) con el Camino Escolar, aumentará la participación y éxito de las actuaciones. Por eso, estos identificadores también pueden ser elegidos de forma participativa:

- Concurso escolar de eslógan/dibujo. Sobre los ganadores habrá un trabajo de diseño gráfico para adaptar dichos elementos a los soportes que se usen: pegatina, troquel para marcar el camino, papelería, camisetas, etc.
- Presentación al grupo de trabajo de varios conjuntos de fotos, tipografías, colores, frases y elección de aquellos con los que más se identifican



¿Has pensado en cómo **adaptar** el mensaje a los distintos públicos: hombres, mujeres, adolescentes, etc.?

Se pueden utilizar ejemplos previos de otras ciudades, pero nosotros no los recomendamos, lo que puede funcionar en una capital grande no tiene porque hacerlo en un pueblo pequeño. Para eso hemos reflexionado en las etapas 1 y 2, lo que nos ha permitido conocer mejor el perfil de nuestro público objetivo.

Ideas

- Sobre la base de los identificadores seleccionados se puede realizar una adaptación según los medios que elijamos y a quienes nos dirijamos.
 - Para niños: Se puede “Infantilizar “ el logo, en caso de que no lo hayan hecho ellos, usar los eslóganes con tipos de letras adaptados a la lectura infantil.
 - Para profesores, añadir al slogan un subtítulo que ensalce su labor en el proyecto.
 - Para padres, añadir alguna palabra que llame a su conciencia en el tema del futuro y salud de sus hijos.
- No debemos olvidar que la imagen global debe ser única, de lo contrario la sociedad no se sabrá si se trata de un proyecto del centro escolar, o del ayuntamiento, o una campaña puntual, como la celebración de “Un día mundial de...”.

¿Has pensado en cómo incluir las **emociones** de su público?

Cada vez más se demuestra que recordamos y deseamos a través de las emociones. El buen comunicador transmite emociones o provoca emociones en el público. Las imágenes tienen un importante papel en esta transmisión, por lo que es importante elegir las adecuadamente.

Ideas

- Explicar muy bien a los diseñadores qué queremos transmitir, cual es el objetivo.
- Usar en los mensajes palabras y verbos que se relacionen con las experiencias vitales y con los deseos para con nuestros hijos
- Elegir para las presentaciones y debates a una persona que tenga dotes comunicativas, que transmita confianza. Estos comunicadores pueden ser elegidos dentro de cada subgrupo (padres, vecinos, ayuntamiento) y su detección puede realizarse gracias al trabajo tipo “sociograma” que se explicó anteriormente.



¿Has reflexionado sobre el poder de los **mensajes negativos y positivos**?

Durante años las campañas medioambientales se basaron en el miedo al desastre y al peligro para nuestra vida partiendo de datos tremendos (reales, pero desoladores). La respuesta o el sentimiento que se genera es de imposibilidad de superar esos desastres, el público siente que ya no puede hacer nada.

Hay que cambiar ese tipo de mensajes por otros positivos, dirigidos al corazón y hacer ver que es posible cambiar y está en nuestras manos.

Ideas

- Construimos nuestro camino y nuestro destino
- Dueños de la salud y felicidad de nuestros hijos
- Un cambio de hábito, salud para toda la vida
- Ciudad para niños seguros y felices



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

Etapa 6: Canales de comunicación

El impacto del mensaje en el público objetivo dependerá de los canales de comunicación que se utilicen: medios de comunicación clásicos, más tecnológicos como las redes sociales, el boca a boca. Asimismo, no se nos olvide pensar en qué momentos se produce el intercambio de comunicación en nuestro proyecto: en la cafetería después de acompañar los niños al colegio, el día de entrega de notas o de fiesta fin de trimestre, son algunos ejemplos.

REFLEXIONES

¿Has pensado **cómo** preferiría recibir la información nuestro público?, ¿cómo le va a llegar más cómodamente? ¿en qué **momentos**? ¿a través de que **medios, tecnologías y personas**?

SUGERENCIAS/PROPUESTAS

Seamos creativos. Pensemos cómo podemos activar redes sociales de manera que el mensaje sea difundido por la gente común. Que se amplifique nuestro esfuerzo al convertir en un comunicador a cada participante o a los representantes de cada grupo.

Importante captar la colaboración de los creadores o líderes de opinión locales, de las organizaciones y sus representantes, de los que lideran otras reivindicaciones de mejora ambiental, social o urbana en el municipio.

Por otra parte, pensemos ¿dónde están las personas que necesitamos que nos oigan? ¿Qué hábitos tienen? Todo ello lo habremos indagado en las primeras etapas del Plan de Comunicación. En consecuencia usemos canales de comunicación apropiados a las costumbres y hábitos del público objetivo.

Ideas

- Uso de los medios de comunicación locales: radio/prensa local
 - Piensa si la gente la lee u oye. Por ejemplo, ¿durante las labores domésticas se escucha la radio local en los hogares?
 - Valorar si tiene sentido hacer un programa fijo o lanzar noticias eventuales
 - Elegir muy bien fotos o textos siguiendo las pautas de la Etapa 5



¿Has pensado **cómo** preferiría recibir la información nuestro público?, ¿cómo le va a llegar más cómodamente? ¿en qué **momentos**? ¿a través de que **medios, tecnologías y personas**?

- Para dirigirnos a la dirección del centro escolar o a los órganos colegiados o representantes
 - Convocatorias y mensajes importantes deben quedar por escrito
 - Los niños en edad escolar son buenos mensajeros de convocatorias o notas en papel
 - Carta a casa para aquellas cuestiones muy oficiales
- Comunicación con los miembros AMPA
 - Reunión con merienda en una cafetería, en el colegio mientras los niños juegan o hacen los deberes en la biblioteca, por ejemplo.
 - Seguramente existe un Grupo WhatsApp de AMPA, de delegados de padres, etc. Usarlo para retransmitir eventos, convocatorias, etc. Si no lo hay, crearlo. Los Caminos Escolares de Donosti, en los que se encuentra implicados muchos colegios se comunican, coordinan y gestionan básicamente con esta herramienta
 - Facebook. En el mismo sentido del WhatsApp. Además es muy buena herramienta para mostrar imágenes de eventos, compartir experiencias de otros proyectos. Eso sí, alguien debe mantenerlo vivo
 - Las acciones en la calles, como una tarde de juegos y sin coches atrae a muchas familias y es un buen momento para informar y conseguir adhesiones
- Comunicación desde el ayuntamiento
 - Dar visibilidad a todo lo que se hace por lo medios que se haya comprobado que son más efectivos
 - Mensajes de liderazgo. La presencia del alcalde y concejales implicados en las reuniones importantes dan credibilidad al proyecto
 - Liderar asimismo la convocatoria de reuniones
 - Gestionar la colocación de iconos en la calle (banderolas, marcaje del camino)
 - Organización de eventos populares en torno al proyecto

No desechemos oportunidades por el hecho de que puedan parecernos poco habituales. Por poner un ejemplo, si la comunidad es muy religiosa o los padres se reúnen en torno a las catequesis, quizás este ámbito puede ser interesante, incluso contar con la participación del párroco en la transmisión de mensajes, en línea a lo que hace actualmente el Papa Francisco.



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

Etapa 7: Manejo e implementación

Una campaña será exitosa o fracasará dependiendo de la calidad de su implementación (responsabilidad en la gestión, recursos humanos y tecnológicos, recursos económicos, técnicas de trabajo).

REFLEXIONES

¿Quién **administrará** la campaña?

¿Has pensado acerca de las etapas de **implementación**?

SUGERENCIAS/PROPUESTAS

Ideas

- Designar coordinador
- Responsable (mismo que el coordinador) que tenga entre sus asignaciones comprobar si se han alcanzado los objetivos y si se cumplen las fechas de entrega ¿Qué pasa si algún objetivo o alguna fecha de entrega no se cumple? Se debe identificar la causa y reestructurar acciones vinculadas, pero hay que tenerlo previsto
- Identificar a los responsables de los diferentes sectores o socios nuestros y acordar con ellos el Plan, y sus responsabilidades sectoriales.

Desarrollar una cronología para:

- Ordenar las acciones de las diferentes líneas estratégicas en el tiempo. Recordando todas las etapas revisadas hasta aquí (objetivos generales, específicos, público objetivo, mensajes, métodos y medios)
- Identificar los hitos de comunicación. Un hito a diferencia de un programa o una línea estratégica es un acto puntual. Una marcha en bici, un día de corte de las calles y acceso exclusivo peatonal, un día de juegos y mercadillo en la calle, etc. son hitos que requieren preparación. Son actividades con un gran poder de difusión y motivación ya que son visibles para toda la ciudadanía.



¿Has pensado acerca de los **recursos**?

Al diseñar cada acción hay que pensar cuánto nos costará. Elaborar un presupuesto.

Eso puede servir para desechar algunas, priorizar, o para agudizar nuestro ingenio y decidir otras estrategias que pueden ser igual de efectivas pero gratis o casi gratis. Hay que tener en cuenta todos los recursos que se necesitarán y que no solo es dinero sino:

- personal
- conocimientos
- materiales
- tecnologías
- tiempo



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

Etapa 8: Medición y evaluación

La medición y evaluación indica si las actividades planeadas ocurrieron, si los objetivos previstos se alcanzaron y el impacto real que han tenido. Como el Plan de Comunicación es una parte transversal a todo el Proyecto de Caminos Escolares, quizás no sea necesario hacer sesiones específicas centradas en la comunicación. Pero cada vez que evaluemos una etapa y en la valoración final, habrá que tener en cuenta la eficacia que tuvieron los mensajes, medios y recursos usados para comunicar.

REFLEXIONES

¿Cómo medir el **éxito** de nuestro plan de comunicación?

Proceso de medición

- Definir indicadores del impacto de los cambios esperados y planteados en los objetivos
Ejemplo: Objetivo Aumentar la participación de las familias en el proceso.
Inicio: nº familias / Fin: nº de familias % del aumento

¿Está obteniendo opiniones y **retroalimentación** del público objetivo?

No hay que esperar al final del año para solicitar una opinión y reflexionar sobre el transcurso del proceso

- Cada fase que terminemos puede ser evaluada a través de conversaciones, escuchando a los participantes, analizando los resultados en términos de asistencia, participación compartida, etc.
- Asimismo los hitos pueden evaluarse tras su finalización de forma independiente para ver si los medios usados en la convocatoria fueron efectivos, si los procesos de comunicación y difusión durante el evento tuvieron resultados, etc.

¿Está **documentando** las evaluaciones?

Tras la realización de un proceso de evaluación no debemos olvidar redactar las conclusiones, en especial qué funcionó y qué no y porqué. Será la base del trabajo del año siguiente .

SUGERENCIAS/PROPUESTAS



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

El recetario de la movilidad amable

Para la lluvia, *toma el paraguas*

Para los atascos de tráfico, *toma la bici*

Para disfrutar en familia o con amigos, *toma la calle*

Para todo lo demás, *toma el coche de San Fernando...*

¡Compártelo, si te mueves!



PARTE 3
RECURSOS





▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

 [Seleccion-recursos-zaragoza.pdf](#)

 **/1 DIAGNÓSTICO**

-  [Auditoría peatonal.pdf](#)
-  [Encuesta modos desplazamiento.pdf](#)
-  [Encuesta movilidad familia.pdf](#)
-  [Encuesta-niños-1.pdf](#)
-  [Ficha recogida de datos oferta movilidad.pdf](#)
-  [Ficha recogida de datos oferta transporte planes movilidad.pdf](#)
-  [Solicitud Centro educativo.pdf](#)

 **/2 PLAN ACCION**

 [Modelo Ficha Plan de Accion.pdf](#)

 **/3 MATERIALES EDUCATIVOS**

-  [Albacete-Guia-Educativa-A21.pdf](#)
-  [Conbici-al-cole.pdf](#)
-  [Cordoba-Camino-al-cole.pdf](#)
-  [DGT-camino-escolar-Paso-Paso.pdf](#)
-  [Guipuzcoa-Muevete.pdf](#)
-  [Madrid-caja-de-herramientas-2010.pdf](#)
-  [Manual-Cursos-Bici.pdf](#)
-  [Mapfre-Guia-seg-vial-infantil.pdf](#)

 **/Diputación Granada**

 **/Actividades didácticas**

 **/1_Primer Trimestre**

-  [El Buen Peaton.pdf](#)
-  [Fichas actividad Buen Peaton.pdf](#)
-  [Reyes Magos.pdf](#)
-  [Tiempos antiguos tiempos modernos.pdf](#)



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

- 📁 **/Actividad Encuesta**
 - 📄 [Directrices-Profesorado.pdf](#)
 - 📄 [Ficha del alumno.pdf](#)
 - 📄 [Recogida datos modos desplazamiento.pdf](#)
 - 📄 [Tablas y graficas resultados.xlsx](#)
- 📁 **/2_Segundo Trimestre**
 - 📄 [Cada oveja con su pareja.pdf](#)
 - 📄 [La velocidad y el tocino.pdf](#)
 - 📄 [Los secretos del coche.pdf](#)
 - 📄 [Soy tu camino. Encantado.pdf](#)
 - 📄 [Triangulares y redondas.pdf](#)
- 📁 **/3_Tercer Trimestre**
 - 📄 [Detectives Camino de sensaciones.pdf](#)
 - 📄 [Soy tu camino. Encantado.pdf](#)
 - 📄 [Tablas Camino de sensaciones.pdf](#)
 - 📄 [Tablas Encantado de conocerte.pdf](#)
- 📁 **/Concurso Escolar**
 - 📄 [Bases concurso escolar Ayuntamiento.pdf](#)
 - 📄 [Concurso escolar Prof.pdf](#)
- 📁 **/pegatinas ganadores**
- 📁 **/Organización y Planificación**
 - 📄 [Ejemplo Valoracion actividades.pdf](#)
 - 📄 [Modelo adscripción centro escolar.pdf](#)
 - 📄 [Programacion Anual Tabla.pdf](#)
 - 📄 [Propuesta Activ Trimestre.pdf](#)
 - 📄 [Propuesta Didactica.pdf](#)
- 📁 **/Exposicion-Caperucita-Camina**
 - 📄 [Caperucita camina alumnos.pdf](#)
 - 📄 [Caperucita-Cuento-sin actividades.pdf](#)
 - 📄 [Caperucita-Paneles-Padres.pdf](#)



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

📁 /Plan de Lectura

- 📄 [Cuento cruzar la calle.pdf](#)
- 📄 [Julia-Pato-y-el-Espia.pdf](#)
- 📄 [Julia-Penguin-and-the-Spy.pdf](#)
- 📄 [La-selva-de-Mario.pdf](#)
- 📄 [Marios-Jungle.pdf](#)

📁 /Segovia

- 📄 [Diez-años-de-mi-escuela.pdf](#)
- 📄 [Encuesta niños segovia.pdf](#)
- 📄 [Libro resumen pies para que os quiero.pdf](#)
- 📄 [Tras las huellas1.pdf](#)
- 📄 [Tras las huellas2.pdf](#)
- 📄 [Tras las huellas3.pdf](#)
- 📄 [Tras las huellas4.pdf](#)

📁 /Videos-Clase

- 📄 [It's smarter to travel in groups.mp4](#)
- 📄 [Una bici cambia el mundo.mp4](#)

📁 /4 COMUNICACION

- 📄 [Diptico Civitas.jpg](#)
- 📄 [divulgación proyecto.pdf](#)
- 📄 [Entrevista informantes clave.pdf](#)
- 📄 [Itinerarios Seguros Santa Fe dossier prensa.pdf](#)
- 📄 [Peligros.jpg](#)

📁 /Prensa-ejemplos

- 📄 [Arranca la campaña 'Caminos escolares seguros'.pdf](#)
- 📄 [Comienza la señalizacion.pdf](#)
- 📄 [Salobreña Caminos Prensa.pdf](#)



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

📁 /5 MANUALES

- 📄 [Cami-Escolar-Dip-Barcelona.pdf](#)
- 📄 [CCOO-Aragon-Breve guía.pdf](#)
- 📄 [guia_de_movilidad_peatonal.pdf](#)
- 📄 [La movilidad segura de los colectivos mas vulnerables.pdf](#)
- 📄 [MadridAPie-Proyecto-Educativo.pdf](#)
- 📄 [Marta-Roman-camino_escolar_guia.pdf](#)
- 📄 [Paseando al Cole-Jorge-Guillen.pdf](#)
- 📄 [Presentación El Juego de la Serpiente.Mayo2014.pdf](#)
- 📄 [proyectopedagogico_conbicialcole.pdf](#)
- 📄 [Que-Es-Madrid-APie.pdf](#)

📁 /6 PUBLICACIONES RELACIONADAS

- 📄 [Aceras-cruces-confianza.pdf](#)
- 📄 [Actividad-Fisica-Salud_2012.pdf](#)
- 📄 [Cambiar las señales.pdf](#)
- 📄 [Cuaderno de Intervencin Peatonal.pdf](#)
- 📄 [Formacion_y_educacion_vial_practicas_internacionales.pdf](#)
- 📄 [La ESO-va-que-vuela.pdf](#)
- 📄 [La-ciudad-de-los-niños-VI.pdf](#)
- 📄 [Niños ciudades seguridad vision investigacion.pdf](#)

🔗 LINKS

- ◇ Red GRAMAS:
🔗 <http://www.a21-granada.org/red-gramas/>
- ◇ Safe Routes to School:
🔗 <http://www.saferoutesinfo.org/>
- ◇ Camí Escolar:
🔗 http://w110.bcn.cat/portal/site/CaminsEscolars?lang=es_ES
- ◇ La ESO va que vuela:
🔗 <http://www.amicsdelabici.org/camiescolar/>



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

- ◇ De mi Escuela para mi Ciudad:
 - 🔗 <http://geaweb.com/demiesc/>
 - Materiales Didácticos:
 - 🔗 <http://www.magrama.gob.es/es/ceneam/programas-de-educacion-ambiental/de-mi-escuela-para-mi-ciudad/publicaciones.aspx>
- ◇ Camino escolar Donosti:
 - 🔗 <http://www.donostiamovilidad.com/movilidad-sostenible/camino-escolar/>
- ◇ ConBici al cole:
 - 🔗 <http://conbicialcole.conbici.org/>
- ◇ Camino escolar Diputación de Granada:
 - 🔗 <http://www.a21-granada.org/red-gramas/campana-habitos-saludables-descripcion-3>
- ◇ Madrid a pie:
 - 🔗 <http://www.madrid.es/portales/munimadrid/es/Inicio/EducacionAmbiental/Madrid-a-pie-camino-seguro-al-cole?vgnextfmt=default&vgnextoid=173b3b3e1598b310VgnVCM1000000b205a0aRCRD&vgnnextchannel=abd279ed268fe410VgnVCM1000000b205a0aRCRD>
- ◇ CAMINOALCOLE del Ayuntamiento de Córdoba:
 - 🔗 <http://caminoalcolecordoba.es/>
- ◇ Paseando al cole Málaga:
 - 🔗 <http://www.omau-malaga.com/noticias/ficha/item/1685/omau-proyectos-educacion-ambiental-paseando-cole-html>
- ◇ Recursos Ceneam:
 - 🔗 http://www.magrama.gob.es/es/ceneam/recursos/mini-portales-tematicos/bibliografia_IM.aspx

☰ BIBLIOGRAFÍA REFERENCIADA

- ◇ Anderr-Egg, E (2012). Repensando la Investigación-Acción-Participativa. Ed. Lumen-Humanitas. Buenos Aires.
- ◇ Boal, Augusto (2004). Juegos para actores y no actores. Ed. Artes Escénicas. Barcelona.



▲
IR A ÍNDICE
DE CONTENIDOS

- ◇ Bronwen Thornton, Walk21. (2009). Guidance on conducting walking audits. Active access. www.active-access.eu
- ◇ Haning. Alice coord (2011). Walkability audit tool. Department of Transport. Western Australia. www.transport.wa.gov.au/walking
- ◇ Heras Hernández, Francisco. (2003). Entretantos. Guía práctica para dinamizar procesos participativos sobre problemas ambientales y sostenibilidad. GEA. Valladolid.
- ◇ Pozueta Echavarri, J. (dir.); Lamíquiz Daudén, F; Porto Schettino, M. (2009). La Ciudad Paseable. CEDEX. Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino. Madrid.
- ◇ Rodríguez Villasante, T; Montañés, M; Martín, P (2001). "Prácticas locales de creatividad social". Construyendo ciudadanía/2. El Viejo Topo.

📁 VÍDEOS

- ◇ "Camino Escolar . Pasos hacia la Autonomía Infantil"
 🔗 www.fomento.gob.es/mfom/lang_castellano/especiales/camino_escolar/camino_escolar_video.htm



Manual para la implantación de Caminos Escolares Seguros

Colección Medio Ambiente Compartido