

2015-2016



DESPLAZAMIENTO ACTIVO

ESCOLAR

Presentado por *Sandra Ramos Hermida* para optar al Grado de Maestro/a en Educación Primaria, mención Educación Física por la Universidad de Valladolid

Tutelado por:

Santiago Gutiérrez Cardeñosa

Grado en Educación Primaria – Mención Educación Física

Universidad de Valladolid

RESUMEN

En el siguiente proyecto se expone una investigación sobre el desplazamiento activo, entendiéndolo como el traslado andando o en bicicleta a lugares cotidianos, enfocado a ponerlo en práctica en el camino a la escuela. Se analizan las ventajas e inconvenientes del desplazamiento activo, así como se profundiza en el proyecto llamado "Caminos escolares seguros" desarrollado en la ciudad de Valladolid (España).

PALABRAS CLAVES: *desplazamiento activo, escuela, movilidad sostenible, autonomía, Valladolid.*

ABSTRACT

This research project is about active commuting, defined as walking or cycling to everyday places, and focused on the implementation of it on the way to school. The advantages and disadvantages of active commuting are analyzed and we delve into the project called "Caminos escolares seguros" developed in the city of Valladolid (Spain).

KEYWORDS: *active commuting, school, sustainable mobility, autonomy, Valladolid.*

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN	p. 4
2. OBJETIVOS	p. 5
3. JUSTIFICACIÓN DEL TEMA	p. 6-8
4. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA	p. 9-22
• ¿Qué es el desplazamiento activo?	p. 9
• Origen del desplazamiento activo	p. 9-10
• Importancia, ventajas e inconvenientes del desplazamiento activo	p. 11-13
• Cómo desarrollar un proyecto de desplazamiento activo escolar	p. 13-15
• Algunos proyectos de desplazamiento activo	p. 15-22
5. DISEÑO METODOLÓGICO	p. 23-25
• Cronología	p. 23
• Elección del tema.	p. 24
• Desarrollo de la investigación.	p. 24-25
6. RESULTADOS.	p. 26-28
7. CONCLUSIONES FINALES Y RECOMENDACIONES.	p. 29-30
8. REFERENCIAS.	p. 31
9. ANEXOS	p. 32-37
• Anexo 1.	p. 32-33
• Anexo 2.	p. 34
• Anexo 3.	p. 35
• Anexo 4.	p. 36-37

1. INTRODUCCIÓN

En este proyecto se presenta lo que es el desplazamiento activo, entendiendo a este como el traslado andando o en bicicleta para ir a la escuela, al trabajo o a lugares de ocio. A lo largo de este trabajo he investigado sobre los orígenes que dieron lugar a una inminente necesidad de poner en marcha proyectos de desplazamiento activo, lo que me ha llevado a conocer la relevancia que tiene éste en la sociedad, tanto a nivel de salud, económico y medioambiental. Además, muestro las fases, los agentes y los factores a evaluar en un proyecto de desplazamiento activo escolar. Para apoyar esta tarea, cito algunos ejemplos de proyectos que se han llevado a cabo a nivel local, nacional e internacional.

El desplazamiento activo es un tema desconocido aún en España a pesar de que diferentes instituciones llevan años realizando diferentes propuestas para intentar instaurarlo. Por desgracia, tiene trabas en las que profundizare a lo largo de este trabajo. Estas trabas son en líneas generales, en primer lugar los padres de los alumnos, ya sea por el miedo a dar autonomía a sus hijos, o porque trabajan y se tienen que desplazar en coche, que es más cómodo para ellos; la estructura urbana, que es costosa y lenta de cambiar para poderla acondicionar a unas medidas seguras de tránsito para los peatones y, en especial, para los peatones niños; o conseguir que perdure en el tiempo.

Para terminar, una vez recogida toda esta información, he ido un paso más allá y me he acercado en profundidad a un proyecto que se desarrolla en Valladolid llamado “Caminos escolares seguros”.

2. OBJETIVOS

- Identificar qué es el desplazamiento activo, cuáles son sus orígenes y cómo se ha puesto en práctica en mi ciudad, Valladolid (España).
- Analizar la importancia, ventajas e inconvenientes del desplazamiento activo.
- Analizar el proceso de elaboración en un proyecto de desplazamiento activo en un centro escolar y citar algunos ejemplos.

3. JUSTIFICACIÓN DEL TEMA

a. RELEVANCIA DEL TEMA ESCOGIDO.

El tema principal del proyecto es el desplazamiento activo, lo elegí después de leer un artículo de la revista *Tándem*, seguí investigando y aunque encontrar información no fue tarea fácil, me decidí por él porque me parece que no solo es un tema relevante en el área de educación física, sino que se le puede dar un enfoque de carácter interdisciplinar. Y además, involucra a toda la comunidad educativa, integrada por profesorado y alumnado, padres y madres, y administración. Y no tan solo a la comunidad educativa sino a la gente del barrio donde se sitúen los colegios que vayan a poner los proyectos en marcha.

Enfocándolo solo a lo que es el área de Educación Física según la ORDEN EDU/519/2014, de 17 de junio, por la que se establece el currículo y se regula la implantación, evaluación y desarrollo de la educación primaria en la Comunidad de Castilla y León y analizando los contenidos comunes, ya que no se ha desarrollado el proyecto pensando en un curso en particular, vemos como de los contenidos se trabaja: “Las técnicas de trabajo individual y en grupo con atención a diferentes roles y a la responsabilidad individual y colectiva”. (p. 44615); “Estrategias para la resolución de conflictos: utilizando de normas de convivencia, conocimiento y respeto de las normas y reglas de juego y valoración del respeto a los demás”. (p. 44615); “Toma de conciencia e interiorización de las sensaciones corporales y discriminación e identificación de las sensaciones asociadas al movimiento”. (p. 44616); “Desarrollo y consolidación de la lateralidad corporal: dominio de la orientación lateral del propio cuerpo. Orientación de personas y objetos en relación a sí mismo y a un tercero”. (p. 44616); “Direccionalidad del espacio: dominio de los cambios de orientación y de las posiciones relativas derivadas de los desplazamientos propios o ajenos. Orientación en el espacio”. (p. 44616); “Control motor y corporal previo, durante y posterior a la ejecución de las acciones motrices”. (p. 44618); “Autonomía en la ejecución y confianza en las propias habilidades motrices en situaciones habituales y en situaciones o entornos adaptados”. (p. 44618); “Desarrollo de las cualidades físicas básicas de forma genérica y orientada a la mejora de la ejecución motriz”. (p. 44618); “Comprensión de la relación existente entre frecuencia cardíaca y respiratoria y la intensidad física de las actividades realizadas”. (p. 44618); “Mejora de la condición física orientada a la salud”. (p. 44624); “Adecuación de la actividad física a las posibilidades y condiciones corporales”. (p. 44624); “Reconocimiento y valoración de los efectos beneficiosos de la actividad física en la salud e identificación de las prácticas poco saludables”. (p. 44624) y “Medidas básicas de seguridad y prevención de accidentes:

identificación, anticipación, y valoración de las situaciones de riesgo que se derivan de la práctica de la actividad física. Respeto de las normas de uso de materiales, espacios e instalaciones”. (p. 44624); son relevantes con el tema seleccionado.

En cuanto a la interdisciplinariedad, entre otras competencias que se trabajan, la vemos en los siguientes ejemplos:

- Competencia en comunicación lingüística:
 - o Realización de relatos.
 - o Descripción de situaciones cotidianas.
 - o Exposición de argumentos de manera correcta.
- Competencia matemática:
 - o Estimación de distancias y tiempos.
- Competencia social y ciudadana:
 - o Interacción con los compañeros de clase.
 - o Cooperación con el grupo para lograr un objetivo común.
 - o Interacción con otras generaciones.

Me parecía significativo trabajar también este tema debido a su importancia en el impacto ambiental, actualmente causa de preocupación y debate en la sociedad. Considero que esta iniciativa puede ayudar a paliar algunos efectos nocivos como la contaminación atmosférica.

En general, me parece un tema innovador, porque como señalo en la introducción, no es un tema que se haya desarrollado ahora, pero no se le ha dado una gran relevancia hasta el momento.

b. VINCULACIÓN CON LAS COMPETENCIAS

VINCULACIÓN CON LAS COMPETENCIAS DEL TÍTULO

COMPETENCIAS GENERALES

- Poseer y comprender conocimientos en un área de estudio – La Educación –, abarcando distintos campos.
- Que el estudiante sepa aplicar sus conocimientos a su trabajo o vocación de una forma profesional y posea las competencias que suelen demostrarse por medio de la elaboración y defensa de argumentos y la resolución de problemas dentro de su área de estudio – La Educación –.
- Que el estudiante tenga la capacidad de reunir e interpretar datos esenciales, para emitir juicios que incluyan una reflexión sobre estos temas de índole social, científica o ética.
- Que el estudiante pueda transmitir información, ideas, problemas y soluciones a un público tanto especializado como no especializado.
- Que el estudiante haya desarrollado aquellas habilidades de aprendizaje necesarias para emprender estudios posteriores con un alto grado de autonomía.
- Que el estudiante desarrolle un compromiso ético en su configuración profesional, compromiso que debe potenciar la idea de educación integral, con actitudes críticas y responsables; garantizando la igualdad efectiva de mujeres y hombres, la igualdad de oportunidades, la accesibilidad universal de las personas con discapacidad y los valores propios de una cultura de la paz y de los valores democráticos.

COMPETENCIAS ESPECÍFICAS

De acuerdo con la ORDEN ECI/3857/2007, de 27 de diciembre.

- Controlar y hacer el seguimiento del proceso educativo y, en particular, de enseñanza y aprendizaje mediante el dominio de técnicas y estrategias necesarias.
- Ser capaces de relacionar teoría y práctica con la realidad del aula y del centro.

Nota. Fuente: ORDEN EDU/519/2014, de 17 de junio, por el que se establece el Currículo de la Educación Primaria en la Comunidad de Castilla y León.

4. FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

1. ¿QUÉ ES EL DESPLAZAMIENTO ACTIVO?

El desplazamiento activo es una propuesta que se plantea a las personas para que el traslado de casa al centro escolar, al trabajo o a lugares de ocio, tanto ida como vuelta, se realice andando o en bicicleta. De esta forma se hace frente al desplazamiento pasivo que se realiza en transportes motorizados.

2. ORIGEN DEL DESPLAZAMIENTO ACTIVO.

El aumento del tráfico vial hizo que las instituciones se planteasen buscar alternativas, ya que a principios de los años noventa la demanda del transporte aumenta. Esta demanda surge de un mayor acceso al automóvil y falta de políticas estructuradas de transporte urbano. El acceso al automóvil incrementó debido al aumento del poder adquisitivo y la facilidad de obtener un crédito. En España de 1990 a 2010 asciende de por cada mil habitante 309 coches a 593. Este incremento no vino acompañado por medidas que controlasen el impacto ambiental que estaba y está produciendo de manera directa o indirecta: mayor consumo de combustible, aumento de precios al aumentar la demanda, mayor emisión del CO₂, aglomeración de tráfico, aumento de índices de siniestralidad, etc.

El desarrollo económico y social ha favorecido el aumento de desplazamientos e impacto ambiental, provocando un tránsito que crea una congestión que deriva en la disminución de la calidad de vida. De acuerdo con Thompson y Bull (2002), vemos como tenemos que enfrentarnos a problemas de diseños viales como pueden ser: aparcamientos en doble fila o en la vía pública, aceras insuficientes o múltiples obstáculos; provocando estrés, accidentes y contaminación entre otros efectos negativos.

En la cumbre de Río de Janeiro en 2012 se llegó a la conclusión de que había que tomar con urgencia unas medidas de prevención para el planeta, y plantearse la movilidad urbana siguiendo unos principios de sostenibilidad. Es por ello por lo que se decide ponerse manos a la obra y darle importancia al desplazamiento activo que puede ayudar a mitigar alguno de los problemas que ha causado el aumento del uso del transporte motorizado.

Por otro lado, a España se importa el Movimiento de Cooperación Educativa Italiano liderado por Alfieri, Tonucci y Frabboni a finales de los años ochenta. Este movimiento es una fuerte proyección en donde se toma conciencia del poder educativo que alberga la ciudad. En 1990 se organiza el I Congreso Internacional de Ciudades Educadoras, en Barcelona, que dio lugar al nacimiento de la Asociación Internacional de Ciudades Educadoras (AIEC), en 1994. AIEC aportó una estructura organizada, con fines concretos y los instrumentos pertinentes para avanzar hacia una ciudad igualitaria, solidaria, pacífica, inclusiva y participativa. Estos valores quedan reflejados en la Carta de las Ciudades Educadoras. Y llevan a cabo en la primera dimensión territorial del Proyecto Educativo de Barcelona (Bertran Copini 2006):

PEB es la movilidad. Desde la movilidad el PEB apuesta por la promoción de los desplazamientos a pie en bici o en transporte público. Se quiere conseguir que la educación por la movilidad y la seguridad viaria se aborden también desde la educación en valores y se vinculen a la solidaridad, respeto y civismo. La educación vial se ha de incorporar dentro de los valores propios de la educación y por esta razón se ha de incorporar a los centros educativos y ha de llegar hasta los niños y las familias. (p. 83)

Son tres proyectos los que dan el comienzo al proyecto:

1. Red de caminos escolares. Crear caminos seguros y agradables para que los niños de manera independiente y andando de casa a la escuela u a otros servicios o actividades.
2. Muévete en transporte público. Campaña para promover el transporte público.
3. Promoción de la bicicleta como medio de transporte sostenible.

3. IMPORTANCIA, VENTAJAS E INCONVENIENTES DEL DESPLAZAMIENTO ACTIVO.

Además de la relevancia que tiene el desplazamiento activo en el impacto ambiental y urbano, no podemos obviar que tiene una gran importancia desde el punto de vista fisiológico, morfológico y psicosocial. A través de la puesta en práctica de una actividad física adecuada, regulada y sistematizada conseguimos abordar estos últimos factores.

Centrándonos en los escolares de educación primaria, su práctica de actividad físico-deportiva está por debajo de lo esperado, y si no se le pone solución durante los primeros años, y no se proponen intervenciones que impulsen el desarrollo de hábitos saludables de vida puede llegar a agravarse durante la adolescencia.

La Organización Mundial para la Salud (OMS) señala que seis de los siete factores determinantes para la salud están relacionados con la alimentación y el ejercicio físico, por lo que se aconseja que los niños acumulen 60 minutos o más de actividad física moderada-vigorosa durante cinco días o más a la semana (OMS, 2002). Y como actividad física que es, nos va a ayudar a luchar contra la obesidad infantil que cada vez se presenta a edades más tempranas.

Hasta hace poco tiempo sólo se relacionaba la obesidad con no llevar una buena alimentación, por el exceso de consumo de grasas saturadas, que es cierto, pero también por la vida cada vez más sedentaria de los niños. Por lo que aunque sea realizar este desplazamiento, bien andando o en bicicleta, les va a ayudar a completar los 60 minutos diarios.

Además de controlar el peso corporal, se desarrolla un aparato locomotor y un sistema cardiovascular sano. Y se aprende a controlar el sistema neuromuscular.

Una forma de llevarlo a cabo sin ocupar tiempo, ni saturar las agendas escolares, es buscar alternativa de desplazamiento a las actividades cotidianas, ir a la escuela, etc. Elegir, por ejemplo, el recorrido de casa al colegio porque se repite todos los días, es el mismo, y muchos de los niños realizan este camino al mismo tiempo. Es una oportunidad para aumentar y asentar las bases de un estilo de vida activo que se prolongará en el tiempo y podrá prevenir problemas de salud o mitigar los incrementos del peso corporal (Sirard y otros, 2005).

Debemos tener en cuenta todos los factores, elementos y personas que influyen en el desplazamiento activo de los estudiantes.

Uno de los mayores problemas es el miedo de los padres, miedo a los coches, la inseguridad de que realicen ellos solos el recorrido, la falta de autonomía que esto provoca en los niños debido al temor que se tiene sobre su capacidad, etc. Comenzaremos analizando la sobreprotección ante la autonomía del alumno.

“Cuando, para proteger a los niños, no se les permite hacer las cosas por sí mismos, se saltan etapas fundamentales del aprendizaje, no se responsabilizan de las consecuencias de sus acciones, ni son capaces de evaluar los riesgos; la probabilidad de que sufran accidentes se multiplica por 100 (Heike Freire, 2010)”.

Tradicionalmente siempre ha habido lugares públicos en las ciudades donde los niños jugaban y pasaban sus días, sin haber una distinción muy definida sobre lo que era fuera y dentro. Era una presencia tolerada que empezó a desaparecer cuando el capitalismo impone las necesidades de un sistema de producción y el ritmo urbano se acelera.

En los años sesenta y setenta las ciudades españolas se rindieron al automóvil, y poco a poco provocó la reclusión de los ciudadanos más pequeños y el temor de las madres convertidas en carceleras, víctimas del control y la vigilancia permanente.

Otro factor que afecta a la autonomía infantil es el nivel de estudios que tienen los padres. Cuanto mayor sea el nivel de estudio, menor será el grado de independencia de los niños, mientras los más desfavorecidos tendrán libertad. Así lo afirman Tonnucci y otros autores (2002):

Si se asume la autonomía como un beneficio y por lo tanto un motivo de bienestar evolutivo para los niños, se puede afirmar que los niños más favorecidos son los que viven en zonas geográficas y en familias más desfavorecidas, o si se prefiere, que los intereses y los beneficios de los niños son generalmente conflictivos respecto de los intereses y los beneficios de los adultos (p. 32).

Luchar contra la sobreprotección de los padres es el mayor inconveniente, por lo que se deberán de plantear los proyectos de tal forma que les demos seguridad y tranquilidad para que sus hijos e hijas puedan desplazarse de manera autónoma y dejen de mermar sus capacidades.

Por otro lado, como comentaba al principio de este apartado, el impacto ambiental es notorio y por ello es una ventaja del desplazamiento activo. Son medios que no contaminan, lo que nos va hacer conseguir un proyecto de movilidad sostenible beneficioso para todos gracias a que el número de vehículos va a disminuir de manera contundente. Así como el ahorro

económico que provoca un desplazamiento activo andando o en bicicleta, ya que no consumen combustible, no se necesitan permisos de conducir, y además es más asequible para todo el mundo.

4. CÓMO DESARROLLAR UN PROYECTO DE DESPLAZAMIENTO ACTIVO ESCOLAR.

Inspirado en el proyecto de Marta Román Rivas e Isabel Salís Canosa, “Camino Escolar, pasos hacia la autonomía infantil”, he esquematizado en las siguientes tablas como desarrollar un proyecto de desplazamiento activo. Para ello se debe tener en cuenta los agentes que desarrollan el proyecto y cuáles deberían ser sus funciones, los pasos a seguir para llevarlo a cabo y qué factores evaluar.

AGENTES QUE DESARROLLAN UN DESPLAZAMIENTO ACTIVO	
AGENTES	FUNCIONES
EQUIPO DOCENTE Y DIRECTIVO	<ul style="list-style-type: none"> - Hacer de nexo de unión entre la administración, el alumnado y los tutores de estos. - Realizar actividades educativas dentro de las aulas en relación con el desplazamiento, en cualquier área educativa. - Ser los promotores del proyecto.
MADRES Y PADRES	<ul style="list-style-type: none"> - Dar su apoyo al proyecto y a la autonomía de sus hijos e hijas. - Implicación en el autobús a pie o pedibús.
ADMINISTRACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> - Mejorar las infraestructuras urbanas.
APOYO SOCIAL (asociación de vecinos, de mayores, peatones o comerciantes)	<ul style="list-style-type: none"> - Servir de apoyo a lo largo del recorrido a la escuela. - Atender las necesidades de los escolares (ir al baño, beber agua...)

Nota. Fuente: Román, M. y Salís, I. (2010). *Camino escolar, pasos hacia la autonomía infantil*.

PASOS A DESARROLLAR EN UN PROYECTO DE DESPLAZAMIENTO ACTIVO

1. CREACIÓN Y FORMALIZACIÓN DE UN GRUPO DINAMIZADOR	<ul style="list-style-type: none"> - Diseño de objetivos, organización y métodos para llevar a cabo el proyecto.
2. DEFINICIÓN DEL PROYECTO	<ul style="list-style-type: none"> - Descripción del proyecto. - Objetivos a lograr. - Métodos de trabajo. - Apoyos al proyecto (económico y voluntario).
3. BUSQUEDA DE RECURSOS	<ul style="list-style-type: none"> - Trabajo voluntario. - Trabajo de personal contratado por la administración. - Subcontrataciones.
4. CAMINAR EN COMPAÑÍA	<ul style="list-style-type: none"> - Dar a conocer el proyecto y buscar el apoyo de gente externa al proyecto.
5. ANALIZAR LA MOVILIDAD AL CENTRO ESCOLAR	<ul style="list-style-type: none"> - Balance previo de las infraestructuras urbanas, tráfico de la zona y personas que lo transitan.
6. DIAGNÓSTICO DEL ESPACIO URBANO	<ul style="list-style-type: none"> - Expertos analizan las modificaciones que se pueden realizar en el espacio urbano.
7. REALIZACIÓN DE ACTIVIDADES EDUCATIVAS EN EL CENTRO	<ul style="list-style-type: none"> - Desarrollar varios contenidos del currículo escolar relacionados con el desplazamiento activo y temas vinculados.
8. DEVOLUCIÓN Y DIFUSIÓN DE RESULTADOS	<ul style="list-style-type: none"> - Informar de los resultados para que la gente tenga en cuenta el cambio.
9. REALIZACIÓN Y EJECUCIÓN DE PROYECTOS DE MEJORA DEL VARIO URBANO	<ul style="list-style-type: none"> - Llevar a cabo las modificaciones en el espacio urbano.
10. ALIMENTACIÓN Y MANTENIMIENTO DE UN PROYECTO DE CAMINO ESCOLAR	<ul style="list-style-type: none"> - Consolidar la movilidad activa y una nueva vida urbana infantil.

Nota. Fuente: Román, M. y Salís, I. (2010). *Camino escolar, pasos hacia la autonomía infantil*.

FACTORES A EVALUAR EN UN PROYECTO DE DESPLAZAMIENTO ACTIVO

CAMBIOS EN LAS PAUTAS DE MOVILIDAD	- Variación de la movilidad (número de vehículos en el centro, número de viajes en desplazamiento activo...).
INCREMENTO DE LA AUTONOMÍA INFANTIL	- Comprobar la presencia o no de los tutores.
EVALUACIÓN DEL PROCESO	- Valoración sobre el cumplimiento de objetivos y puesta en marcha.
EVALUACIÓN DE IMPACTOS	- Dependiendo de los factores a los que se le den más importancia, se evaluará unos aspectos u otros (Ej.: emisión de CO2).

Nota. Fuente: Román, M. y Salís, I. (2010). *Camino escolar, pasos hacia la autonomía infantil*.

5. ALGUNOS PROYECTOS DE DESPLAZAMIENTO ACTIVO.

a. PROYECTOS INTERNACIONALES.

➤ Una de las primeras propuestas de desplazamiento activo fue el autobús escolar andante o pedibús que nació en Dinamarca y consiste en que los niños en lugar de ir acompañados por sus padres, son acompañados por un adulto que los recoge en el recorrido, como si fuera un autobús. Se establecen unas paradas donde los padres acompañan a sus hijos y el adulto los recoge y les lleva a la escuela. En esta propuesta falta autonomía, que se ganaría si fuesen ellos solos aprovechando que hacen el mismo recorrido y lo conocen porque lo realizan a diario, pero se gana en el impacto ambiental.

➤ Desde el año 2001 en Argentina, como alternativa para la movilidad sostenible se propone la bicicleta gracias a que es más económica, más asequible para mucha más gente, no se necesita permiso de conducir, no contamina, ni ocupa espacio. Además podemos asumirla como disciplina escolar.

➤ El proyecto Active Access se lleva a cabo en diez países de la Unión Europea, tuvieron éxito al animar a la gente a viajar de forma activa a comprar, al trabajo, al colegio y por ocio. Para ello se celebraron campañas de promoción y sensibilización en el marco de eventos europeos e internacionales, como el Día sin Coches, el Día Mundial del Medio Ambiente y la Semana Europea de la Movilidad. Y sus objetivos principales fueron:

- Reducir el consumo de energía entre un 10% y un 20%.
- Ahorra energía en el orden de 6,5 millones de litro de combustible.
- Mejorar la salud y combatir la obesidad.
- Fortalecer las economías locales.

Además de crear conciencia y promocionar el desplazamiento a pie y en bicicleta, se involucraron en llevarlo a cabo con la gente que venía de turismo, ya que era una manera de poderlo implantar después en otros países y luchar por la longevidad de este proyecto. Los principales resultados fueron los siguientes:

- 58 campañas e iniciativas locales personalizadas para promover ir a pie y en bicicleta.
- Más de 62.000 ciudadanos participaron y más del 80% se mostraron satisfechos.
- Se aumento un 55% el desplazamiento activo escolar.
- El apoyo a las economías locales se fortaleció en un 20%.
- Se intercambiaron 343 ejemplos de puestas en prácticas.
- Se plantearon nuevas ideas sobre la construcción y el apoyo político para el senderismo y el ciclismo con el apoyo del 100% de participantes.
- Se estima que se ha reducido 8.575 toneladas de emisión de CO2 ya que no se han consumido 3,5 millones de combustible aproximadamente.
- Apareció 162 artículos de noticias, 74 comunicaciones de prensa, se retrasmitió en televisión y radio además de presentarse en 69 conferencias.

Esto son solo algunos de los muchos resultados que se han obtenido gracias a las propuestas que se han llevado a cabo en este proyecto, además de dar lugar a muchas otras, en países que no pertenecían al proyecto. Algunas de estas propuestas son las siguientes:

- Ciudad Sanitaria de Tewkesbury (Reino Unido, 2009):

Enfoques y actividades para cambiar la cultura, las actitudes y comportamientos de sus residentes que se vio reflejado en la alimentación, la actividad física y el medio ambiente. Para ello hicieron reuniones, eventos, involucraron a los locales y negocios de la localidad y emitieron comunicados de prensa.

- Conecta (9 países europeos, 2007-2010):

El juego de la serpiente es una herramienta divertida para animar a los niños a ir a la escuela a pie o en bicicleta, los escolares van ganando pegatinas a medida que se desplazan de manera sostenible y su objetivo es llenar la serpiente con pegatinas.

Relacionados con este proyecto encontramos, por ejemplo, en Estados Unidos *SafeRoutes* donde vemos recursos como: Rutas seguras a la escuela de Vermont, guía para la bicicleta en Massachusetts, etc.

- Mapas para andar por Camden (Londres, Reino Unido, en curso):

Cinco rutas para ir a pie que los residentes pueden utilizar para conocer su barrio y al tiempo ponerse en forma, con distancias de entre 500 m a 2 kilómetros, que las puede realizar cualquier persona y se distribuyen en los centros de salud.

- Este proyecto llamado *Einkaufenmitdem Rad* (A comprar en bicicleta) se realizó en ciudades alemanas entre los años 2006 y 2008:

“A comprar en bicicleta” se implantó en 7 ciudades alemanas para incrementar la concienciación de que ir en bici es rápido, barato, sano y respetuoso para el medio ambiente, mejorando las condiciones de uso de las calles. Para ello se subvencionó el material y se cofinanció a nivel nacional. Se llevaron a cabo proyectos similares en Bélgica y Suiza.

- SlowUp (Suiza, en curso):

Se cierran temporalmente las calles a los vehículos de motor y organizan diferentes programas de actividades y rutas. Se ha llegado a atraer a más de 400.00 ciclistas, patinadores y corredores. Se promocionó a través de una conocida marca nacional, promoviendo la diversión.

- Bikeit (Reino Unido, en curso):

Se trabaja directamente en colegios y les ayuda a integrar la bicicleta apoyado en campeones del ciclismo en las escuelas y demostrando que es algo popular. Para ello es necesario un buen asesoramiento y establecer condiciones y estructuras necesarias en las escuelas para que se siga realizando.

- Fietspoolen (Bélgica, en curso):

Trabaja con colegios y padres, preestablece una ruta en bicicleta y van escoltados por un adulto. En 2004-2005 consiguió que 2.390 escolares fueran en bicicleta. El éxito se produjo gracias a su bajo coste y el apoyo de todos los ciudadanos de Flandes, junto con las autoridades y la comunidad educativa.

Aunque por cuestiones de espacio no están todos recogidos – faltarían países como Chipre, Rumania o Estonia – también se han realizado proyectos relacionados con el desplazamiento activo a las escuelas en:

- Murska Sobota (Eslovenia): el estacionamiento más cercano está a 200 metros de las escuelas.
- Koprivnica (Croacia): se hacen dos campañas anuales, en primavera y otoño. Y se ha logrado reducir los viajes en coche un 14%, el uso de bicicleta ha aumentado un 10% y caminar un 4%.
- Prioriterre (Haute-Savoie, Francia): se reto a varias escuelas a ver cuál de ellas resultaría ganadora en porcentaje de personas que llegarían sin sus coches a los colegios.
- L'Alcudia (España): Se crearon varias rutas marcadas por pegatinas que más tarde se cambiarían por azulejos permanentes para marcar las vías seguras. Se ideó un “Día de la Salud” donde se unen dos iniciativas: el consumo de fruta y caminar a la escuela. En la actualidad la mayoría de las escuelas de la región participan en este día.

b. PROYECTOS NACIONALES

- El instituto Navarro del Deporte y Actividad Física publica “la Pirámide de la actividad física” con el fin de promover hábitos saludables que mejoren la calidad de vida. Vemos en la pirámide actividades que se pueden realizar diariamente, a la semana u ocasionalmente, para moverse más.



- El Programa de Educación Ambiental “De mi escuela para mi ciudad” nació en el año 1998 en Segovia con la mejora ambiental como objetivo principal.

Para llevar a cabo este programa se basaron en las ideas recogidas en el libro “La ciudad de los niños” de Francesco Tonucci, y fue coordinado por el Ayuntamiento y la Consejería de

Educación, además de contar con el apoyo de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.

Hubo un primer quinquenio (1998-2003) que sirvió para conocer e investigar la situación ambiental de Segovia.

- Curso 1998/99: Segovia desde la mirada de los niños.
“Mapa emocional de Segovia: la ciudad desde la mirada de los niños” recoge una imagen global del paisaje urbano a través de las emociones de los niños.

- Curso 1999/2000: Segovia: ese organismo llamado ciudad.
Elaboración de un diagnóstico medioambiental de la ciudad y realización del “Concurso de Ideas Felices para mejorar Segovia” para que la ciudad sea más habitable.

- Curso 2000/01: “Eco-auditorías ambientales”.
 - Plan de actuación para realizar ecoauditoría escolares centradas en los patios de recreo. La ecoauditoría es un instrumento de evaluación y mejora ambiental.
 - Material didáctico como apoyo.
 - Comisiones Ambientales impartida por el Centro Nacional de Educación Ambiental (CENEAM).
 -

- Curso 2001/02: “Eco-auditorías Ambientales”.
 - Ecoauditoría del patio de recreo.
 - Proyecto de Mejora Ambiental del Patio.
 - II Fiesta del Día del Patio.
 -

- Curso 2002/03: “Un compromiso con el medio ambiente”.
 - Curso de formación del grupo de voluntarios ambientales. Se pretende que los voluntarios adquieran conocimientos sobre la educación ambiental y desarrollen habilidades para llevar a cabo el proyecto.
 - “*Dale cuerda al Regimiento*”: disfrute de un espacio recuperado.
 - III Fiesta del Día del Patio. Se celebra una jornada con actividades de murales sobre la ciudad, juegos con paracaídas, taller de expresión corporal...
 - Curso-taller “*Pasado, presente y futuro de un proyecto de participación ambiental en Segovia*”. Puesta en marcha del Laboratorio de Mejora Ambiental de Segovia.

Los cinco principales logros de esta primera etapa alcanzados fueron:

- ❖ Se formó un grupo de trabajo infantil que desarrolle acciones e iniciativas del programa.
- ❖ Se consolidó un grupo de Laboratorio de Participación y ha sido el encargado de coordinar las diferentes actuaciones del programa.
- ❖ Se reconoció y premiado en el Congreso Nacional de Medio Ambiente de 2002 como una de las diez prácticas ejemplares de educación ambiental en España.
- ❖ Se generó una estructura y un hábito estable de participación entre un gran número de centros escolares, concretamente, 25 de los 27 centros de educación primaria, secundaria e infantil de la ciudad.
- ❖ Se dió formación a los docentes en el aspecto educativo ambiental y de participación infantil.

Y una segunda etapa, más enfocada al tema que no ocupa, realizada desde el año 2003 al 2008.

- “LOS NIÑOS, LA CALLE Y EL CAMINO ESCOLAR”
 - Curso 2003/04: Movilidad urbana: el camino escolar.
 - Modos de desplazamiento de los niños a los centros escolares.
 - Solos o acompañados.
 - Caminos escolares, zonas conflictivas.
 - Los peligros de la calle.
 - Lo que la calle ofrece.
 - Otras personas/colectivos y sus problemas.
 - Quien nos ayuda en la calle.
 - Curso 2004/05: Establecimiento de caminos seguros a la escuela.
 - Diseño de caminos seguros a la escuela.
 - Propuesta de cambios en infraestructuras y movilidad urbana.
 - Propuesta de modos de comportamiento de los niños en la calle.
 - Red de apoyo a los niños: comerciales, jubilados, policía, AMPAS, etc.

- “LOS NIÑOS Y LOS ESPACIOS DE JUEGO Y OCIO EN LA CIUDAD”
 - Curso 2005/06: ¿Dónde jugamos los niños?
 - Curso 2006/07: Ocupamos la calle y el parque.
 - Curso 2007/08 se dedica a la evaluación de estos diez años.
- En el curso escolar 2012/2013 el ayuntamiento de Zaragoza recogió la petición formulada en un pleno infantil municipal de impulsar el proyecto Camino Escolar. Su objetivo fue hacer una ciudad mejor, más agradable y amable para todos los ciudadanos, partiendo desde los colegios.

Desde los CEIP: Sainz de Varanda y La jota, se realizaron reuniones y se presentó el proyecto dando lugar a la “araña de movilidad”, donde se recoge el modo de desplazamiento, los recorridos más habituales y si los escolares van acompañados. Una vez conocida la “araña de la movilidad” y las rutas más seguras se establecieron los turnos para el acompañamiento y las paradas donde se encontraría a un adulto marquesina y un adulto conductor. Además se contaría con el apoyo de los comercios amigos.

Cada vez son más los colegios que se están uniendo a la iniciativa y hacen actividades en común como una bicicletada, asambleas familiares, concursos de relatos sobre “Mi camino al cole” o jornadas de información y formación.

c. PROYECTOS LOCALES

- El pasado 21 de septiembre del 2015, el periódico Norte de Castilla dio la noticia de que los colegios García Quintana y Miguel Cervantes iban a poner en marcha “Caminos escolares seguros” basándose en la iniciativa de la DGT “Camino escolar paso a paso” colaborando con Tráfico y la Junta de Castilla y León.
- El CEIP Ignacio Martín Baró ha puesto en marcha un proyecto propio; creando rutas y mejorando las condiciones de seguridad, con la puesta de pasos de cebra en las entradas del colegio.
- El CEIP Teresa Iñigo de Toro también lleva años intentando desarrollar iniciativas sobre desplazamiento activo al colegio, haciendo rutas en bicicleta, poniendo en marcha un pedibús (autobús a pie que realiza diferentes paradas para recoger a los alumnos) pero sin gran acogimiento por parte de los padres del colegio. Si que consiguieron que al menos la

Policía Municipal acuda a la puerta del colegio para controlar el tráfico y añadir un paso de peatones en la puerta del colegio.

En el siguiente epígrafe desarrollaré en profundidad el proyecto “Camino escolares seguros”, haciendo especial hincapié en su metodología.

5. DISEÑO METODOLÓGICO

1. CRONOLOGÍA.

FECHA	FASES
OCTUBRE 2015 2º/3º SEMANA	<u>SELECCIÓN DEL TEMA</u> <ul style="list-style-type: none">- Hablar con el tutor del TFG para plantear posibles temas.- Buscar información acerca de los posibles temas.- Seleccionar el tema más innovador y que me ayudase a plantear mi TFG hacia una investigación.
OCTUBRE 2015 4º SEMANA NOVIEMBRE 2015	<u>BUSQUEDA Y SELECCIÓN DE LA INFORMACIÓN</u> <ul style="list-style-type: none">- Pedir información al tutor del TFG.- Buscar bibliografía y webgrafía sobre el tema del trabajo.- Seleccionar lo más relevante que me ayude a analizar el desplazamiento activo.
DICIEMBRE 2015 ENERO 2016 1º SEMANA	<u>ESTRUCTURACIÓN DEL PROYECTO</u> <ul style="list-style-type: none">- Desarrollar los diferentes apartados que debe tener el TFG.- Organizar la fundamentación teórica:<ul style="list-style-type: none">o ¿Qué es el desplazamiento activo?o Su origen.o Su importancia, ventajas e inconvenientes.o ¿Cómo se desarrolla un proyecto?o Proyectos internacionales, nacionales y locales.
ENERO 2016 2º/3º/4º SEMANA FEBRERO 2016	<u>DISEÑO METODOLÓGICO</u> <ul style="list-style-type: none">- Orientar la investigación hacia proyectos de desplazamiento activo locales.- Buscar información vía internet.- Concertar citas con personas de distintos organismos (madres, directores, jefe del centro de movilidad urbana...)- Organizar la información y redactarla.
MARZO 2016	<u>REVISIONES FINALES</u>

2. ELECCIÓN DEL TEMA DE INVESTIGACIÓN.

Elegí el tema “Caminos escolares seguros” porque había estudiado durante varios meses el desplazamiento activo de forma más general, ya que me parecía un tema original e interesante, aún poco desarrollado en las aulas de las universidades. De manera que decidí centrar mi investigación en cómo se desarrolla éste en mi ciudad, Valladolid. Cuando estaba buscando información sobre ejemplos de proyectos de desplazamiento activo escolar, hallé un artículo¹ que me hizo decantarme por ello debido a que iba a tener más posibilidades de ver cómo se está trabajando desde los distintos organismos e iba a poder obtener información directa y en primera persona de los profesionales que se encargan de este proyecto en la ciudad.

3. DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN.

a. Búsqueda de la información.

Como he mencionado anteriormente elegí este tema a raíz de la lectura de un artículo en prensa que hablaba de que se iba a poner en práctica el proyecto del que esta investigación trata, en él se citaban dos colegios (CEIP Antonio García Quintana y CEIP Miguel de Cervantes) que fueron a los que primero recurrí para comenzar a elaborar este trabajo.

En primer lugar me reuní con el director del CEIP Antonio García Quintana, que me comentó, a grandes rasgos, que la iniciativa de los “Caminos seguros escolares” la había puesto en marcha el Ayuntamiento de Valladolid con el fin de conseguir, como se decía en el artículo, que los escolares tengan mayor autonomía y se trasladen de forma más saludable en sus desplazamientos cotidianos. Para crear un trayecto seguro el primer paso y único que se había efectuado hasta el momento, había sido la realización de unas encuestas (Anexo 1) al alumnado. Una vez determinados los itinerarios, gracias a los resultados recogidos en las encuestas, se pondrán unas huellas en el suelo para marcarlos y se les proporcionará mejores medidas de seguridad vial como la implantación de nuevos pasos de peatones, el ensanchamiento de las aceras o incrementar la presencia de la Policía Municipal en los caminos.

Tras esta reunión todavía no contaba con la suficiente información por lo que decidí visitar otro organismo que también parecía citado en la noticia como era la Dirección General de Tráfico. Fue una visita en vano, ya que no me proporcionaron ninguna información.

¹ <http://www.elnortedecastilla.es/valladolid/201509/21/colegios-garcia-quintana-miguel-20150921165701.html>

Seguidamente me dirigí a la oficina de información del Ayuntamiento de Valladolid, desde donde me pusieron en contacto con la Consejería de Educación. Donde tampoco me proporcionaron información, pero sí conseguí la dirección de la Consejería de Educación. Una vez allí me explicaron que era la Consejería de Movilidad la encargada de gestionar este proyecto.

Finalmente, me fue posible reunirme con Roberto Riol Martínez, Jefe del Centro de Movilidad Urbana, máximo responsable de este proyecto local.

b. Técnica e instrumentos para la recogida de datos.

Mi técnica elegida para hacer frente a la recogida de datos fue la entrevista personal. Previamente había consultado numerosa bibliografía y me había documentado sobre el tema, puntos clave para poder formular buenas preguntas.

Las cuestiones que realicé a los directores de los centros como a otros cargos que estuvieran involucrados en este proyecto, son las siguientes:

- ¿Cómo surge la idea?
- ¿Qué fuentes habéis revisado?
- ¿Por qué esos son los centros elegidos?
- ¿Cómo se va a desarrollar el proyecto?
- ¿Cuál es el objetivo?
- ¿Cuáles cree que van a ser los inconvenientes?
- ¿Posibles soluciones?
- ¿Crees que es un proyecto con futuro?

Una vez realizadas las entrevistas transcribí las notas tomadas para realizar a posteriori un análisis en profundidad y comentar mis impresiones sobre lo hablado.

6. RESULTADOS

A continuación, expongo la información que obtuve el día 8 de marzo al reunirme con el Jefe del Centro de Movilidad Urbana.

El primer tema a tratar fue sobre cómo había surgido la iniciativa de “Caminos escolares seguros”, él me relató: *“De lo que ha surgido la idea es de la iniciativa que tuvo la DGT llamada “Camino escolar paso a paso” donde lo que se buscaba era recuperar los espacios habilitados para los niños y que estos pudieran tener su autonomía, ideas que se recogían en la guía “Camino Escolar” de Marta Román e Isabel Solís”*. La bibliografía que han seguido no me era desconocida debido a que yo la había consultado previamente y también la había utilizado para hacer mi fundamentación teórica. Por lo que, conociendo los proyectos, ya tenía una idea de cuál iban a ser los objetivos de la iniciativa.

Seguidamente me interesé por quienes están dirigiendo o participando en este proyecto además del señor Riol. A lo que me comentó: *“Se creó un grupo de trabajo contando tanto con la Consejería de Educación como con la de Movilidad, así como con la Policía Municipal, la Junta de Castilla y León y el cuerpo directivo de los CEIP Antonio García Quintana y Miguel de Cervantes”*. Desde mi punto de vista es de valorar la implicación de todas estas entidades, pero también creo que al haber tantos organismos implicados van hacer que las fases del proyecto (anexo 3) vayan más lentas de lo estipulado.

Por otro lado tenía curiosidad por saber porque estos fueron los colegios seleccionados, a lo que me respondió: *“Estos colegios habían sido elegidos debido a su situación y a la complejidad que presentaban para acceder a ellos con el coche sin interrumpir el tráfico. Pero, por otro lado, porque también tenían la ventaja de estar rodeados de calles peatonales, bien condicionadas como era el caso del García Quintana, debido a su situación céntrica”*. Creo que la elección de los colegios para una experiencia piloto es acertada pero quizás demasiado sencilla por las facilidades urbanísticas de las que disponen éstos. Sería interesante que esta dinámica se llevara a cabo en otros centros de mayor complejidad, como por ejemplo el CEIP Narciso Alonso Cortes. Es un caso que conozco de cerca, donde el acceso al colegio se hace atravesando un cruce de varias direcciones, en una carretera con mucha afluencia de tráfico y a altas velocidades; además, no dispone de grandes aceras, ni visibilidad en los cruces.

Continuamos hablando de las fases que se habían cumplido por ahora, donde me reconoció: *“Hasta el momento, vamos algo retrasados, hemos realizado estas encuestas que nos han permitido empezar a situar y desarrollar en el plano, además de los itinerarios que*

realizan pudiendo así conocer los puntos de encuentro que podremos fijar en el futuro". Las encuestas se pueden ver en el anexo 1. Son unas encuestas sencillas con las que se ayudan a hacerse una idea del número de alumnos que vienen caminando y la autonomía de la que disponen, entre otros factores que van a influir a la hora de realizar la puesta en marcha.

Todavía el avance es mínimo, ya que aunque estén implicadas varias entidades, por el momento el peso de la tarea lo está llevando la Consejería de Movilidad, por lo que se cumple mi sospecha de que la implicación de tantos organismos puede resultar inútil hasta el momento.

Una vez analizadas estas encuestas y sacados los resultados, se desarrollaron unos planos donde se sitúa a los alumnos desde el punto del que parten al centro escolar y el itinerario que se realizan. Se observa en los planos (anexo 2) varias circunferencias que marcan la distancia al colegio (100, 200, 300, 400 y 500 metros) y cada número rodeado por un círculo señala el número de alumnos que viven en esa zona. Teniendo en cuenta estos datos se utilizarán del siguiente modo: *"Por ejemplo, en el García Quintana en el punto 3, radio 400 m, observamos que son 23 alumnos los que se dirigen desde ese punto al colegio, observas que aquí se cortan varios itinerarios por lo que es un posible punto de encuentro, además de ser una zona donde los alumnos que vengan en coche les resultará más fácil parar. Y realizarían el camino por la calle Mantería que es una calle peatonal"*. Creo que la estrategia utilizada será la más eficiente, sobretodo en el García Quintana dada su complejidad por el gran número de alumnos que son.

Nos encontramos en la fase III del proyecto, el cargo municipal me comentaba que: *"Ahora, en Marzo, una vez tengamos fijados los itinerarios definitivos y hayan sido evaluados por técnicos en seguridad vial y urbanística, pondremos unas huellas en el suelo marcando los caminos"*. Las siguientes pasos a seguir, como se marca en el cronograma (anexo 3), serán los de informar a los padres de los alumnos, dar charlas de Educación Vial, se harán salidas peatonales para que se familiaricen con los itinerarios y se presentará también en los comercios de la zona para que sirvan como punto de apoyo si en algún momento del recorrido el niño o la niña pudiese tener alguna necesidad (beber agua, ir al baño, curar una herida...); con el fin de que en mayo se pueda hacer una presentación oficial del proyecto.

Estaba muy interesada en cual era el principal objetivo, a lo que me aclaró: *"El principal objetivo es concienciar al alumnado de los beneficios que tiene esta propuesta, ya que les va a proporcionar autonomía, les va a hacer sentir que forman parte de un grupo, van a ir mucho más despejados a la escuela, y vamos a conseguir recuperar zonas para los niños en las calles y plazas de la ciudad"*. Como vaticiné al principio, estos objetivos eran los que me

suponía ya que son los que buscaban cumplir las guías en las que se han apoyado para sentar las bases del proyecto.

Otra de las preguntas que me inquietaban era su opinión sobre las dificultades que pensaba que se iban a encontrar y cómo las harían frente. Siguiendo con la cita anterior, me argumentó lo siguiente: *“Gracias a la implicación de los alumnos se hará frente a lo que en principio puede suponer el mayor obstáculo, la desconfianza de los padres. Por si la ilusión de su hijo no fuese suficiente motivo para dejarle ir al colegio solo, se va a crear una aplicación para el móvil donde los voluntarios que acompañen a los distintos grupos de alumnos informen a los padres de que los niños y niñas ya están dentro de la escuela, proporcionándoles así la tranquilidad y la seguridad de que esta propuesta es una ventaja para todos”*.

Como he visto en los proyectos que he analizado anteriormente, es común que los padres sean la mayor traba de estas iniciativas, además del acondicionamiento urbanístico y el presupuesto económico. Pero me ha parecido original y esperemos que eficaz la propuesta de que sean los propios alumnos, junto con el apoyo de las charlas, los que hagan frente a la sobreprotección de los padres. Al fin y al cabo, si los padres ven la responsabilidad en sus hijos, más el acompañamiento de policía municipal y voluntarios en los recorridos, confío que esta propuesta tenga una gran acogida en los colegios pilotos.

Para finalizar, solo me quedaba agradecerle a Roberto Riol su atención y hacerle una última pregunta sobre si de verdad pensaba que este iba a ser un proyecto que tendría acogida en la ciudad y se pondría en práctica en otros centros. Él finalizó con: *“Para ello estamos trabajando y hemos puesto toda nuestra ilusión, el fin es que todos los centros que estén interesados en llevar a cabo la propuesta contarán con nuestro respaldo y confiamos en que se vuelva a recuperar la libertad de los niños en la calle”*.

7. CONCLUSIONES FINALES Y RECOMENDACIONES.

Una vez buscada y analizada la información, tanto encontrada en la bibliografía, como la recogida en la entrevista, he sacado las siguientes conclusiones:

- Hacer una buena base teórica sobre el desplazamiento activo no ha sido tarea fácil, hay falta de información y no se conoce en exceso, al menos en España o en la Facultad de Educación tampoco es un tema que se trate en profundidad. Lo más negativo de esta desinformación es que me parece un asunto de gran relevancia por su interés a nivel físico, psicológico, medioambiental, social y económico.
- Gracias a organismos como la Dirección General de Tráfico, se está consiguiendo concienciar cada vez un poco más a los ayuntamientos y comunidades educativas de las distintas localidades, de la importancia que tiene el desplazamiento activo, no solo por lo comentado en el punto anterior, sino por la importancia que tiene que los niños recuperen la autonomía de la que cada vez menos disfrutan o con mayor tardanza se les otorga.
- Al igual que hay organismos que ayudan, hay otras entidades, como por ejemplo las administraciones que no están tan involucradas en el desarrollo del proyecto, que acaban suponiendo un inconveniente en el desarrollo de un plan de desplazamiento activo. Debido a que vivimos en un sistema burocrático las administraciones trabajan lentas, la falta de información entre unas consejerías y otras es obvia, como me pasó a mí a la hora de ir a reunirme con algún cargo que me pudiese proporcionar información sobre “Caminos escolares seguros”. Al final este sistema debilita el desarrollo y la puesta en marcha de proyectos así.
- Por otro lado la falta de apoyo de algunos padres y los bajos presupuestos que se dan para poder realizar cambios en la estructura urbana, son trabas que deberían de dejar de ser un problema para unirse a la causa donde la sociedad en su totalidad debería de ser el bastón de estas iniciativas. Por lo que espero

que con mi trabajo aporte mi grano de arena para apoyar a que estos proyectos se hagan una realidad y no se queden en el aire como ha ocurrido en alguno de los casos que he citado anteriormente.

- Relacionándolo con el punto anterior y la entrevista, creo que la expansión a otros centros es fundamental siendo una actividad que considero importante, así como que se hubiese desarrollado en centros donde alguna vez hayan iniciado actividades que guarden relación con el desplazamiento activo.

Para concluir, me gustaría añadir la grata sorpresa que me he llevado al ir conociendo en qué consistía el desplazamiento activo, por el gran número de beneficios que proporciona no solo a la comunidad educativa, sino a toda la sociedad, es un tema completo y en el que confío que acabe teniendo un gran impacto y sobre todo en los escolares porque, como decía Roberto Riol en la entrevista, hay que recuperar la libertad de los niños en las calles.

8. REFERENCIAS

- Davison, K.K.; WERDER, J.L.; LAWSON, C. T. (2008). Children's active commuting to school: current knowledge and future directions. *Preventing Chronic Disease*, núm. 5 (3), p. 100.
- Heywood, Colin (2001). *A history of Childhood*. Polity Press.
- Instituto Navarro del Deporte y Actividad Física (2012). *Pirámide de la actividad física*. Navarra. [en línea] http://www.navarra.es/home_es/Temas/Deporte/Publicaciones/Publicaciones+tecnicas/Piramides+de+la+Actividad+Fisica.htm [Consulta: diciembre 2015].
- Lupano, J.A.; Sánchez, R.J. (2009). Políticas de movilidad urbana e infraestructura urbana de transporte. CEPAL ONU. Colección documento de proyectos.
- OMS (2002). *The World Health Report 2002. Reducing Risks, Promoting Healthy Life*. Ginebra. OMS.
- ORDEN EDU/519/2014, de 17 de junio, por el que se establece el Currículo de la Educación Primaria en la Comunidad de Castilla y León.
- Román, M. y Salís, I. (2010). Camino escolar, pasos hacia la autonomía infantil. GEA21. Programas Piloto de Movilidad Sostenible en Ámbitos Urbanos y Metropolitanos.
- Sirard, J.R., y otros (2005). Physical activity and active commuting to elementary school. *Medicine and Science in Sports and Exercise*, núm 37 (12), pp. 2062-2069.
- Tonnucci, F. (2003). *Cuando los niños dicen ¡Basta!*. Madrid. Fundación Germán Sánchez Rupérez.
- Thompson, L.; Bull, A. (2002). La congestión del tráfico urbano: Causas y consecuencias económicas y sociales. *Revista de la Cepal*, núm. 76 (4), pp. 109-121.
- Villa-González, E. y otros (2012). Factores personales y ambientales asociados con el desplazamiento activo al colegio de escolares españoles. *Revista de Psicología del deporte*, núm. 21(2), pp. 343-349.
- Villa-González, E. y otros (2014). El desplazamiento activo al colegio. *Revista Tándem*, núm. 46.
- Villena, J.L. Y Molina E. (2015). *Ciudades con vida: infancia, participación y movilidad*. Barcelona: GRAO.

9. ANEXOS

1. ANEXO 1: ENCUESTA

CAMINO ESCOLAR SEGURO VALLADOLID
CURSO 2015/2016

Nombre y apellidos:

CUESTIONARIO

1.- ¿En qué curso estás?

- | | | |
|---------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> 1º Primaria. | <input type="checkbox"/> 3º Primaria. | <input type="checkbox"/> 5º Primaria |
| <input type="checkbox"/> 2º Primaria. | <input type="checkbox"/> 4º Primaria. | <input type="checkbox"/> 6º Primaria. |

2.- ¿Cuántos años tienes ? Años.

3.- ¿En qué calle vives?

4.- ¿Cuánto tiempo tardas en llegar de tu casa al Colegio?

5.- En tu casa ¿cuántos coches hay?

- Ninguno. Uno. Dos. Más de dos.

6.- ¿Cómo vienes desde casa al Colegio por las mañanas?

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Caminando. | <input type="checkbox"/> En autobús urbano. |
| <input type="checkbox"/> En bicicleta. | <input type="checkbox"/> En coche. |
| <input type="checkbox"/> En autobús escolar | <input type="checkbox"/> Otra forma, indicar..... |

7.- ¿Cómo vuelves?

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Caminando. | <input type="checkbox"/> En autobús urbano. |
| <input type="checkbox"/> En bicicleta. | <input type="checkbox"/> En coche. |
| <input type="checkbox"/> En autobús escolar. | <input type="checkbox"/> Otra forma, indicar..... |

8.- ¿Quién te acompaña a la ida?

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Voy sola/o. | <input type="checkbox"/> Otro familiar |
| <input type="checkbox"/> Mi madre/ padre. | <input type="checkbox"/> Vecinos/as. |
| <input type="checkbox"/> Abuela/ Abuelo. | <input type="checkbox"/> Cuidador/a. |
| <input type="checkbox"/> Hermano/a mayor. | <input type="checkbox"/> Amigos / Compañero /as |
| <input type="checkbox"/> Hermano/a pequeño. | <input type="checkbox"/> Otra persona, indicar |

CONTINÚA A LA VUELTA

9.- ¿Quién te acompaña a la vuelta?

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Voy sola/o. | <input type="checkbox"/> Otro familiar. |
| <input type="checkbox"/> Mi madre/padre. | <input type="checkbox"/> Vecinos/as. |
| <input type="checkbox"/> Abuela/abuelo | <input type="checkbox"/> Cuidador/a |
| <input type="checkbox"/> Hermano/a mayor | <input type="checkbox"/> Amigos y Compañeros/as |
| <input type="checkbox"/> Hermano/a pequeño | <input type="checkbox"/> Otra persona, indicar..... |

10.- ¿Cómo describirías el trayecto entre tu casa y el Colegio?

- | | | | |
|---------------------------------|-------------------------------------|------------------------------------|----------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Largo. | <input type="checkbox"/> Divertido. | <input type="checkbox"/> Seguro. | <input type="checkbox"/> Bonito. |
| <input type="checkbox"/> Corto. | <input type="checkbox"/> Aburrido. | <input type="checkbox"/> Inseguro. | <input type="checkbox"/> Feo. |

11.- ¿Cómo te gustaría ir y volver al Colegio?

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Caminando. | <input type="checkbox"/> En autobús urbano. |
| <input type="checkbox"/> En bicicleta. | <input type="checkbox"/> En coche. |
| <input type="checkbox"/> En autobús escolar. | |

12.- ¿Qué ventajas tendría para ti venir andando al Colegio?

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Me divierte, me gusta caminar. | <input type="checkbox"/> Ir sin mayores. |
| <input type="checkbox"/> Ir charlando con amigos/as. | <input type="checkbox"/> Otras..... |
| <input type="checkbox"/> No contamina y no hace ruido. | |

13.- ¿Qué dificultades tendría para ti venir andando al Colegio?

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> No me gusta caminar. | <input type="checkbox"/> Mis padres no me dejan. |
| <input type="checkbox"/> El itinerario no es seguro. | <input type="checkbox"/> Tardo mucho tiempo en llegar |
| <input type="checkbox"/> Camino feo. | <input type="checkbox"/> Llevo mucho peso. |
| <input type="checkbox"/> Hay cruces peligrosos. | <input type="checkbox"/> Otros..... |
| <input type="checkbox"/> Está muy lejos. | |

MUCHAS GRACIAS POR TU COLABORACIÓN

2. ANEXO 2: PLANOS DE LA SITUACIÓN DE LOS COLEGIOS

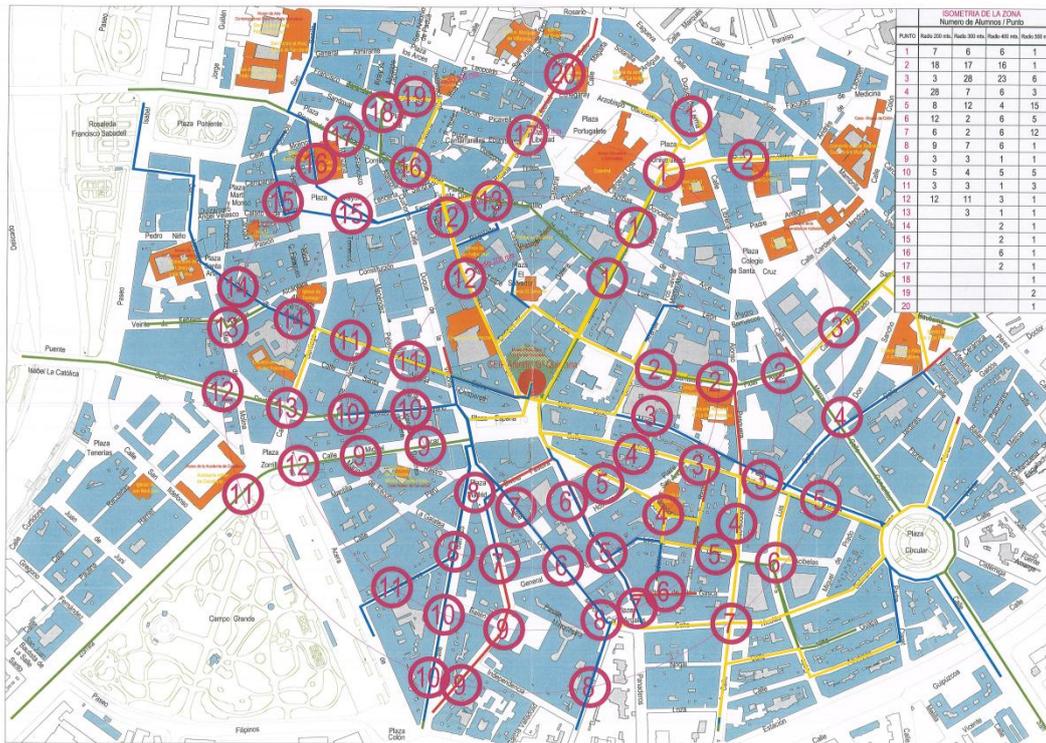


Figura 1. Plano CEIP Antonio García Quintana y alrededores.



Figura 2. Plano CEIP Miguel de Cervantes y alrededores.

3. ANEXO: CRONOLOGÍA “CAMINOS ESCOLARES SEGUROS”



MINISTERIO
DEL INTERIOR

DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO

JEFATURA PROVINCIAL DE
TRÁFICO DE VALLADOLID

**CRONOGRAMA CAMINO ESCOLAR SEGURO CURSO 2015/2016
CEIP ANTONIO GARCÍA QUINTANA
CEIP MIGUEL DE CERVANTES**

FECHA	FASES
Octubre 2015	Fase I - Constitución grupo de trabajo - Elección de colegios - Presentación Encuestas e itinerarios
Noviembre 2015 2ª/3ª semana	Fase II - Entrevista equipos directivos centros escolares: presentación proyecto y documentación - Encuesta: recogida de datos en los colegios
Diciembre 2015 Enero 2016	Fase III 1- Explotación de datos encuestas 2- Elección itinerarios 3- Reconocimiento de terreno y estudio de recorridos seleccionados desde el punto de vista de la seguridad vial.
Enero / Febrero 2016	- Intervención itinerarios
Marzo / Abril 2016	Fase IV - Campañas informativas/Comunicación: - Charlas Educación Vial - Salidas peatonales - Comercio amigo: asociaciones y colectivos entorno
Mayo 2016	- Presentación oficial
Diciembre 2016	Fase V - Seguimiento y Evaluación

CORREO ELECTRÓNICO: mofernandez@dgt.es

CALLE Vebena, Nº 9
47005 - VALLADOLID
TEL: 983 302 555 EXT 112
FAX: 983 303 970

4. ANEXO 4: DIRECTORIO.

Colegios:

- **CEIP Antonio García Quintana.**

Plaza de España, 7

47002

Valladolid

- **CEIP Miguel de Cervantes.**

Calle del Arca Real, 8

47013

Valladolid

- **CEIP Narciso Alonso Cortes.**

Paseo de Juan Carlos I, 75

47012

Valladolid

Consejerías:

- **Consejería de Educación.**

C/ San Benito nº 1 Edificio de San Benito

47003

Valladolid

- **Consejería de Movilidad.**

C/ San Benito nº 1 Edificio de San Benito

47003

Valladolid

Edificio Jefatura Policía Municipal.

C/ La Victoria, s/n

47009

Valladolid

Ayuntamiento de Valladolid.

Plaza Mayor nº 1 (acceso por Plaza de la Rinconada s/n)

47001

Valladolid

Jefatura Provincial de Tráfico.

Calle Verbena, 9

47012

Valladolid