



Crece*r* en bici

**Guía para promover el uso y disfrute
de la bicicleta entre escolares**

Edita

Consejería de Educación, Cultura y Deportes de Castilla - La Mancha
Servicio de Promoción del Deporte Escolar

Coordinadores

David Sánchez-Mora Moreno
Emilio José Bellido Hernández

Autoras

Marta Román Rivas / Gea21
Berta Sanz Román

Colaboradores

Alfonso Sanz Alduán
Begoña Pernas Riaño

Diseño

Ana Raquel Leiva Muñoz / anaerre_leiva

Disfrutar del camino

Nos encontramos en una época en la que queremos conseguir las cosas de manera inmediata, en la que deseamos llegar a los sitios sin que nos importe el trayecto que debemos recorrer; sin embargo, el proceso de llegada tanto a un conocimiento como a un lugar también es parte del disfrute de la meta. Uno de los objetivos que plantea esta guía es la de promover un estilo de vida en el que se disfrute de ese proceso de llegada a nuestras metas cotidianas o, simplemente, que el proceso sea también la finalidad, como puede ser un paseo por la ciudad o por zonas naturales.

Las circunstancias de estos últimos años han cambiado nuestra manera de afrontar la vida social y nuestra relación con la ciudad, hemos permanecido en nuestros hogares más de lo habitual, por lo que la bicicleta puede convertirse en el mejor contraataque al tiempo que hemos permanecido confinados. Un contraataque de ejercicio físico y de libertad con la que uno siente cuando se mueve en bicicleta. La bici crea vínculos y hace que los más jóvenes aprendan a involucrarse en la organización de una ciudad y a respetar las normas de circulación de personas y vehículos.

Es labor de todos y todas afrontar este reto, por un lado desde las administraciones regional y locales, tanto con la promoción y facilitación como por la seguridad; por otro, las educativas y familiares, enseñando y animando a utilizar la bicicleta como una parte de su cotidianidad. Con estos paseos nos implicamos en crear una ciudad sostenible, limpia y tranquila.

Esta Guía es informativa y práctica, didáctica y curiosa y, además, es una guía que nos enseña a cuidar de la ciudad, a ser mejores ciudadanos y ciudadanas y a no olvidarnos que las cualidades de una ciudad se las otorgan los valores de su ciudadanía.

Rosa Ana Rodríguez Pérez
Consejera de Educación, Cultura y Deportes de Castilla-La Mancha

CAPÍTULO 1 - La bicicleta ayuda a crecer	6
CAPÍTULO 2 - La bicicleta mejora el mundo a todo el mundo	9
2.1 Construyendo seguridad sobre dos ruedas	10
2.2 Sin ruidos ni malos humos	11
2.3 Contribuir a un modelo urbano más equitativo y sostenible	12
CAPÍTULO 3 - Bondades de pedalear al colegio o al parque con las amigas	13
3.1 Crecer con arraigo	13
3.2 Adquirir autonomía y responsabilidad	15
3.3 Mejorar la salud infantil	16
CAPÍTULO 4 - Pedalear hacia la igualdad de género	17
4.1 Reforzar la seguridad a través del ejercicio físico	17
4.2 Espacios de juego desde una nueva óptica	19
4.3 Promover el uso de la bicicleta para impulsar la equidad de género	21
CAPÍTULO 5 - Protagonistas con cuerpo y voz	23
5.1 Participar en sociedad ocupando las calles	23
5.2 Procesos de participación infantil	24
5.3 Ir al colegio a pie o en bici es un eslabón en la cadena de autonomía	26
5.4 La participación del alumnado en un proyecto de camino escolar	28
CAPÍTULO 6 - Los ayuntamientos y la movilidad infantil	29
6.1 _ Un cambio de mirada y otra forma de trabajar	29
6.2 _ El papel de los distintos actores dentro de la administración municipal	31
6.3 _ Intervención en los entornos escolares y en infraestructura ciclista	35
6.4 _ Colaborar en la formación ciclista	38
6.5 _ Promover proyectos de camino escolar	39



CAPÍTULO 7 - Familias donde todo va sobre ruedas	42
7.1 _ Dar autonomía en la era de la sobreprotección	42
7.2 _ Gestión de responsabilidad y miedos	44
7.3 _ Cosas que las familias pueden hacer a favor de la bicicleta	46
7.4 _ Las familias no están solas: proyectos de camino escolar y movilidad autónoma	47
CAPÍTULO 8 - Promover la bicicleta desde el colegio	48
8.1 _ Centros abiertos al barrio	48
8.2 _ Un clima escolar a favor de la bicicleta	49
8.3 _ La implicación de la dirección del centro y del profesorado	52
8.4 _ Contenidos didácticos en torno a la bicicleta	54
8.5 _ Enseñar a montar y a circular en bicicleta	56
8.6 _ Taller para la reparación y mantenimiento de la bicicleta	57
8.7 _ Salidas deportivas y culturales en bicicleta	58
Capítulo 9 - Andando y en bici al colegio. Proyectos de camino escolar	59
9.1 _ En qué consiste un camino escolar	59
9.2 _ Puesta en marcha de un proyecto de camino escolar	62
9.3 _ Metodologías para el camino escolar: STARS, El Juego de la Serpiente y PACO y PACA	67
9.4 _ Los principales riesgos de los proyectos de camino escolar	70
Capítulo 10 - Cambios en la ciudad a favor de la movilidad ciclista infantil	72
10.1 _ Intervenir integralmente para transformar la jerarquía del espacio público	72
10.2 _ Herramientas de gestión para calmar el tráfico	74
10.3 _ Cambiar el lenguaje de las calles	78
10.4 _ Crear una red ciclista coherente	81
Capítulo 11 - Analizar y evaluar los cambios	83
11.1 _ De dónde partimos y a dónde vamos	83
11.2 _ Herramientas para evaluar la movilidad infantil	87
Bibliografía	89

CAPÍTULO 1

La bicicleta ayuda a crecer

La guía que a continuación se presenta busca promover el uso y disfrute de la bicicleta entre los escolares de Castilla-La Mancha, incorporando todo lo que entra en juego cuando se busca que niñas y niños puedan desplazarse autónomamente tanto para ir al colegio como para hacer recados o encontrarse con sus iguales.

La guía traza caminos y propone actuaciones para facilitar que los escolares puedan recuperar su mundo cotidiano, el que conforman las calles y plazas de sus pueblos y ciudades y cuyo uso autónomo les está siendo vedado. Por ello, va dirigida a los ayuntamientos, a las familias, a la comunidad educativa, así como a organizaciones vecinales y asociaciones que quieran sumarse para apoyar el reto de la movilidad infantil.

Promover que niñas y niños puedan pedalear o caminar por su cuenta en sus trayectos diarios, una iniciativa aparentemente pequeña frente a los retos globales, desencadena cambios de mucho calado a todas las escalas. Supone

replantear la jerarquía de la movilidad urbana, revisar el reparto y los usos del espacio público, cambiar las pautas de desplazamiento y organización de las familias, así como prestar atención a las redes vecinales próximas que sostienen la convivencia social y la seguridad colectiva.

Se trata de promover un cambio cultural, en línea con la Estrategia Estatal de la Bicicleta recientemente aprobada¹, que busca que este medio de transporte forme parte del paisaje y los hábitos cotidianos por su capacidad transformadora y por los beneficios que tiene para la salud, el clima y la seguridad de pueblos y ciudades.

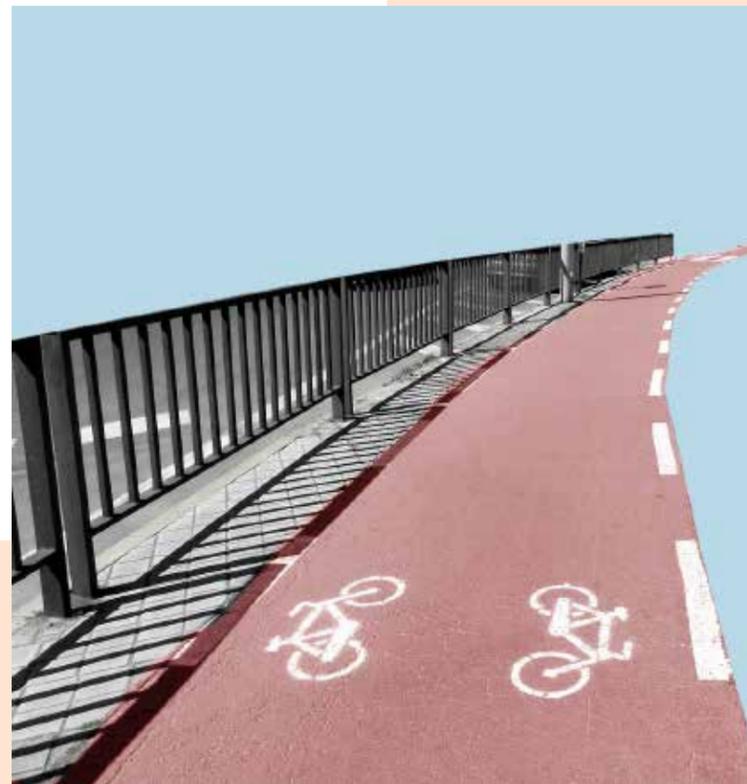
La Consejería de Educación, Cultura y Deportes de la Junta de Castilla-La Mancha viene promoviendo desde hace años el uso de la bicicleta entre escolares a través del Proyecto Escolar Saludable. Hay experiencias interesantes en las que se ha apoyado esta guía para aprender del camino recorrido y poder llegar más lejos. Crecer en bicicleta implicando a más ayuntamientos y a más colegios en el reto de la movilidad sostenible, saludable y autónoma infantil.



¹ Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (2021): [Estrategia Estatal por la Bicicleta](#).

Familiarizarse, disfrutar y adquirir habilidades de manejo de la bicicleta en primaria favorece que se incorporen pautas activas a una edad temprana, lo que supone sembrar también para el futuro. Quienes no han pedaleado en la infancia difícilmente lo van a hacer de mayores, y por eso resulta importante que niñas y niños experimenten el placer de deslizarse sobre dos ruedas para que, cuando sean adultos, perpetúen esta forma activa de moverse.

Caminar y pedalear, los únicos medios en los que niñas y niños pueden ser autónomos, contribuyen de manera positiva a transformar nuestros pueblos y ciudades. Por eso, los proyectos de movilidad infantil son una buena oportunidad para que los ayuntamientos, apoyados en las comunidades escolares, puedan establecer líneas de acción y medidas concretas que están en consonancia con las políticas de salud, así como de sostenibilidad y cambio climático, tanto a nivel estatal como regional.



Instruir a niñas y niños sobre los beneficios de la bicicleta y enseñarles a manejarla adquiere sentido si van a poder hacer uso de ella para explorar y apropiarse del mundo donde habitan. En línea con los compromisos con el clima que exigen un cambio de rumbo, las nuevas generaciones también precisan el compromiso social e institucional para poder disponer de un entorno habitable y seguro donde crecer, arraigar y trabar relaciones de pertenencia. Apostar por la autonomía infantil, apostar por la bicicleta, abre un camino ilusionante para iniciar la transformación de nuestros pueblos y ciudades bajo la óptica de la sostenibilidad ambiental y la equidad social. Cambios no solo necesarios sino cada vez más urgentes.

La bicicleta aliada de las políticas de adaptación y mitigación del cambio climático

En la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha, uno de los diez compromisos del Pacto Regional contra el Cambio Climático está relacionado, precisamente, con la movilidad sostenible¹.

A partir de ese Pacto, se aprobó en 2011 la *Estrategia Regional de Mitigación y Adaptación frente al Cambio Climático* (ERMACC 2010-2012-2020), la cual recoge 232 medidas de mitigación, de las que 39 se refieren al sector de transportes y movilidad, buscando un modelo más sostenible y descarbonizado.

La revisión de dicha estrategia regional, denominada en su versión actualizada como *Estrategia de Cambio Climático de Castilla-La Mancha, Horizontes 2020 y 2030*, se aprobó en 2020, y tiene como finalidad establecer la hoja de ruta a 2030. En la misma hay una amplia mención explícita a la movilidad ciclista².

En particular, en el Programa de Mitigación propuesto, la medida nº1 está dedicada a MOVILIDAD SOSTENIBLE e incluye, entre otras, tres acciones relacionadas directamente con la movilidad activa:

- Dotar los Planes de Movilidad Sostenible de criterios unificados que contemplen el **fomento de medios de transporte no motorizado**, transporte público, accesibilidad universal, intermodalidad, **formación y sensibilización**, etc.
- **Fomentar Planes de Movilidad Sostenible en los centros de actividad más relevantes como centros educativos**, universidades, hospitales, polígonos industriales, centros comerciales y administrativos, así como en empresas con un número elevado de trabajadores.
- **Promover actuaciones que faciliten la movilidad no motorizada en las ciudades (peatonalización, carriles bici, acceso a centros educativos, etc.)**.

Por su parte, la medida nº3, *Sistemas de movilidad de bajas emisiones GEI y trasvase modal del vehículo privado a la bicicleta*, está directamente relacionada con la bicicleta, incluyendo las siguientes acciones recomendadas:

- Desarrollar carriles-bici bien delimitados y señalizados que favorezcan el cambio modal en el transporte, tanto urbanos como en aquellas áreas metropolitanas que enlacen los distintos núcleos que la integran con el núcleo poblacional principal.

- **Desarrollar carriles bici de forma específica que enlacen los centros escolares**, universidades, bibliotecas y centros deportivos con otros carriles bici (red de carriles bici).
- Habilitar enlaces entre los carriles bici y las posibles conexiones con medios de transporte público.
- Fomentar la implantación de servicios de bicicletas de uso público en ciudades de tamaño medio.
- **Instalar aparcamientos para bicicletas en los centros públicos.**

También es de interés para estas iniciativas, la Medida nº 66 destinada a la Difusión y divulgación de la movilidad sostenible que se incluye en el *Programa de Información y Capacitación para la Sostenibilidad*, entre cuyas acciones recomendadas se encuentra la siguiente:

- Realización de **campañas de promoción para el cambio modal hacia la bicicleta**.
- Desarrollar una estrategia regional para el fomento del uso de la bicicleta en núcleos urbanos y principales áreas metropolitanas de la comunidad autónoma.

¹ Compromiso 8, TRANSPORTE SOSTENIBLE: Fomentar un transporte sostenible, tanto de trabajadores como de usuarios y mercancías, que cubra las necesidades y mejore las comunicaciones, minimizando el impacto ambiental, priorizando el transporte público colectivo y la intermodalidad.

² Oficina del Cambio Climático. Consejería de Agricultura, Medio Ambiente y Desarrollo Rural.

CAPÍTULO 2

La bicicleta mejora el mundo a todo el mundo

Las bondades de la bicicleta se pueden expresar desde la óptica individual y la colectiva. Todo el mundo reconoce su papel y su contribución a la salud de la población y también a la solución de problemas urbanos como la contaminación, la congestión del viario o los grandes retos globales como el cambio climático.

Cuando se trata de promover que niñas y niños puedan utilizarla en sus desplazamientos cotidianos, se refuerzan aquellos aspectos de la bicicleta ligados a la equidad social. Este medio de transporte es una palanca para el cambio de modelo urbano.



CONTRIBUYE A LA SEGURIDAD

mi presencia ayuda a calmar el tráfico

PROMUEVE LA AUTONOMÍA

hago amigos y descubrimos el barrio pedaleando juntos

FAVORECE LA SALUD

yendo de casa al colegio hago ejercicio a diario y me divierto

CONSTRUYE COMUNIDAD

tú me ves pasar y yo te saludo

MEJORA LA CALIDAD DEL AIRE

me deslizo con la fuerza de mis piernas, sin generar ruido ni contaminación

2.1 CONSTRUYENDO SEGURIDAD SOBRE DOS RUEDAS

Frente a un modelo de “protección defensiva”, la promoción de la bicicleta propone un cambio de paradigma de la seguridad colectiva. La seguridad no es un asunto privado que se pueda resolver de forma individual, sino un logro social.

Si queremos calles seguras, tenemos que reducir las fuentes de peligro disminuyendo el número y velocidad de los vehículos motorizados y, a su vez, favorecer que se pueda caminar, pedalear y jugar en el espacio público.

El predominio de la movilidad motorizada ha transformado drásticamente las pautas de uso de la calle y también las formas de relación social. Cuando transitar deprisa se erige en la función principal de las vías, los usos propios de las áreas estanciales se relegan a los márgenes, a aquellos lugares que no interfieren con el ir y venir de personas y mercancías. Jugar o pararse a charlar van convirtiéndose en acciones extrañas e impropias de la calle.



La percepción de que las calles son hostiles para la crianza ha derivado en un incremento del uso del coche como forma “segura” de transportar a los menores. Así, muchas familias que viven a distancias caminables deciden coger su vehículo porque consideran que sus hijos van a estar más protegidos. Cada una de estas decisiones individuales al volante termina por crear un entorno realmente peligroso.

El mayor peligro de los escolares que van a pie o en bicicleta al colegio procede de los coches que traen y llevan a sus compañeros y compañeras de clase.

En un círculo vicioso, la escasa presencia infantil en la calle contribuye a diluir las redes vecinales de conocimiento y apoyo, desocupando el espacio público de la presencia infantil, un grupo de edad esencial para dotarlo de vitalidad. Una inestimable pérdida para la infancia recluida y una pérdida incalculable para toda la ciudadanía que sufre el vaciado de sus calles, lo que incide negativamente en la seguridad colectiva.

Frente al miedo y a la alarma social que hoy rodea la crianza, las iniciativas destinadas a favorecer la movilidad infantil promueven la confianza y la seguridad colectiva.

Promover el uso de la bicicleta ayuda a transformar el clima urbano. La bicicleta es una forma activa de generar seguridad porque su simple presencia en las calles contribuye a calmar el tráfico.

Peligro y riesgo ¡No confundir!

Cuando se habla de seguridad es muy frecuente que se tergiversen conceptos y se confunda peligro con riesgo. Se dirá que un niño pequeño en bicicleta por una calle con tráfico es “un peligro” cuando peligro es aquello que puede generar un daño o mal. Mientras que riesgo hace referencia a la probabilidad de que un daño suceda; que ese ciclista de 35 kilos de peso colisione con un vehículo de una tonelada. El peligro no procede de la conducta impredecible de los niños, sino de la velocidad y número de coches que se desplazan por la ciudad.

Esta confusión entre términos no es baladí ya que niños o ancianos, aquellos que no pueden moverse con soltura en el tráfico, quedan catalogados en las señales triangulares de tráfico como “peligro”, lo que deriva en que se termine considerando indeseable su presencia autónoma en las calles.

Para “protegerlos” se les confina en espacios cerrados y controlados mientras los vehículos motorizados se adueñan de las calles. Es importante recalcar esta cuestión para no culpabilizar a las víctimas y evitar que los esfuerzos se dirijan a recluir y a controlar a los colectivos más vulnerables, en vez de restringir las fuentes que generan peligro.

2.2 SIN RUIDOS NI MALOS HUMOS

Reducir viajes motorizados a la escuela, a hacer compras, a la biblioteca o al polideportivo, tiene beneficios para el barrio o pueblo que se libra de desplazamientos motorizados. Los modos activos contribuyen positivamente a la calidad del aire y a la reducción de ruido.

El ruido es uno de los impactos de la movilidad motorizada al que se ha dado escasa importancia. Poco a poco va tomando relevancia por su vinculación con problemas graves de salud que van más allá de los auditivos, como el deterioro cognitivo, las perturbaciones hormonales o los accidentes cerebrovasculares. En España una de cada cuatro personas está expuesta a niveles de ruido por encima de los 55 dB a diario, mientras la OMS recomienda no sobrepasar los 53 dB de media.



Acallar de motores las calles es esencial para poder tener una charla sin forzar la voz, poder concentrarse o poder descansar profundamente. Los entornos de los colegios deben ser, al igual que hospitales y otros equipamientos públicos, espacios libres de ruido.

Otro de los grandes problemas de salud pública tiene que ver con la exposición a la contaminación atmosférica, que genera más víctimas mortales que los accidentes de tráfico. La contaminación es especialmente dañina para quienes tienen problemas cardiorrespiratorios y también para las criaturas que están creciendo y desarrollándose. El sistema respiratorio infantil se ve seriamente afectado por las emisiones contaminantes que se traducen en afecciones como el asma u otras enfermedades pulmonares.

Un estudio de la ciudad de Barcelona muestra la importancia de reducir el tráfico en los barrios y las vías de acceso a los colegios: los recorridos cotidianos a pie, que ocupan tan solo el 6% del horario infantil, suponen el 20% de la absorción diaria de contaminantes¹.

¹ ISGlobal, estudio BREATHE

2.3 CONTRIBUIR A UN MODELO URBANO MÁS EQUITATIVO Y SOSTENIBLE

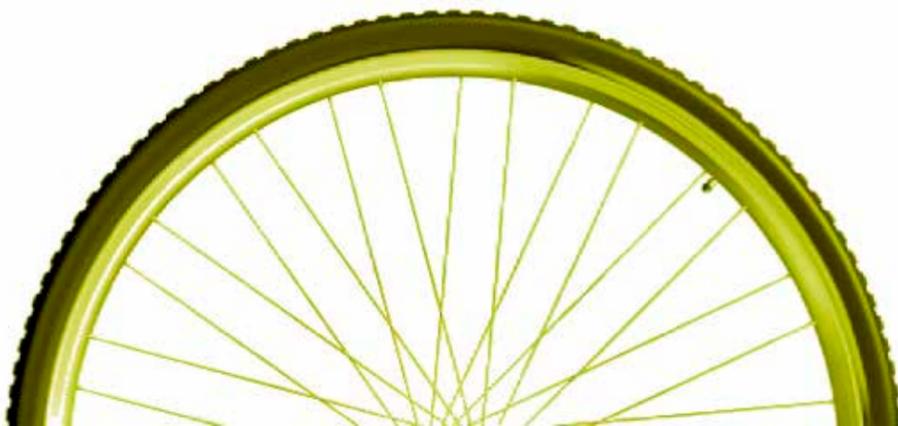
Apostar por la bicicleta contribuye a transformar el modelo urbano que precisa medidas y acciones tangibles para afrontar los grandes retos globales como el declive de los combustibles fósiles o el cambio climático.

Como expresan los firmantes del *Pacto de Alcaldes por el Clima y la Energía*, con independencia del tamaño y localización del municipio, se pueden y deben desarrollar acciones concretas para acelerar la descarbonización de sus territorios, fortalecer su capacidad de adaptación a los efectos inevitables del cambio climático y permitir el acceso a fuentes de energía seguras, sostenibles y asequibles.

La bicicleta tiene una gran oportunidad de fortalecer su papel de vehículo equitativo, limpio y sostenible convirtiéndose en uno de los ejes de intervención del nuevo urbanismo.

Un papel que ha sido reclamado e impulsado por Naciones Unidas en la denominada Nueva Agenda Urbana, aprobada en la Conferencia Habitat III, celebrada en Quito en 2016.

Unir las políticas de la bicicleta a las políticas de infancia supone marcar un programa de transformación urbana de amplio alcance. Por su ligazón con competencias diversas las convierten en políticas transversales que ayudan a renovar las administraciones y a generar un imprescindible diálogo social. Son una buena guía para contribuir a los retos centrales que se plantean los municipios en este siglo XXI.



CAPÍTULO 3

Bondades de pedalear al colegio o al parque con las amigas

Hay muchos motivos para poner el acento en la movilidad infantil autónoma y favorecer el uso libre del espacio público por parte de niñas y niños en todos los pueblos y ciudades de la comunidad castellano manchega.

La bicicleta en sí misma promueve la autonomía y conecta con la sensación de libertad, generando disfrute a todas las edades.

Pedaleando no se puede ir de la mano y, aunque haya adultos acompañando o guiando, éstos tienen que confiar en las habilidades y en el comportamiento responsable infantil. Por eso es un instrumento que contribuye a que niños y niñas crezcan, desarrollen habilidades y, de alguna manera, sientan que manejan su vida.

3.1 CRECER CON ARRAIGO

La presencia infantil sin mediación adulta en plazas, calles y jardines favorece la visibilidad social de niñas y niños, que se sientan parte de la comunidad donde habitan. Jugar en la calle, caminar y pedalear es una forma de conocer e interactuar con el entorno a un ritmo pausado, permitiendo trabar relaciones y apoyos más allá de la familia.

Hace no tantos años en nuestras ciudades y pueblos la gran mayoría de escolares acudían por sus propios medios a clase cada mañana y todo el mundo asumía con naturalidad ese grado de libertad y autonomía infantil. Muchas de las personas adultas que toman decisiones sobre la ciudad, que trabajan en comercios, o que escriben en periódicos, cuando tenían siete u ocho años, jugaban en las aceras y acudían al colegio sin acompañamiento adulto. Todavía queda en la memoria personal y colectiva esos momentos de exploración, juego y placer que deparaba ese tiempo propio, una experiencia que va más allá de la movilidad, convertida en un momento de libertad, aprendizaje y crecimiento.



El arraigo y el sentido de pertenencia a una comunidad se traban en la experiencia de la convivencia: que la tendera te fie; tener varias puertas donde poder pedir sal; o que distintas personas del barrio sepan tu nombre.

Estos pequeños gestos de confianza son grandes logros sociales que brotan cuando las personas se mezclan e interactúan en el espacio público. Favorecer esas relaciones durante la infancia resulta esencial para que niñas y niños puedan sentirse parte de la sociedad y para evitar su aislamiento y soledad.

Camino al Colegio

Conozco con una íntima precisión los jardinillos del río Genil que van desde el Puente Verde al Puente de los Basilios. Voy bajo los grandes castaños que se cubren de una capa rojiza en el otoño. Vigilo los rincones secretos de las palmeras, con sus troncos heridos, llenos de pequeños huecos, de tortuosas cuevas en la madera muy propicias para esconder mensajes o tesoros. Descubro las orugas, descienden de sus palacios blancos y avanzan con una disciplina suicida hasta llegar a la tierra y a mis zapatos. Veo a los peces de colores nadar en el agua redonda de la fuente, mezclándose con las naranjas locas que mi mano captura en la profundidad tibia de la primavera. Oigo a los pájaros, detengo a los insectos, dejo mis huellas en los barroes del invierno.

Aunque las obras públicas han cambiado la geografía de los jardinillos, con sus laberintos para las bicicletas y sus bancos para los besos de los enamorados, conservo intacto en la memoria el camino que me llevaba todas las mañanas desde mi casa al colegio. Me gustaba salir con tiempo para perder cinco minutos con una libélula pacífica o con las maniobras de un gorrión en su nido. Dejaba que el mundo invadiera mi soledad, que la mirada curiosa viajase de un sitio a otro, de una sorpresa a una rutina. No tuve mala suerte con mi colegio, pero los mejores recuerdos, las escenas de aquellos años escolares que de forma más nítida se mantienen en mi memoria, no provienen de las aulas, las capillas, las bibliotecas y los laboratorios, sino del camino que me llevaba todas las mañanas de mi casa a mi pupitre, convertido en un elemento más de un mundo infinito.

Luis García Montero¹

¹ El País. 12/09/2009

¿Por qué niñas y niños ya no pueblan las calles?

El confinamiento de la infancia es resultado de cambios en el entorno físico y en las formas de relación social. Como todo proceso complejo, es difícil establecer mecanismos de causa-efecto. Un aspecto importante tiene que ver con el cambio demográfico y la reducción drástica de la natalidad. Los niños son minoría desde finales del siglo pasado y el siglo XXI arranca ya con un porcentaje más elevado de población de más de 65 años que menores de 14 años. En Castilla-La Mancha en el año 2020 había un 14,7% de niñas y niños, frente a un 19% de personas en edad de jubilación².

Esta escasez de efectivos infantiles tiene enormes repercusiones en el día a día de las criaturas que han visto incrementar su valor social conforme se reducía su número. Esta pirámide invertida hace que haya muchos adultos por cada niña o niño y el impulso de protección dificulta que puedan tener experiencias propias y correr pequeños riesgos, esenciales para crecer.

El ansia social de protección no se ha traducido en unas condiciones urbanas adecuadas. Mientras las ciudades y pueblos se han ido llenando de coches, se han ido vaciando de niños y niñas³. La irrupción de los vehículos motorizados y los cambios drásticos en el espacio público han arrinconado y expulsado a quienes no pueden manejarse con soltura entre el tráfico. La infancia ha perdido el espacio público en este modelo urbano dominado por la movilidad motorizada.

² Datos de población del INE 2020

³ La presencia de vehículos a motor en las calles de pueblos y ciudades no ha dejado de crecer: en 1970 había siete automóviles por cada cien habitantes y en 2020 hay un automóvil por cada dos personas.

3.2 ADQUIRIR AUTONOMÍA Y RESPONSABILIDAD

Aprender a orientarse en el trayecto de casa al colegio, interiorizar las normas de convivencia y tráfico, e interactuar con otros compañeros y compañeras son algunos de los beneficios de los proyectos que impulsan la movilidad infantil autónoma.

Disponer de ese tiempo propio es un regalo de confianza que niñas y niños merecen para poder crecer con seguridad.

La pulsión por ir ganando autonomía es consustancial al desarrollo infantil. Los muy pequeños expresan esa necesidad de ir conquistando logros con su expresión: “yo solo” o “yo sola”. Por eso, es importante crear las condiciones para que, de nuevo, haya una relación entre el desarrollo sensorial y cognitivo infantil y el dominio del espacio: gateando en el hogar, dando los primeros pasos en el umbral de casa, caminando por la calle próxima, corriendo hasta la plaza o en bicicleta a la conquista de nuevos barrios.

La pérdida de autonomía infantil

La dificultad para que los niños y niñas actuales vayan adquiriendo progresivamente autonomía se expresa en todos los ámbitos de la vida: en los hábitos de higiene, en las tareas domésticas, o en los deberes escolares. Este recorte tiene mucho que ver con el acompañamiento y la vigilancia permanente que no les permite tener tiempo ni espacio para probar, equivocarse e intentar hacer las cosas por su cuenta las veces que lo necesiten.

La desaparición de la infancia de los espacios públicos ha ido pareja a un cambio en los modelos de crianza que lleva a naturalizar la necesidad de que los menores estén bajo supervisión adulta permanentemente. Niños y niñas de la mano, transitando al ritmo de sus mayores y bajo las constantes indicaciones de lo que pueden o no pueden hacer, les “des responsabiliza” de su propio comportamiento.



Lo que antes se permitía a niñas o niños de seis o siete años, como cruzar calles con tráfico, encontrarse y jugar con sus iguales, o ir a comprar pan, ahora tienen que esperar a ser adolescentes para poder disfrutar de permisos similares¹. La sobre protección lejos de fortalecer y nutrir, mina el desarrollo infantil porque les priva de responsabilidad, relaciones y experiencias, que termina haciéndoles vulnerables.

En los pueblos o barrios donde aún perviven redes colectivas, niñas y niños pueden disfrutar de mayor autonomía. Aun así, los modelos de control y sobre protección infantil se van imponiendo y se van extendiendo a prácticamente todos los ámbitos geográficos y todas las clases sociales.

¹ En España hay pocos datos sobre autonomía infantil en el uso del espacio público. Una investigación reciente analiza, a nivel nacional, datos de centros educativos que han llevado a cabo mediciones sobre la manera de acudir al colegio e institutos. Gálvez-Fernández et al (2020): “Active commuting to school among 36,781 Spanish children and adolescents: A temporal trend study” Universidad de Granada. Para hablar de pérdida de autonomía, con una muestra de una encuesta, están los estudios comparativos de Inglaterra y Alemania que analizan 1970, 1990 y 2010. Hillman, M. et al (2013): *Children’s independent mobility: a comparative study in England and Germany (1971-2010)* Policy Studies Institute, London.

Caminar y pedalear son buenos antídotos contra algunos de los problemas que comprometen la salud física y emocional de las niñas y niños de hoy en día: el sedentarismo, la obesidad, el aislamiento y la soledad.



Las dificultades para caminar, correr, pedalear, saltar o jugar en un entorno próximo abocan a un estilo de vida sedentario que se manifiesta de forma directa en lo que se está denominando como “epidemia de obesidad”. Los problemas de sobrepeso tienen repercusiones negativas en la salud física y anímica. La obesidad está relacionada con distintas enfermedades como la diabetes 2, la hipertensión o los trastornos de sueño, así como con dificultades de relación y baja autoestima que derivan en un mayor aislamiento social. También los menores que padecen obesidad tienen más riesgo de sufrirla en la edad adulta, así como las patologías asociadas al exceso de peso.

Los espacios públicos deben ser el mejor “gimnasio” y el mejor espacio de juego, de actividades al aire libre y de relación infantil. Es un recurso al alcance de todas y todos, lo que hace que sea una solución accesible y equitativa.

La obesidad y la soledad: ¿afecta a todos por igual?

España se encuentra entre los países europeos que tienen una tasa más elevada de sobrepeso infantil que afecta al 40% de los menores, donde el 18% de éstos tiene obesidad¹. Este problema tiene un marcado sesgo de clase social, afectando especialmente a las familias con menos recursos. En el estrato más bajo de ingresos familiares la obesidad infantil se duplica con respecto al estrato social de mayores ingresos; 23,3% frente a 12,4% respectivamente.

Estas cifras muestran que cuando los bienes públicos -como la calle- no son accesibles para su uso seguro y libre por parte de toda la población infantil, la práctica de ejercicio físico es un nuevo factor de desigualdad ya depende de los recursos familiares.

La falta de autonomía en el uso de los espacios públicos acrecienta los problemas de soledad infantil. Muchos niños y niñas sufren aislamiento porque las familias son cada vez más pequeñas, se tienen pocos hermanos con quienes jugar y hay dificultades para bajar a la calle a socializar. Según un estudio en Italia, cuyos resultados podría ser trasladable a nuestro país, los niños de familias más favorecidas educativamente, suelen disfrutar de menos autonomía que los que tienen un bajo nivel de estudios. Solo al 6,6% de hijos de universitarios les dejan ir solos al colegio frente al 21,7% de quienes tienen estudios elementales². Los recursos familiares, paradójicamente, frenan la autonomía infantil.

¹ Agencia Española de Seguridad Alimentaria y Nutrición (2020): [Estudio Aladino 2019](#) Estudio sobre Actividad Física, Desarrollo Infantil y Obesidad en España.

² Tonucci, Francesco; Prisco, Antonella; Renzi, Daniela; Rissotto, Antonella (2020) *L'autonomia di movimento dei bambini italiani* Istituto di Scienze e Tecnologie della Cognizione de CNR

CAPÍTULO 4

Pedalear hacia la igualdad de género

4.1 REFORZAR LA SEGURIDAD A TRAVÉS DEL EJERCICIO FÍSICO

Los proyectos de promoción de la bicicleta deben incorporar la perspectiva de género para favorecer que ellas la utilicen y la disfruten sin cortapisas.

Hay que prevenir y frenar el abandono de la actividad física por parte muchas niñas durante la pubertad y la bicicleta puede ser una buena aliada para lograrlo.



Tener una vida activa es esencial para la salud y el bienestar físico y mental de niñas y jóvenes y también para afianzar su seguridad y el control sobre su propia vida. Las políticas e iniciativas de movilidad infantil deben cuestionar y luchar para que ellas no tengan de partida más restricciones en el uso de los espacios públicos y en la adquisición de autonomía.

Es cierto que los patrones de movilidad de niñas y niños se han ido asemejando en las últimas décadas, pero no porque ellas hayan ganado libertad, sino más bien porque se ha producido un drástico recorte de autonomía que afecta a ambos sexos. A pesar de esa igualación a la baja, en cuanto se analizan los permisos parentales o la actividad física, vuelve a aflorar una mayor predisposición a que ellos disfruten de más autonomía y realicen más actividades al aire libre que las niñas. Esta falta de experiencia desprovee a las niñas de habilidades espaciales básicas que merman su autoconfianza, retroalimentando su dependencia.

Uno de los pocos estudios sobre movilidad infantil en nuestro país, basado en una encuesta a escolares y familias y realizado en 2009, muestra cómo hay más niños (81%) que niñas (73%) que montan en bicicleta en su entorno próximo¹. Esta diferencia en la práctica de ejercicio físico se va acentuando conforme se adentran en la pubertad. Cuando se analizan los hábitos deportivos de la población infantil y juvenil se ve que, al finalizar el instituto, una gran mayoría de chicas, dos de cada tres, son “inactivas” y no hacen el ejercicio mínimo recomendado, frente a uno de cada tres chicos².

¹ Alonso, Francisco; Esteban, Cristina; Calatayud, Constanza; Alamar, Beatriz (2009): *Los niños, las ciudades y la seguridad vial: una visión a partir de la investigación*. Attitudes. Colección: Cuadernos de Reflexión Attitudes.

² CDS (Consejo Superior de Deportes) (2011): *Hábitos deportivos de la población escolar en España*.

El ejercicio físico, bien a través de hábitos diarios activos o la práctica deportiva, es un aspecto esencial no solo para salud física y emocional de niñas y niños, sino también para su propia autoestima y seguridad.



Tener un cuerpo ágil, sentir su fuerza o confiar en los reflejos y capacidad de reacción, transforma la manera de situarse en el mundo.

Un estudio sobre seguridad de mujeres y niñas¹, desveló una respuesta más asertiva frente al acoso en chicas físicamente activas. Esto no significa que ellas no sientan a veces temor o se perciban como invulnerables, sino que tenían una actitud más confiada que les permitía moverse más libremente al tener una mayor confianza en su capacidad de respuesta. No hay que olvidar que esta actitud más segura crea un círculo virtuoso que incita a salir más a esas jóvenes, a que tengan un conocimiento más profundo de su espacio y a que desarrollen habilidades espaciales. Su propia presencia en la calle es una contribución a la seguridad colectiva.

Favorecer la actividad física entre niñas y adolescentes debe ser un objetivo común al que ir sumando esfuerzos. Además de colegios y familias, es importante resaltar el papel de los ayuntamientos que gestionan y diseñan equipamientos y espacios públicos que pueden jugar un papel esencial en la igualdad de género. Por otro lado, los medios de comunicación pueden contribuir a este objetivo incorporando referentes femeninos en deporte y en otros ámbitos donde se muestren cuerpos diversos que ayuden a romper los estereotipos de belleza.

Esta conjunción de esfuerzos contribuye a romper con los modelos de feminidad que conducen a las niñas al control del cuerpo, a la contención espacial, al sedentarismo y, cada vez más, a trastornos de alimentación.

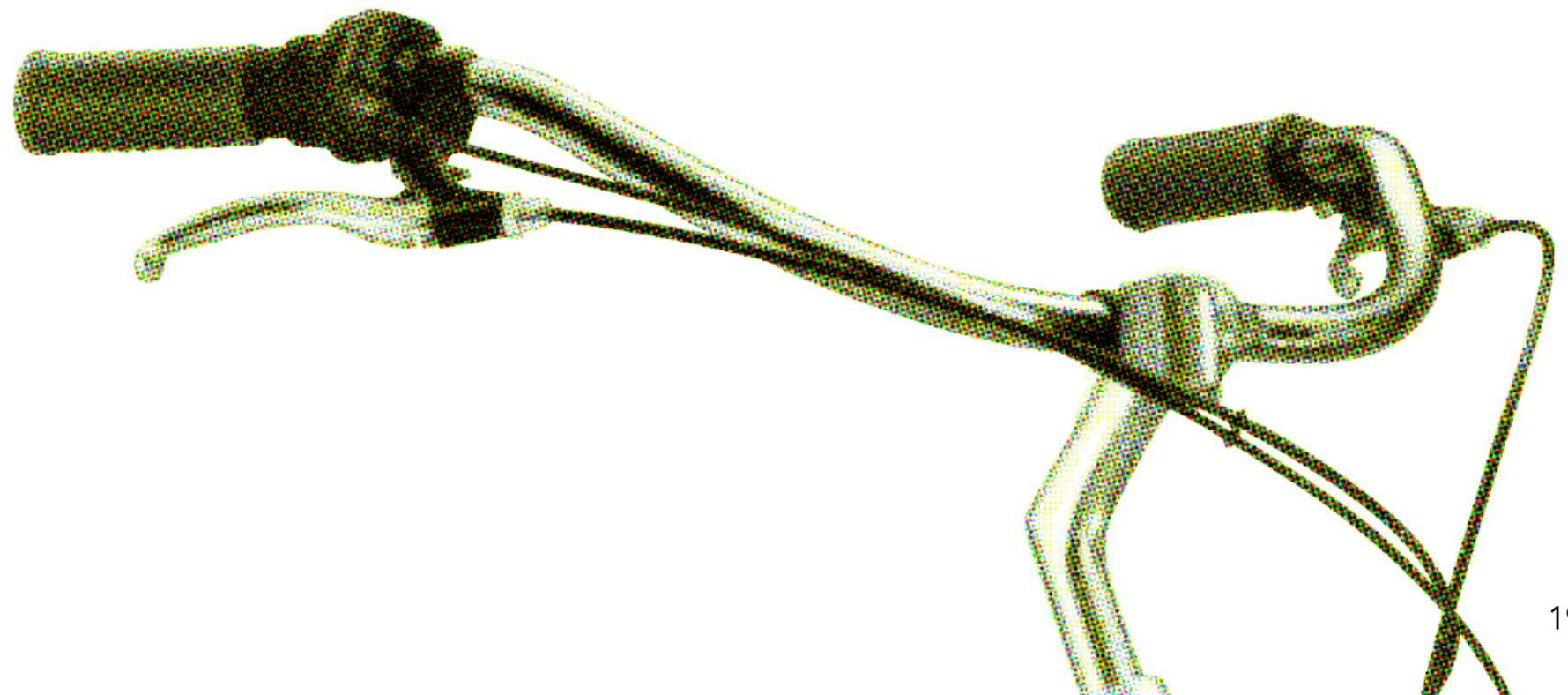
¹ ONU Mujeres (2019): *Madrid ciudad segura para mujeres y niñas. Diagnóstico rápido de seguridad.*

4.2 ESPACIOS DE JUEGO DESDE UNA NUEVA ÓPTICA

Las niñas experimentan en carne propia una distribución desigual del espacio que privilegia los juegos y actividades consideradas masculinas y arrincona su forma de socialización y juego. Los niños aprenden a expandirse por el espacio, siguiendo sus propios objetivos, mientras que las niñas experimentan una posición subsidiaria e interiorizan que su función consiste en estar atentas a las necesidades ajenas y amoldarse a los requerimientos de otros.

El recreo escolar siempre ha sido un tiempo importante para el disfrute infantil, pero ahora lo es más debido a que la calle ya no funciona como el lugar de socialización de la infancia. El patio del colegio toma así una mayor relevancia porque es uno de los escasos ámbitos donde pueden jugar libremente con sus iguales a diario. El diseño habitual de los patios escolares favorece ciertos deportes de pelota que protagonizan los niños, sin atender a los juegos y requerimientos de las niñas.

En la mayor parte de los colegios, los espacios exteriores están dominados por las pistas deportivas donde el fútbol es la actividad estrella. El predominio de este juego va en detrimento de una distribución más equitativa e igualitaria del espacio que incite a juegos mixtos o a otro tipo de actividades deportivas donde niñas y niños puedan interactuar. Así, en muchos colegios donde no se regula esta actividad, a quienes no les gusta el fútbol o quienes no son admitidos, se quedan en los márgenes. Las actividades y los juegos de las niñas quedan en una posición secundaria de ese espacio central y son frecuentes los conflictos por el espacio.



Facilitar actividades en bicicleta o patines durante el tiempo libre puede contribuir a un uso más abierto y equitativo de los patios escolares.

Renovando los patios escolares

Desde hace años se han ido creando proyectos de intervención y mejora de patios escolares que buscan revegetar los espacios libres de los colegios, fomentar el juego libre, la exploración y promover la coeducación. Hay experiencias interesantísimas que han ido abriendo camino y mostrando las ventajas que el arbolado, los huertos, el agua, la tierra o las construcciones con elementos reciclados o materiales naturales aportan al bienestar y a la convivencia infantil¹.

Como proyecto urbano, cabe destacar el llevado a cabo en la ciudad de Nueva York. La necesidad de intervenir en los patios escolares vino como respuesta a la demanda de espacios verdes en áreas consolidadas de la ciudad. Los barrios más densos no cumplían los estándares de calidad urbana que se habían establecido, en cuanto a la proximidad de los habitantes a una zona verde. Se vio la oportunidad de que los patios escolares se convirtieran en jardines y zonas de juego, como forma de reverdecer esos distritos.

El proyecto "Schoolyards to playgrounds"² (de patios escolares a zonas de juego) ha conseguido transformar un número importante de centros educativos y hacerlo con participación social. Frente a las canchas de hormigón o las zonas reservadas al aparcamiento del profesorado, han surgido huertos sostenidos por la comunidad, zonas de juego, áreas estanciales con mobiliario. Las evaluaciones sobre estos espacios renovados han mostrado un incremento destacado del uso por parte de las niñas, frente a la situación de partida.



Imagen: Trust for Public Land¹

¹ Hay muchas referencias de intervención en patios escolares. Una de las pioneras procede del mundo educativo de la mano de Carme Cols y Pitu Fernández, creadores de [El Safereig](#).

² Más información: [Schooyard to playgrounds](#)

¹ Fuente: Susannah Drake (2018): *How the Trust for Public Land is converting schoolyards to playgrounds*. The Architect's Newspaper. 10/12/2018

PROMOVER EL USO DE LA BICICLETA PARA IMPULSAR LA EQUIDAD DE GÉNERO

4.3 Durante primaria muchas niñas disfrutaban deslizándose en bicicleta, no obstante, las encuestas y estudios conocidos muestran una menor predisposición a su uso con respecto a sus compañeros. Analizando menores entre 9 y 12 años en España: a uno de cada tres niños, frente a una de cada cinco niñas, les permiten montar en bicicleta sin ir acompañados de una persona mayor. El 11% de ellos, frente al 6% de ellas, indican que usan la bicicleta o el patinete a diario.

El entorno social y los patrones culturales refuerzan los estereotipos de género a través de muchos canales y formas: noticias de prensa, referentes en las redes, tradiciones populares, comentarios de personas conocidas, hasta los permisos y comportamientos familiares que conforman el día a día de niños y niñas. Promover un cambio requiere apoyos y consciencia para lograr que ellas puedan disfrutar de la bicicleta a sus anchas tanto de niñas, como de adolescentes y mayores.



El movimiento Women in Bike¹, promueve de forma activa el uso de la bicicleta entre mujeres y niñas, organizando actividades y rompiendo estereotipos y barreras. En Castilla-La Mancha diversos colectivos ciclistas y organizaciones de mujeres se suman a este movimiento programando salidas y excursiones.

La organización inglesa Sustrans hace promoción de la bicicleta incorporando la perspectiva de género porque tienen la experiencia de que, si no se atiende a esa cuestión, se genera de manera inercial una brecha. En la revista y web de esta organización hay apartados específicos destinados a niñas, chicas jóvenes y mujeres, interesándose por aquellos aspectos que pueden disuadir el uso de este medio. Por ejemplo, se presta atención al tema de la seguridad porque las mujeres tienen una percepción distinta a los hombres. También atienden a cuestiones como la forma de vestir ofreciendo alternativas para poder ir cómodas pedaleando y, a la vez, estar a la moda².

La organización de clubes ciclistas de chicas en colegios e institutos está dando muy buenos resultados para promover la bicicleta en primaria y secundaria.

¹ [Women in Bike](#) en Castilla-La Mancha:

² [Sustrans](#).

Diez propuestas para promover bicicleta con perspectiva de género

- 1** _ Atender y nombrar este conflicto que frecuentemente queda oculto. Hablar sobre la brecha de género en el uso de la bicicleta y buscar alianzas y apoyos entre quienes puedan contribuir: personal de la administración pública, monitoras/es de deporte y tiempo libre, docentes, familias y alumnado. Buscar fórmulas colectivas para abordar su solución, escuchando especialmente a las niñas.
- 2** _ Equipos mixtos en las actividades. Buscar fórmulas aleatorias en la composición de equipos cuando se organizan actividades y juegos en bicicleta que garanticen la mezcla y la diversidad de perfiles.
- 3** _ Atender al liderazgo femenino. Aplicar distintos sistemas para animar y conseguir que las niñas sean referentes en los equipos y actividades sobre ruedas. No dejarlo a quien más insiste o reclama esta posición. Las niñas pueden ser capitanas o ir primeras en una excursión abriendo camino.
- 4** _ Reforzar las actitudes colaboradoras frente a actitudes violentas. Si la atención se dirige siempre a quien más ruido hace, las personas constructivas quedan desdibujadas. Reconocer y nombrar la aportación de quienes apoyan, colaboran y facilitan el trabajo en equipo resulta esencial para que se produzca más equidad entre los sexos.
- 5** _ Realizar actividades y juegos mixtos que refuercen la diversidad de capacidades. La fuerza y la velocidad en bici deben complementarse con juegos y actividades que valoren otras habilidades como el equilibrio.
- 6** _ Impulsar a que ellos realicen actividades o juegos considerados como femeninos ¡En bicicleta se puede bailar!
- 7** _ Reconocer abiertamente las capacidades diversas de niñas y niños. No considerar lo masculino como norma, sino incorporar en la valoración las habilidades consideradas femeninas.
- 8** _ Desterrar los comentarios y actitudes que refuerzan los estereotipos de género relacionados con el cuerpo y la actividad física. Favorecer que las niñas conecten con su fuerza y sus capacidades.
- 9** _ Dar visibilidad a referentes femeninos en el deporte en sus distintas categorías, especialmente en ciclismo. Fomentar el valor de todos los deportes, independientemente de si lo protagonizan mujeres u hombres.
- 10** _ Diseñar espacios que fomenten juegos en bicicleta donde niñas y niños disfruten por igual. Además de circuitos tradicionales de pruebas de velocidad, incorporar otro tipo de ejercicios de flexibilidad y equilibrio.



Protagonistas con cuerpo y voz

5.1 PARTICIPAR EN SOCIEDAD OCUPANDO LAS CALLES

Cuando se realiza una actividad destinada a la infancia, todo el mundo acuerda que niñas y niños son los auténticos protagonistas de esa historia, pero lo cierto es que no tienen presencia autónoma en el juego social. Frente a otros momentos históricos u otras culturas donde

niños y niñas están presentes en gran parte de las actividades y espacios públicos, en el mundo occidental la participación de la infancia en la vida cotidiana de sus comunidades ha desaparecido prácticamente. Entendiendo la palabra “participar” como formar parte de una sociedad y poder interactuar¹.

La domesticación infantil ha sacado a niñas y niños de los espacios de convivencia y los ha recluido en escuelas y lugares segregados y pensados especialmente para ellas y ellos. Ya se ha planteado en anteriores capítulos que esta falta de roce y de presencia en los ámbitos cotidianos permite que el mundo adulto recrear el concepto de infancia y considerar que precisan espacios exclusivos, lo que termina perpetuando su separación y exclusión.

¹ Hart, Roger (2008): *Stepping Back from 'The Ladder': Reflections on a Model of Participatory Work with Children*. Springer

Las acciones destinadas a favorecer la autonomía infantil en las calles y el uso de los espacios públicos buscan precisamente “la participación infantil”, que formen parte de la vida real de los pueblos y barrios.

Los caminos escolares reivindican el derecho ciudadano de quienes tienen baja estatura y pocos años para poder disfrutar de los espacios públicos y de todo lo que una sociedad diversa provee. Se entiende que los niños y niñas van adquiriendo competencias y habilidades precisamente en ese intercambio que se produce en la arena social.

El proyecto Active Hacking propone generar espacios de juego en espacios públicos inicialmente no previstos. Se utilizan elementos fáciles de obtener, como cintas de colores, cajas de cartón y madera, etc., para crear lugares de encuentro y juego. El proyecto se ha desarrollado en distintos pueblos y ciudades de Castilla-La Mancha, consiguiendo transformar el clima urbano².

#ACTIVEHACKING
JUGAMOS LA CALLE

² Para más información: <http://www.iclm.es/areas-actuacion/deportes/activehacking/?reload=394981>

5.2 PROCESOS DE PARTICIPACIÓN INFANTIL

Hay que reiterar que la auténtica participación consiste en favorecer la autonomía infantil en el uso de los espacios públicos y en la vida social. En la búsqueda de este cambio es importante incorporar a niñas y niños en el proceso y hacerlo en condiciones para que sea un ejercicio de ciudadanía activa, donde adultos y niños aprendan juntos.

En los procesos de participación formal se busca crear un escenario para escuchar la voz de la infancia. Es difícil recrear unas condiciones adecuadas en las que percibir ese sentir ya que, acostumbrados al sistema escolar, muchas veces entienden que las preguntas tienen una respuesta correcta e intentan "acertar", normalmente la que más se pliega a la valoración adulta. También es frecuente que cuando las aportaciones infantiles difieren de la realidad conocida el mundo adulto las considere "cosas de niños", una ocurrencia sin importancia.

Para evitar estos sesgos, es importante utilizar métodos adecuados donde se eviten las preguntas directas y, a través del dibujo, el teatro o el juego, se aborden los temas que se quieren tratar. Si se inicia un proceso de participación infantil, la escucha adulta tiene que estar garantizada. La participación sirve, más que para hablar, para que las distintas visiones se encuentren, se contrasten y se articule algo nuevo fruto de ese diálogo.

Escuchar no significa hacer directamente lo que planteen, eso tampoco sucede en procesos de participación adulta, pero sí entender y traducir el sentido de sus aspiraciones y buscar salidas en común con ellas y ellos.



Los foros de la infancia, que tienen ya una trayectoria de funcionamiento en algunos municipios, son canales de participación formal donde niñas y niños articulan un conjunto de propuestas para elevarlas al gobierno local. El Gobierno de Navarra tiene una guía para ayudar a diseñar este tipo de órganos de participación que puede resultar útil¹.

Frente a una “carta a los reyes magos” donde resulta imposible dar respuesta, los procesos pautados que incorporan una interacción con los gestores públicos pueden dar resultados muy positivos. La participación infantil debe encuadrarse en los límites propios de cualquier toma de decisiones: límites políticos, económicos, técnicos y legales, que ayudan a los menores a enmarcar sus aspiraciones.

Junto a este sistema de participación municipal, resulta interesante plantear algún proceso o momento específico en los proyectos de movilidad infantil donde las distintas partes puedan dialogar y escucharse. En algunas ciudades se han dado estos encuentros intergeneracionales que han permitido entender las distintas posiciones ante cuestiones comunes, como es la forma de acceder al colegio a pie o en bicicleta.

Se pueden crear grupos de trabajo donde la comunidad escolar al completo -alumnado, profesorado y progenitores- así como equipos técnicos y decisores políticos se sienten a debatir cuestiones concretas del entorno escolar u otros aspectos que les atañen.

¹ Fundación EDE (2020): [Guía para el Diseño de Órgano de Participación Infantil y Adolescente a Nivel Local](#). Gobierno de Navarra.

Los procesos deben crear espacios de participación donde escuchar la voz de los diferentes colectivos implicados, conocer y hacer visibles la diversidad de necesidades y debatir y dirimir las alternativas.

Es en esta fricción donde puede surgir algo interesante.



**5.3
IR AL COLEGIO A
PIE O EN BICI ES
UN ESLABÓN EN
LA CADENA DE
AUTONOMÍA**

Ganar responsabilidad genera confianza en un proceso que se retroalimenta. La familia irá dando más espacio cuando niñas y niños muestren que son capaces de cuidarse en sus tareas y labores cotidianas.

El cuadro que se muestra en la página siguiente, sirve para que niñas y niños registren los logros que van consiguiendo de autonomía a lo largo de una semana.

Este calendario de tareas puede ayudar a propiciar este debate en casa. Una vez empezado este camino de autonomía, se podrán ir añadiendo otras responsabilidades.



DE BUENAS MAÑANAS

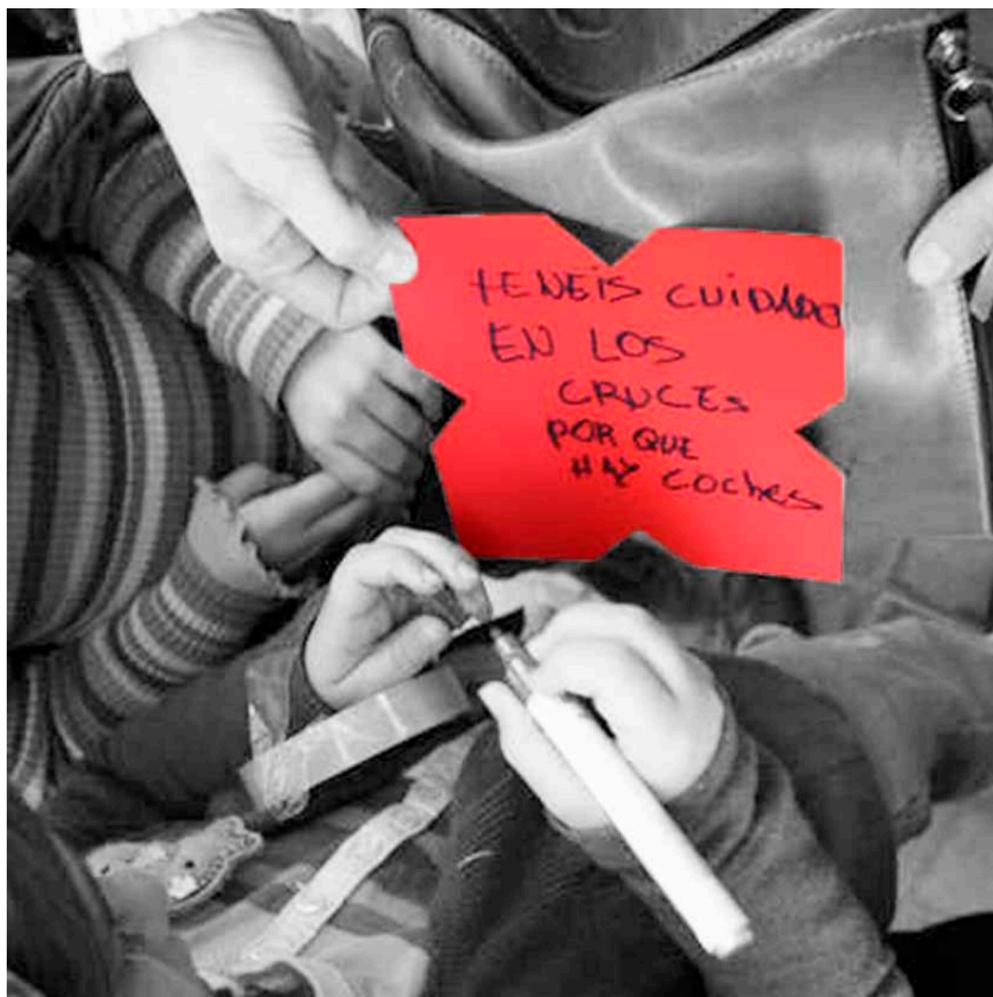
Para poder disfrutar cada mañana y que tu familia se dé cuenta de lo responsable que eres, tienes que conseguir realizar por tu cuenta todas estas tareas que te proponemos. En este póster puedes dejar constancia que ya eres mayor, que sabes hacer muchas cosas y que estás aprendiendo a moverte con seguridad por tu barrio.

Ir ganando autonomía en los gestos cotidianos es la mejor manera de crecer. Aprender a ir al cole caminando, en bicicleta o patinete de forma segura es más sano, más sostenible, más barato y mucho más divertido que ir en coche.

Los pequeños logros de cada mañana son grandes avances para la convivencia familiar. La ciudad también saluda y agradece a los niños y niñas que llegan al cole sin malos humos.

Indica con un signo o un color si has realizado estas tareas por tu cuenta

ME HAGO MAYOR	LUNES	MARTES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES
ME LEVANTO SIN REMOLONEAR					
ME VISTO SIN AYUDA Y TOMO UN DESAYUNO COMPLETO					
ME LAVO BIEN LOS DIENTES					
SALGO DE CASA CON TIEMPO					
VOY CAMINANDO O EN BICI AL COLE					
ME RESPONSABILIZO DE MIS DEBERES					
COLABORO EN LAS TAREAS DOMÉSTICAS					
HAGO RECADOS					
OTROS LOGROS DE AUTONOMÍA					



5.4 LA PARTICIPACIÓN DEL ALUMNADO EN UN PROYECTO DE CAMINO ESCOLAR

Los escolares pueden participar activamente en el proyecto de camino escolar. A continuación, se plantean un conjunto de temas y momentos donde pueden tomar parte. De nuevo, se trata de referencias y actividades que se han ensayado en iniciativas diversas y que han funcionado, pero es sólo una pequeña mención a toda una amplia gama de actividades en las que se pueden embarcar:

Auditorías sobre el espacio público

Una de las actividades más interesantes en las que pueden participar los menores es la realización de auditorías de sus recorridos cotidianos para observar y diagnosticar la situación y condiciones de esos itinerarios.

Esto les permite desarrollar el espíritu crítico y aprender no sólo lo que no funciona, sino también detectar los aspectos positivos de su ciudad. Analizar el espacio del entorno de los colegios es una de las actividades más interesantes para favorecer el conocimiento y la apropiación del espacio.

Órganos de participación

Como se ha comentado al inicio de este capítulo, es totalmente recomendable que los estudiantes cuenten con canales de participación y se habilite algún sistema para que puedan recibir información, debatir el proyecto, y plantear sus propuestas. La organización de un foro, comisión, o cualquier fórmula que permita esta expresión, marcará el carácter integrador del proyecto y facilitará que se puedan apropiarse de él.

"Contagio entre iguales"

Algunas metodologías, como el proyecto STARS, plantean el papel de los iguales en la promoción de hábitos saludables. Trabajar con chicas y chicos que les guste montar en bicicleta, puede servir de ejemplo y modelo para otros estudiantes. Pedir consejo, escuchar, y colaborar con ellas y ellos puede ser un buen mecanismo para poner de moda la bicicleta en los colegios.

Los ayuntamientos y la movilidad infantil

6.1 UN CAMBIO DE MIRADA Y OTRA FORMA DE TRABAJAR

Trabajar a favor de la infancia en el ámbito local requiere visibilizar la situación de niñas, niños y adolescentes en relación al reparto, uso y disfrute de los espacios públicos y los bienes urbanos.

Habitualmente se considera que las necesidades infantiles están englobadas dentro de las áreas de familia o educación y esto es un grave error.

Lo cierto es que muchos de los problemas de la infancia desbordan ambas esferas y provienen, precisamente, de la pérdida del espacio público y todo lo que eso representa.

Niñas y niños que ya no disponen para su crecimiento y desarrollo sano de lo que proveían las calles de manera sencilla y accesible: juego libre, relaciones con iguales, espacio abierto para poder correr y desfogarse, redes vecinales y un amplio etcétera.

Es necesario que el conjunto de políticas públicas atienda al impacto de sus actuaciones en el bienestar infantil y que las áreas de medio ambiente, obras, cultura o movilidad, por citar algunas, integren esta visión transversal. Si no se hacen específicos los derechos ciudadanos de niños y niñas en relación al uso y disfrute de la ciudad, se diluye esta responsabilidad y finalmente nadie se hace cargo, como así ha sucedido.

Es importante subrayar que las necesidades infantiles pueden ser contradictorias a las de sus mayores. Hace falta que lo público perciba a la infancia como ciudadanía en presente y no como una extensión de las familias. Las administraciones deben compensar las carencias privadas y también contribuir a moderar los excesos. Hay muchos ejemplos de estas contradicciones de intereses entre adultos y niños, como muestra el reclamo para poder circular y aparcar libremente en las calles, por parte de conductores, que choca frontalmente con un hábitat seguro y saludable donde crecer.

Trabajar a favor de la infancia exige, por lo tanto, que todas las áreas municipales y alcaldía a la cabeza, incorporen estos requerimientos. Al igual que la perspectiva de género abarca las distintas políticas locales, la mirada intergeneracional debe también transformar la óptica de acción municipal para salvaguardar los derechos fundamentales de niñas y niños.



Los proyectos de movilidad infantil y uso del espacio público son una buena forma para propiciar el cambio de mirada y contribuir a transformar las administraciones locales.

Lo importante es integrar como misión pública la necesidad de que las calles vuelvan a formar parte de la cotidianeidad infantil y poner en marcha los mecanismos oportunos para que esto sea posible y suceda.

Esta "reconquista" de la ciudad se puede apoyar en los colegios porque es donde acuden los niños a diario y es la forma más sencilla de acceder a las familias, pero es importante recalcar que no debe ser una carga más para las escuelas, que no deben asumir la responsabilidad de las iniciativas. Los proyectos de movilidad infantil son proyectos de ciudad y los ayuntamientos por su competencia sobre los espacios públicos, deben liderar este cambio.

En este capítulo se plantean dos grandes líneas de intervención que pueden canalizar la acción municipal en relación a la infancia urbana y el uso de la bicicleta:

- ~ Intervención en los entornos escolares
- ~ Los proyectos de camino escolar

Estas iniciativas se complementan y refuerzan entre sí y no excluyen la posibilidad de abrir nuevos campos de acción municipal a favor de la infancia, como puede ser en relación a la apertura de los equipamientos públicos o el replanteamiento de los espacios de juego.

6.2
EL PAPEL DE LOS
DISTINTOS ACTORES
DENTRO DE LA
ADMINISTRACIÓN
MUNICIPAL

Promover el uso de la bicicleta por parte de la infancia genera una multiplicidad de beneficios individuales y colectivos que desborda el campo de la movilidad y se extienden a un numeroso grupo de políticas públicas.

Los proyectos de movilidad infantil no deben ni pueden realizarse desde un único departamento de la administración, sino desde aquellos ámbitos con capacidad de incidir en el uso de este medio de transporte.

Embarcarse en un proyecto de movilidad infantil propicia la mejora de la gobernanza municipal porque exige la coordinación entre departamentos y áreas, superando la cultura sectorial y segmentada de muchas administraciones que tienen un reparto estricto y jerárquico de competencias. Áreas municipales que deben trabajar conjuntamente para favorecer un uso autónomo de las calles por parte niñas y niños. En estas mesas de coordinación deben estar, entre otros, responsables de urbanismo, obras y también la policía local, que juega un papel esencial en la gestión de la movilidad.

Aun tratándose de un ejercicio de trabajo transversal, esta importante transformación requiere liderazgo político y técnico que mantenga una visión general y sea capaz de ir uniendo fuerzas y compromisos para orientar acciones.



Qué papel pueden jugar las distintas áreas municipales en los proyectos de movilidad infantil:

Movilidad: Plantear un modelo de movilidad urbana que priorice los modos activos. Integrar en los Planes de Movilidad Urbana Sostenible los requerimientos de la bicicleta desde la perspectiva infantil. Plantear soluciones y llevar a cabo proyectos de mejora peatonal y ciclista en el acceso a los colegios e institutos, así como a otros equipamientos del municipio utilizados por la población infantil y juvenil: polideportivos, bibliotecas o centros cívicos.

Medio Ambiente: Promover las infraestructuras verdes y que los ejes peatonales y ciclistas sean corredores de vegetación y frescor que inciten a caminar y pedalear. Mostrar un apoyo decidido a la movilidad sostenible y organizar encuentros, jornadas o actividades que promuevan esta forma de desplazarse.

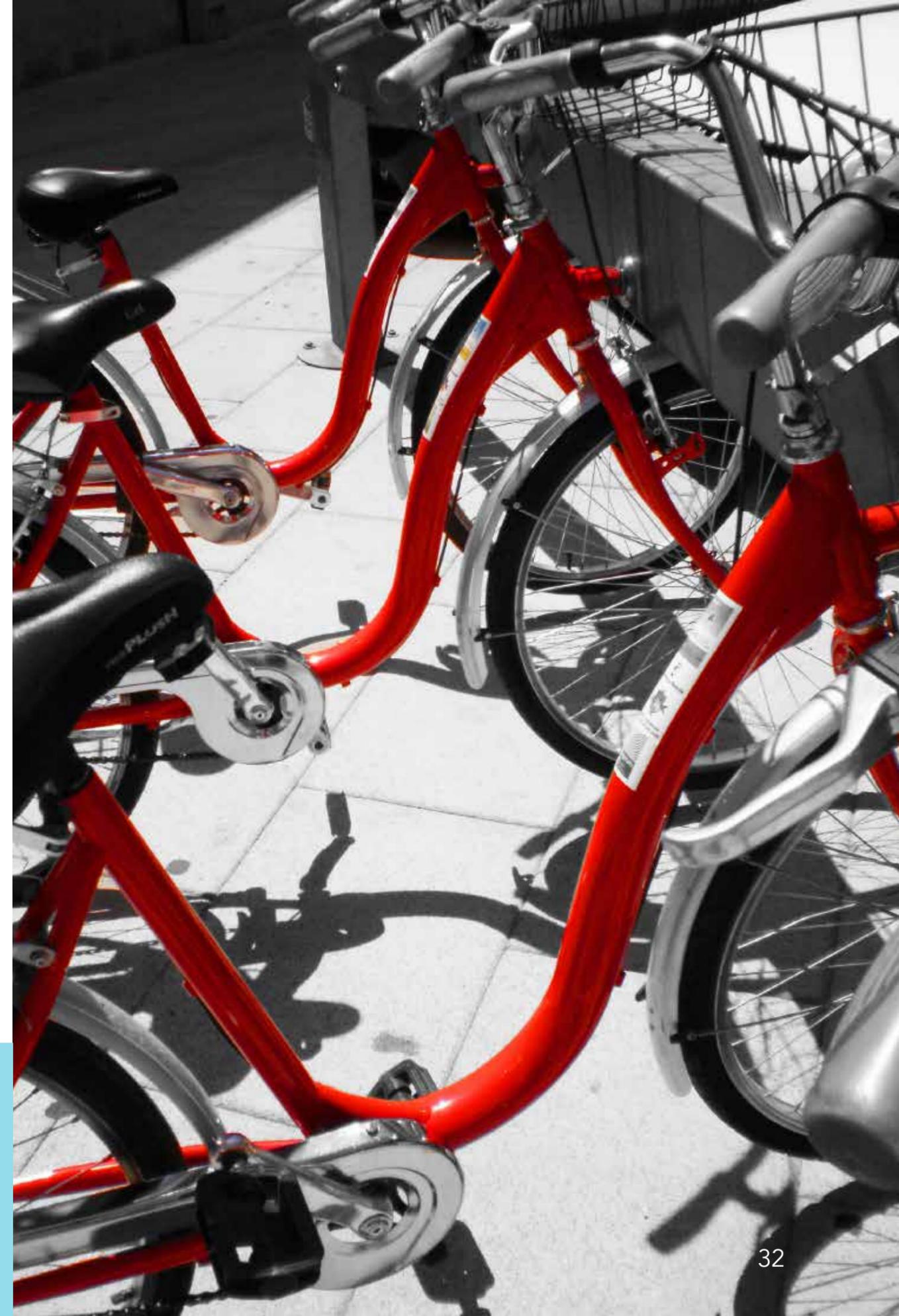
Urbanismo, obras y espacio público: Diseñar la ciudad teniendo en cuenta a la infancia. Realizar mejoras en el espacio público para favorecer la habitabilidad y seguridad de los entornos y caminos escolares.

Educación: Coordinar el proyecto con los centros educativos y apoyar su labor docente en relación a la movilidad.

Policía: Integrar las iniciativas de seguridad vial en este nuevo marco de la infancia no como futuros conductores, sino de la infancia como peatones y ciclistas. Los agentes pueden jugar un papel muy activo si gestionan la movilidad urbana premiando y apoyando el uso de la bicicleta y promoviendo la autonomía infantil. En varias ciudades, la policía local hace una importante labor formativa en las escuelas para enseñar a circular en bicicleta.

Participación: Crear canales de participación con todas las entidades implicadas y promover encuentros y otras fórmulas para escuchar la voz de la infancia.

Salud: Integrar la movilidad infantil en los Planes Locales de Salud y en otras iniciativas de salud pública.



Tenemos patrulla ciclista porque genera proximidad con la ciudadanía y es un buen ejemplo

Invertimos en infraestructura ciclista creando una red funcional en todo el municipio

Damos prioridad a peatones y ciclistas, frente al tráfico motorizado, en la gestión de la movilidad

Organizo "bicicletadas", cierre de calles al tráfico motorizado en fines de semana y otros eventos para fomentar el uso de la bicicleta

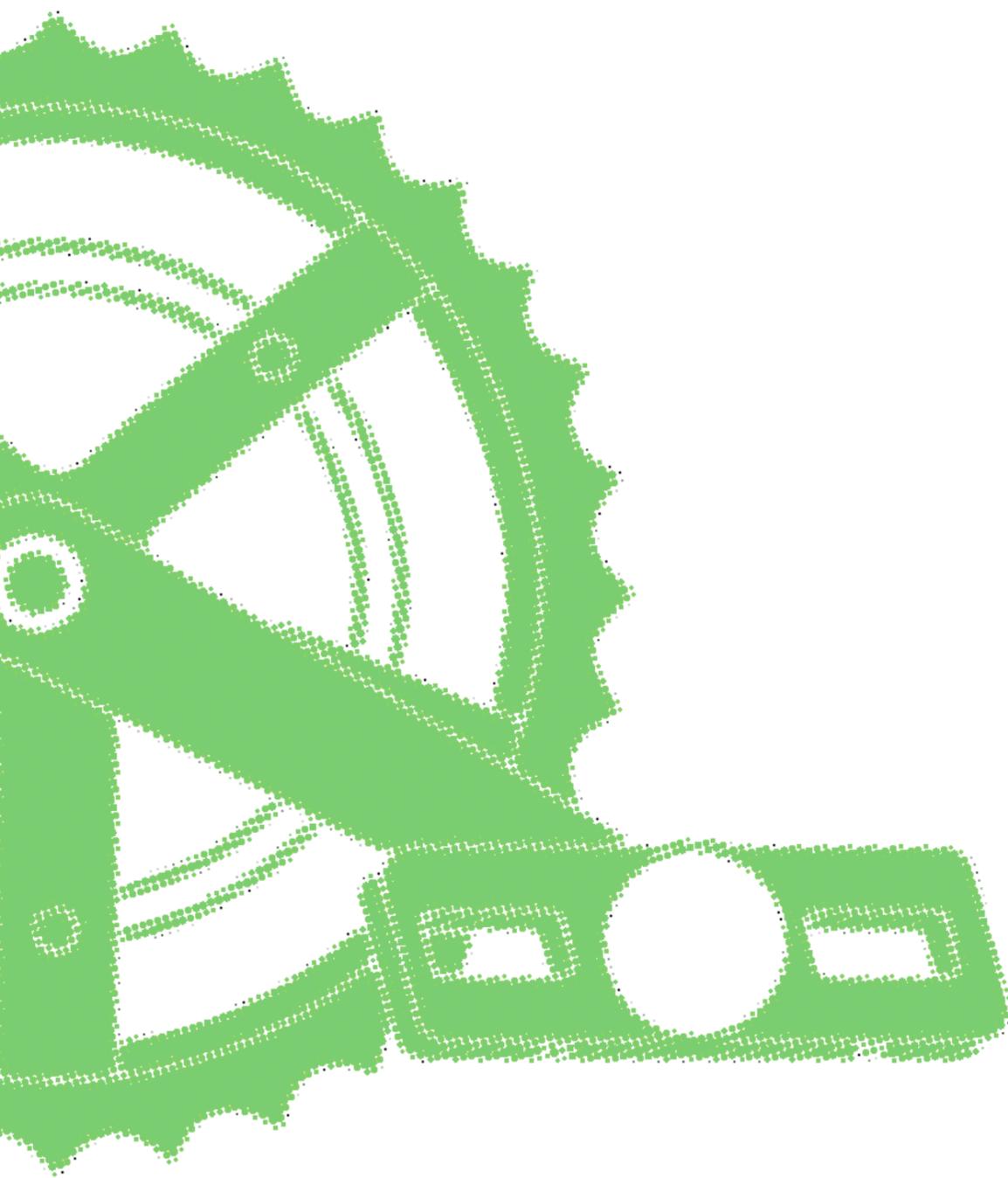
Evaluamos las iniciativas para seguir mejorando en nuestro compromiso con el uso de la bicicleta

Promuevo proyectos de camino escolar en los centros educativos

Policía municipal imparte cursos de seguridad vial utilizando bicicletas



Los ayuntamientos pueden contribuir a un cambio de modelo de movilidad dando ejemplo.



A continuación, se incluyen algunas medidas que los gobiernos locales pueden asumir internamente para promover un cambio modal a favor de la bicicleta¹.

- ▶ Estimular los medios activos y sostenibles de desplazamiento y disuadir el uso de los motorizados privados en el acceso a los centros municipales de actividad.
- ▶ Realizar campañas de fomento del uso de la bicicleta entre el personal y representantes políticos.
- ▶ Instalar aparcabicis protegidos y cómodos en los equipamientos municipales, tanto para el público en general, como para el personal.
- ▶ Crear un parque de bicicletas de servicio adecuado a las necesidades de cada centro de trabajo y tipo de actividad.
- ▶ Ofrecer incentivos periódicos al personal municipal que acude al centro de trabajo en bicicleta, tales como material ciclista (prendas adaptadas al ciclismo y cotidiano, complementos...), juego básico de herramientas, hinchadores, mantenimiento anual de la bicicleta en un taller local, etc.
- ▶ Efectuar los servicios de mensajería y paquetería, a través de bicicletas y ciclos.
- ▶ Crear patrullas ciclistas en el seno de la policía municipal.

¹ Sanz, Alfonso (Gea21) (2018): *Bicicleta y gobiernos locales. Guía de políticas de movilidad ciclista para municipios de Gipuzkoa, Navarra y Pirineos Atlánticos*. Diputación de Gipuzkoa

**6.3
INTERVENCIÓN EN
LOS ENTORNOS
ESCOLARES Y EN
INFRAESTRUCTURA
CICLISTA**

Todos los equipamientos urbanos con una gran afluencia de personas merecen contar con antesalas de bienvenida y más si es un colegio donde acuden cientos de niños y niñas a diario caminando o en bicicleta.

Se trata de crear área estancial que facilite el acceso de forma segura y cómoda y propicie la interacción social en condiciones adecuadas. La ampliación de aceras, la peatonalización de tramos de calle, la construcción de una vía ciclista o la creación de plataformas únicas, son algunas de las fórmulas para ir creando pequeñas plazas o zonas de tráfico calmado frente a los colegios.

Se puede comenzar esta transformación con soluciones provisionales -como el cierre temporal de la calle a la entrada y salida- antes de llevar a cabo una solución definitiva. Con un par de vallas de obra se puede iniciar este cambio, valorar cómo funciona, rectificar si se precisa y consolidar cuando se llegue a una solución adecuada.

El acondicionamiento y revegetación de estos espacios resulta esencial como manera de luchar activamente contra la contaminación, el ruido y las islas de calor, permitiendo la mejora ambiental de la ciudad, colegio a colegio, barrio a barrio.



En Almansa, el CEIP Claudio Sánchez Albornoz tiene un maravilloso acceso por una calle peatonal que conecta con un parque

Programa de entornos escolares en Barcelona

Como referente interesante está el programa “Protegim les Escoles”¹ del Ayuntamiento de Barcelona. La intervención busca la pacificación del tráfico y la creación de áreas estanciales y de juego en las calles adyacentes a las escuelas. Lo que resulta especialmente interesante de la iniciativa de Barcelona es que se ha conseguido gracias a un cambio en la gestión municipal que implica la coordinación de distintas áreas de competencias municipales. La coherencia pública que revierte positivamente en la calidad de los proyectos.



¹ Para más información del programa: [Protegemos las escuelas del Ayuntamiento de Barcelona](#)

Lo interesante de plantear un programa de mejora de entornos escolares es que los centros educativos son nodos de una red que abarca todos los barrios.

Intervención a intervención se va creando una red de espacios estanciales y de tráfico calmado que revierten positivamente en la seguridad y calidad ambiental de todo el pueblo o toda la ciudad.



INSTALACIONES DE LOS PROPIOS CENTROS ESCOLARES

1.

Sustituir las zonas de aparcamiento que se encuentren dentro del recinto escolar por áreas estanciales y de juego.

2.

Reservar en todos los recintos educativos, o en sus alrededores, un espacio seguro para el aparcamiento de bicicletas, patines y patinetes para incentivar la movilidad activa al centro.

3.

Revegetar los patios escolares con arbolado y plantas que proporcionen sombra, frescor y color a estos espacios, mejoren la calidad del aire y amortigüen el ruido.

ALREDEDORES Y ACCESOS A LOS CENTROS ESCOLARES



4.

Limitar el aparcamiento y el tráfico en las calles del entorno y, muy especialmente, en las inmediaciones de las entradas a los centros.

5.

Vigilar y hacer cumplir estrictamente la normativa vial a la entrada y salida de estudiantes para que el entorno escolar sea un espacio seguro y de convivencia.

6.

Priorizar la movilidad peatonal y ciclista en el viario del entorno escolar, creando corredores de acceso libres de coches, fomentando la presencia de vegetación y agua, y promoviendo zonas estanciales, de encuentro y de juego en el espacio público.



PLANIFICACIÓN URBANÍSTICA

7.

Integrar en la redacción del POUM (Plan de Ordenación Urbanística Municipal) medidas para fomentar entornos escolares seguros y saludables.

8.

Incorporar en los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) medidas específicas de limitación y pacificación del tráfico en los entornos escolares.

9.

Promover un cambio generalizado hacia el modelo de "Ciudad 30" para reducir la velocidad del tráfico en todo el viario urbano.

ZONIFICACIÓN ESCOLAR



10.

Priorizar la proximidad al centro escolar como criterio básico del área escolar, en beneficio de la infancia y de toda la comunidad, revirtiendo la implantación de "zona única de escolarización" que tan negativamente influye en el incremento de desplazamientos motorizados diarios.

Un decálogo para intervenir en los entornos escolares

El Foro de Infancia y Movilidad, un grupo de trabajo formado por personas de distintos perfiles y procedencia (administraciones públicas, profesionales de la educación y el urbanismo, ONGs, etc.) llevan años trabajando conjuntamente en la forma de mejorar el entorno urbano para la infancia y han creado un contenido web específico sobre entornos escolares¹.

Se trata de un decálogo que permite a los Ayuntamientos u otras entidades interesadas en promover una apertura de los colegios a la ciudad, a través de una propuesta de intervenciones que incluye: medidas de calmado de tráfico, medidas de planificación urbana y de movilidad y también medidas de gestión educativa, como la eliminación del área escolar única.

¹ Toda la información: [Entornos Escolares Seguros](#)

6.4 COLABORAR EN LA FORMACIÓN CICLISTA

Los Ayuntamientos pueden organizar cursos de formación ciclista dirigidos a profesorado, familias e infancia. Estos cursos pueden impartirlos personal externo contratado para este fin o personal municipal con la capacitación adecuada. Policía Municipal puede jugar un papel destacado en la formación ciclista por sus competencias en seguridad vial.

Otra manera de contribuir a la formación ciclista es creando un banco de bicicletas para ese el uso docente o utilizar el sistema de bicicletas públicas. En la ciudad de Albacete hay experiencias interesantes de cesión temporal de bicicletas a centros educativos de su sistema público de bicicletas "Albabici".



Imagen cedida por el CEIP Ana Soto

Policía aliada en la movilidad ciclista infantil

En la ciudad de Madrid, en el marco del proyecto STARS, policía municipal organizó diversos cursos para la formación de formadores donde acudía el profesorado para instruirse en metodologías de formación ciclista. También incluía formación en acompañamiento de grupos. A su vez, la patrulla ciclista de este ayuntamiento elaboró un detallado programa de visita a los centros educativos que culminaba con una salida en bicicleta por el barrio.

Curso de Capacitación Ciclista Realizado por Policía Municipal del Madrid. Sección Ciclista¹. Este manual es un programa de capacitación ciclista surgido de la experiencia de formación tanto a profesorado como al alumnado de primaria y secundaria.



1 Patiño Torrecilla, Benito Miguel (2017): *Curso de Capacitación Ciclista Realizado por Policía Municipal del Madrid. Sección Ciclista*. Ayuntamiento de Madrid

6.5 PROMOVER PROYECTOS DE CAMINO ESCOLAR

Los proyectos de camino escolar, de los que se habla más extensamente en los próximos capítulos, son iniciativas destinadas a favorecer que niñas y niños puedan realizar con facilidad y seguridad sus desplazamientos habituales, comenzando por el trayecto que recorren a diario de casa al colegio¹.

El ayuntamiento juega un papel esencial como garante de los espacios públicos y gestor de la movilidad.



¹ Para más información sobre camino escolar, ver la publicación y el vídeo: Román Rivas, Marta (2010): *Guía Camino Escolar. Pasos hacia la autonomía infantil* disponible en la página web del Ministerio de Fomento.

Proceda de donde proceda esta iniciativa, el gobierno municipal debe formar parte del grupo motor que impulsa los proyectos de camino escolar, dado que entroncan con competencias locales.

La organización de responsabilidades va a depender mucho del tamaño de los ayuntamientos, de su estructura y su distribución de competencias. Lo que resulta básico es:

Compromiso político municipal. El alcalde o alcaldesa debe apoyar el proyecto, así como los/las responsables políticos de las distintas áreas implicadas.

Liderazgo de un área y trabajo intermunicipal. Establecer mesas de trabajo u otras fórmulas que promuevan una coordinación ágil y fructífera.

Colaboración estrecha con las comunidades escolares en las que se va a trabajar. Es importante contar con colegios o escuelas abiertos a sumarse a un proyecto de estas características y AMPAS o AFAS que apoyen. Transformar la movilidad infantil requiere este trabajo conjunto.

Reserva presupuestaria para tener recursos y poder llevar a cabo las actividades, obras o contrataciones que precise el proyecto.

Un proyecto de movilidad infantil debe contar con recursos destinados a mejorar las condiciones urbanas y a promover la movilidad activa. A continuación, se indican los aspectos que un ayuntamiento puede aportar para transformar las pautas de movilidad escolar que van a contribuir a una mejora urbana global. Una parte importante consiste en dedicación del personal municipal, otras partidas pueden ser asumidas por servicios externos y, por último, hay una parte de la inversión que va destinada a la mejora de las condiciones de accesibilidad de los entornos e itinerarios de acceso.

PARTIDAS A CONSIDERAR EN UN PROYECTO DE CAMINO ESCOLAR

DINAMIZACIÓN Y COORDINACIÓN TÉCNICA DEL PROYECTO.

REUNIONES DE INFORMACIÓN Y PARTICIPACIÓN CON TODOS LOS AGENTES IMPLICADOS: FAMILIAS, COMERCIANTES, ENTIDADES SOCIALES DIVERSAS, ETC.

PROGRAMA DE PARTICIPACIÓN Y COMUNICACIÓN INFANTIL.

ELABORACIÓN DE DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD ESCOLAR.

ANÁLISIS DEL ESPACIO URBANO EN EL ENTORNO DEL COLEGIO Y EN LOS ITINERARIOS DE ACCESO.

ELABORACIÓN DE MAPAS Y DOCUMENTOS CON PROPUESTAS DE MEJORA.

APOYO A ACTIVIDADES DE PROMOCIÓN DE LA BICICLETA DENTRO DE LAS ESCUELAS, PUEDE SER CON POLICÍA LOCAL U OTROS EQUIPOS EXTERNOS.

ORGANIZACIÓN DE EVENTOS COMO "PEDALEADAS" PARA ENSAYAR EL CAMINO A LA ESCUELA Y VISIBILIZAR ESTA INICIATIVA.

REDACCIÓN DE PROYECTOS DE MEJORA URBANA E INFRAESTRUCTURA CICLISTA.

REALIZACIÓN DE OBRAS E INTERVENCIONES EN LA CIUDAD.

En Castilla - La Mancha se parte con ventaja

La mayor parte de niñas y niños de primaria de Castilla-La Mancha viven a una distancia caminable o pedaleable para llegar al colegio. Se trata de la Comunidad Autónoma con el porcentaje más elevado de alumnado en el sistema público de educación (80,6%)¹, lo que favorece esta relación de proximidad entre la vivienda y el centro educativo, creando unas condiciones de partida muy buenas para poder llevar a cabo proyectos de movilidad activa y autónoma.

Actualmente uno de los factores que más incide en la autonomía infantil es el tamaño poblacional y los menores que viven en núcleos más pequeños gozan de mayor autonomía a una edad más temprana que los que viven en ciudades y aglomeraciones urbanas². La tradición y el uso de la bicicleta en algunos núcleos rurales favorece una cultura ciclista que puede ser impulsada por los ayuntamientos en colaboración con los colegios.

El sistema territorial de Castilla-La Mancha puede favorecer que la infancia tenga más oportunidades de autonomía en el uso de espacios públicos. Esta experiencia puede marcar el rumbo para que otros ámbitos con mayores concentraciones poblacionales se vayan sumando a este reto.



¹ Inspección General de Educación de Castilla-La Mancha. Servicio de Información, Estadística y Asuntos Generales (2012): *La Educación en Castilla-La Mancha. Informe Bienal*.

² Alonso, Francisco; Esteban, Cristina; Calatayud, Constanza; Alamar, Beatriz (2009): *Los niños, las ciudades y la seguridad vial: una visión a partir de la investigación*. Attitudes. Colección: Cuadernos de Reflexión Attitudes

Familias donde todo va sobre ruedas

7.1 DAR AUTONOMÍA EN LA ERA DE LA SOBREPROTECCIÓN

Las familias son esenciales en los proyectos de movilidad infantil y necesitan entender los pasos y ser cómplices del proceso. La comunicación entre familias, colegios y ayuntamiento tiene que ser fluida, abierta y todos los miembros han de sentir que son escuchados.

Es importante que tengan referencias y se les muestre cómo en otros lugares se han llevado a cabo proyectos similares que han funcionado y que los miedos, dudas e incertidumbres que posiblemente perciben, las tenían también otras familias que han afrontado esta situación a base de tejer confianza, comunicación y unión entre todas las partes.

Las familias están muy solas en la crianza infantil. El recorte de autonomía que han sufrido sus hijas e hijos se traduce en un aumento considerable del trabajo que tienen que dedicar a su cuidado y atención. La desaparición de la familia extensa, de la vecindad y del conjunto social en el cuidado infantil, se convierte en una tarea ingente, intensiva y bastante solitaria que presiona sobre las familias y, especialmente, sobre las madres.

El modelo que desde todos los ámbitos se dibuja es que el entorno urbano resulta inhóspito y la función de las familias consiste en proteger a sus criaturas frente al exterior. Esta vigilancia y presencia permanente no genera espacios o momentos donde niñas y niños puedan afrontar pequeños conflictos o riesgos. Cada día es más común ver a familias mediando en discusiones entre compañeros de clase, preguntando por el chat del colegio los deberes, previniendo situaciones que puedan generar el más mínimo riesgo y organizando una agenda llena de eventos para paliar el aburrimiento de sus criaturas. Estos gestos considerados de amor y cariño, van inhabilitando a la infancia de poder vivir su vida en primera persona.

La sobreprotección les priva de desarrollar habilidades y aptitudes vitales. Heike Freire explica bien la paradoja de la sobreprotección que termina por hacer vulnerables a niñas y niños:

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 cien. El miedo y la desconfianza tienden a retroalimentarse: el exceso de protección deja, paradójicamente, desprotegidos a nuestros hijos. Su autoestima, su confianza en sí mismos y su creatividad se resienten.¹

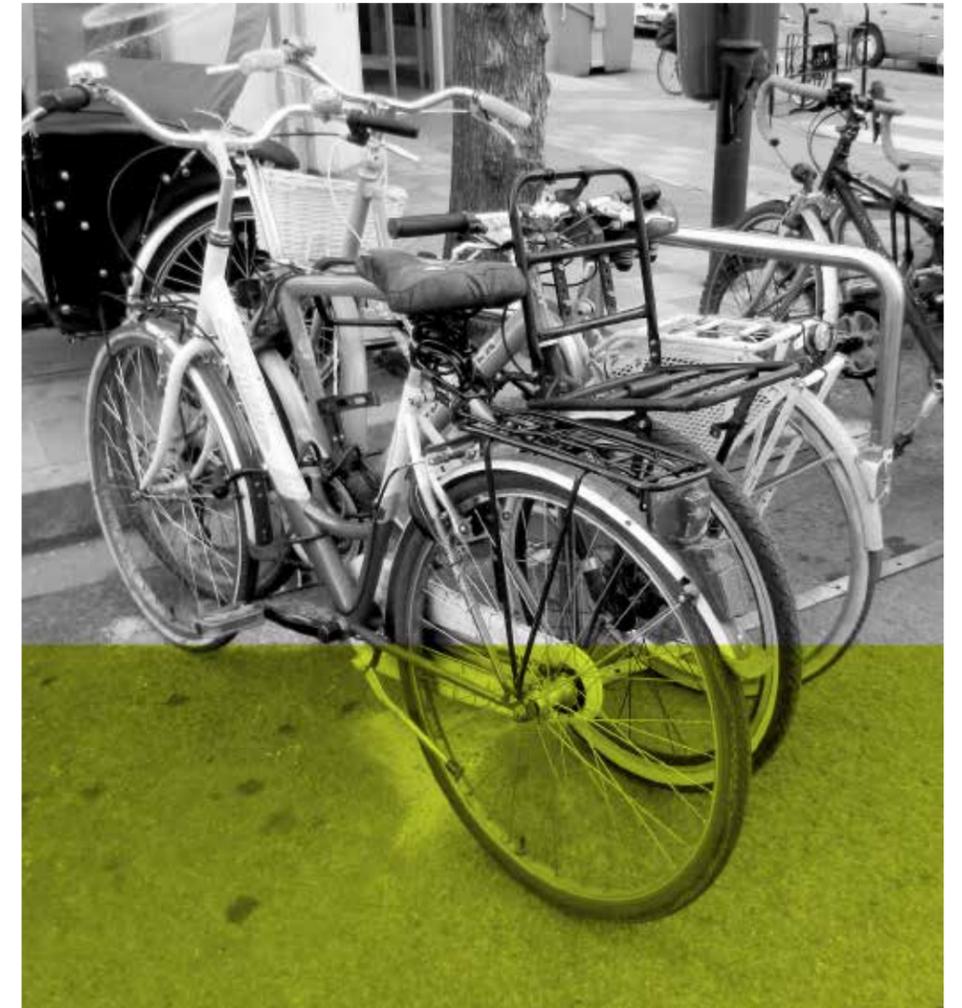
Aunque el planteamiento sea que la ciudad o el barrio no están preparados para la presencia infantil, lo que se les va transmitiendo a ellas y a ellos es que no pueden hacerse cargo de su propio cuidado. No permitirles ir a casa de una vecina, bajar a por el pan o caminar por su cuenta al cole cercano, es un recordatorio cotidiano de lo que no son capaces de hacer, yendo en detrimento de su propia autoconfianza y autoestima. Aunque no se explicita

¹ Freire, Heike (2010): *La autonomía infantil y la mirada adulta*. Ponencia del VI Encuentro de la Ciudad y Los niños. Papeles de Acción Educativa

como tal, la sobreprotección les transmite estos mensajes: "tú no puedes", "tú no sabes", "tú no eres capaz".

La contención en la etapa infantil se convierte en un choque o conflicto en la adolescencia. Quienes han estado siempre acompañados, siempre bajo vigilancia, sin ningún tipo de responsabilidad, les cuesta gestionar su mayor libertad y a veces la respuesta es "desatada" o bien "contenida" entrando con miedo y desconfianza. Darles voz y responsabilidades según van desarrollando sus capacidades, les ayuda a crecer y a tener más autoestima.

Dado que socialmente se espera de las familias control permanente y la autonomía es vista como negligencia o descuido, resulta conveniente hacer este proceso de cambio en compañía.



7.2 GESTIÓN DE RESPONSABILIDAD Y MIEDOS

Es frecuente que los proyectos de movilidad infantil se centren en las condiciones físicas de las calles y en la educación vial de los menores, pero hay poca dedicación al trabajo con las familias y esta parte resulta esencial.

Las familias tienen que formar parte del corazón del proceso para que se puedan producir cambios en las pautas de movilidad y autonomía infantil. Es importante no juzgar sus comportamientos y actitudes individuales, ya que estamos en un momento social donde es complicada la maternidad y cada cual lo resuelve como puede o sabe con los recursos que dispone. Por eso, el trabajo con las familias va más allá de encuentros informativos y se deben favorecer espacios de diálogo y relación donde compartir las inquietudes y las aspiraciones. El cambio que se propone es colectivo y, por lo tanto, no se puede gestar en solitario.

Cinco claves para trabajar con las familias¹

El proyecto de camino escolar de Zaragoza atesora un trabajo profundo de colaboración con las familias en la búsqueda de un modelo de movilidad que promueva la autonomía infantil. Estas son algunas de las claves de esa relación de confianza.

No juzgar ni culpabilizar: Se busca la alianza con las familias y hay que hacer una lectura de los hechos desde lo colectivo, no desde lo individual. Se entiende que las actitudes y las acciones son sociales y que los miedos tienen un componente social muy fuerte que se retroalimenta en un bucle difícil de frenar. Hay que evitar que se culpabilice a las familias y se considere que son el problema y el freno a la autonomía infantil.

Entender las dificultades de participación: La conciliación y las agendas repletas de hoy en día dificultan la participación de las familias en proyectos colectivos, como los caminos escolares. Es importante entender estos condicionantes cuando se valora una acción para que se entienda por qué poca gente acude y se reconozca el esfuerzo de quienes participan.

Cuidar los encuentros: Es necesario crear un entorno agradable donde la participación sean un momento de disfrute. Cuidar significa atender al horario, los espacios y las dinámicas de debate. La palabra tiene que circular y hay que crear las condiciones para que todas las personas presentes puedan escuchar y también se sientan escuchadas.

Gestión del tiempo: El cumplimiento de los horarios es básico, así como la gestión del tiempo durante el debate. Si se dice que la reunión termina a una hora, así tiene que ser. De otro modo, habrá personas que tengan que marchar y se pierdan parte, lo que generará desconfianza para futuras ocasiones. El no cumplimiento de horarios penaliza a quienes tienen más dificultades de conciliación.

¹ Información procedente del equipo técnico de la Asociación Ágora Construyendo Alternativas Socioambientales con los aportes de la Metodología ProCC

Objetivos y resultados claros: Las reuniones tienen que estar bien planificadas de antemano. Hay que marcar unos objetivos claros para cada encuentro y conseguir resultados. Las personas tienen que sentir que ese momento ha sido útil y que el tiempo empleado ha sido grato y ha servido para algo. Es importante que esos momentos sean para compartir, que no sea una retahíla de información unidireccional. Registrar por escrito los debates y acuerdos ayuda a que el grupo sienta que va avanzando, anima a seguir participando.



Dar pie, las familias ante la autonomía infantil

El programa “Por un Madrid Más Sostenible” incluye materiales para facilitar el diálogo y la reflexión con las familias. Un material audiovisual muestra los testimonios de diferentes familias que relatan sus experiencias. Algunas madres recuerdan lo que les brindó la calle cuando eran pequeñas: responsabilidad, confianza en sí mismas, conocimiento y desenvoltura en el barrio. A pesar que para ellas fue todo positivo, la mayoría de sus retoños no van solos al colegio. Hablan de desconfianza, del miedo a que algo les pase algo a sus hijos o del temor a los comentarios de otras familias que les tachen de “malas madres”.

Poco a poco van nombrando el círculo vicioso de la sobreprotección que va atando más y más a la infancia en el miedo y la desconfianza. El vídeo muestra testimonios infantiles expresando su deseo de ir al colegio de forma autónoma y de las experiencias positivas de aquellos que lo logran.

Vídeo: [las familias frente a la autonomía infantil](#)

7.3 COSAS QUE LAS FAMILIAS PUEDEN HACER A FAVOR DE LA BICICLETA

A continuación, se muestran diferentes maneras de promover el uso de la bicicleta desde las familias.

Dar ejemplo cuando se está en el espacio público y cuando se conduce.

Es básico que se interiorice la jerarquía de la movilidad sostenible: peatones, ciclistas, transporte público y automóvil. Aunque lo ideal sería dejar aparcado el coche y caminar o ir en bicicleta en los trayectos cotidianos, hay familias que no pueden esta opción por las distancias que tienen que recorrer. Aun así, en cualquier momento y espacio, se puede dar ejemplo. El comportamiento en la conducción enseña mucho más que cualquier curso de seguridad vial.

Frente a juegos pasivos, promover la bici y otras actividades al aire libre.

El tiempo compartido en familia puede ser un buen momento para el uso del espacio exterior, antes que cada cual se encierre ante una pantalla. Con esto no se pretende demonizar la tecnología, sino intentar normalizar el uso de la calle con paseos a pie y bicicleta para que resulte más fácil que luego se pueda utilizar de manera autónoma.

Enseñar a montar en bicicleta y dejar espacio.

Las bicicletas sin pedales en la primera infancia son un magnífico juego para empezar a ejercitar el equilibrio y que luego resulte fácil aprender a montar. Crear condiciones para que tengan espacio y tiempo para practicar les ayudará a tener más confianza y que resulte más fácil su uso.

En aquellos casos en los que las familias no tengan los medios materiales o económicos, se pueden buscar alternativas. Por ejemplo, hay ciudades en las que se ofrecen cursos gratuitos de uso de bicicleta para niños y adultos por parte del ayuntamiento o de organizaciones ciclistas.

Familias sobre ruedas

La organización de cursos de formación a madres y padres ayuda a que se sientan más seguros los adultos y tengan más recursos y confianza para que sus hijos la utilicen. Los cursos que algunos colegios o ayuntamientos ofrecen a las familias suelen incorporar estos tres aspectos:

- Conducción de la bicicleta
- Arreglo y mantenimiento de bicicletas
- Nociones básicas para la conducción en vía pública acompañando a menores.



7.4 LAS FAMILIAS NO ESTÁN SOLAS: PROYECTOS DE CAMINO ESCOLAR Y MOVILIDAD AUTÓNOMA

Promover que la infancia vuelva a ocupar las calles y favorecer su autonomía en el uso de los espacios públicos resulta más fácil si se hace en compañía. Los proyectos de movilidad al colegio sirven para retejer redes entre las familias y la vecindad y contribuir a mejorar el clima urbano. Es importante hacerles saber que estas iniciativas favorecen, precisamente, la conciliación al promover la autonomía infantil y el cuidado compartido.

Hay muchas maneras de participar en estos proyectos y depende de las ganas, el tiempo y los recursos que cada cual pueda dedicar. Como en todo proyecto voluntario, es importante ir tejiendo alianzas y buscar apoyos para distribuir y compartir tareas.

Utilizar estructuras existentes como el AMPA o el AFA es lo más directo para canalizar la comunicación y la participación del conjunto. Esto no significa que el órgano gestor sea quien tenga que liderar el proyecto de movilidad infantil, incluso resulta más interesante que pueda haber nuevas incorporaciones que asuman este reto y que refuercen la asociación de familias. Conociendo que puede haber distintos grados de compromiso y en distintos momentos, a continuación, se plantean cómo las familias pueden contribuir a estos proyectos:

~ Iniciar o tomar parte activa en la dinamización del proyecto.

Hay proyectos de camino escolar que surgen precisamente de un grupo de familias que consideran la necesidad de fomentar la movilidad activa a la escuela. Además, hay personas muy interesadas en el mundo de la bicicleta que se pueden prestar a participar de manera activa en los proyectos de muy diversa forma: acompañando a un grupo, apoyando

en la reparación de las bicicletas o simplemente comentando los beneficios de esta iniciativa con otras familias.

Es importante que las familias vayan entrando poco a poco y que vayan descubriendo que estos proyectos colectivos revierten muy positivamente en sus hijas e hijos de manera directa y también en la propia convivencia familiar. La conjunción "amistades y bicicletas" hace milagros cada mañana para lograr que ellas y ellos se levanten con prontitud por las ganas de salir a encontrarse con sus iguales para hacer ese recorrido pedaleando.

~ Participar en reuniones, encuentros y eventos vinculados a la movilidad sostenible.

Es importante que las familias tengan espacios y momentos adecuados para participar. Ya se ha comentado cómo la carga laboral, los horarios apretados y la acumulación de tareas hace que muchas tengan serias dificultades para poder asistir. Los encuentros deben cuidar estas cuestiones y convertir algunos en actividades familiares, que permitan la presencia infantil, para favorecer que más personas puedan irse sumando.

~ Favorecer y apoyar un cambio en las pautas de movilidad de sus hijos e hijas

Permitir que los niños y niñas vayan de forma activa a la escuela es un proceso que puede comenzar realizándose un día para probar. Ya se irá consolidando conforme el proyecto avanza y se disipan miedos y dudas, hasta convertirse en un gesto cotidiano normalizado. Los proyectos colectivos ayudan a que no sea una decisión complicada, dado que las criaturas no van "solas" a la escuela sino que van en compañía de sus iguales y de una comunidad que les acoge.

Promover la bicicleta desde el colegio

8.1 CENTROS ABIERTOS AL BARRIO

Muchos centros educativos muestran interés por interactuar con su entorno próximo y superar el enclaustramiento al que abocan los muros que encierran la mayor parte de estos equipamientos. Abrir los ojos al entorno e introducir la movilidad en las escuelas conlleva considerar que la forma de acceso al centro educativo es una cuestión relevante para la infancia y para el conjunto social.

Apostar por la bicicleta y los medios activos va más allá de la movilidad. Significa contribuir a que el alumnado vuelva a dominar su espacio próximo, pueda experimentar en carne propia lo que significa pertenecer a un pueblo o a un barrio, repercutiendo en su autoestima, arraigo y responsabilidad.

El recorte de autonomía infantil se refleja a diario en las aulas y repercute negativamente en el trabajo docente. Niños y niñas cada vez con menos experiencias propias, tal vez con muchos estímulos, pero sin tiempo para adquirir habilidades básicas y relaciones que les ayuden a crecer y a responsabilizarse de sus propias acciones. Si ganan autonomía, los

docentes van a poder contar con el bagaje de la experiencia infantil como materia prima para sus clases.

Abrir las puertas de los colegios a la calle transforma los centros educativos y también los barrios. La pandemia ha mostrado que calles y plazas adyacentes a las escuelas pueden ser maravillosos espacios de juego o lugares para la docencia. Realizar actividades educativas fuera de las aulas es enormemente estimulante para el alumnado que poco a poco va entrando en contacto con la ciudad, conociendo su barrio, y también para el vecindario que celebra la presencia infantil en sus calles, plazas o jardines públicos.

Otra forma de integrar los centros educativos en pueblos y barrios consiste en el uso de sus equipamientos públicos para “ampliar” los colegios. El uso de polideportivos para realizar actividad física es algo conocido. La colaboración con bibliotecas o el uso de los teatros o las aulas de centros culturales incrementa las posibilidades de interactuar con la ciudad, enriqueciendo enormemente la experiencia infantil y ampliando el cometido de equipamientos públicos.

Un paso más en esta buena relación de vecindad es permitir el uso de las instalaciones escolares fuera de las horas lectivas por parte del vecindario. Hay experiencias interesantes dentro y fuera de nuestras fronteras de patios abiertos y aulas destinadas a actividades vecinales. Todo ello muestra de qué manera el colegio puede ser el centro neurálgico, especialmente en barrios deficitarios.

8.2 UN CLIMA ESCOLAR A FAVOR DE LA BICICLETA: APARCAMIENTO Y BANCO DE BICICLETAS

Favorecer que el alumnado acuda cada mañana en bicicleta requiere que los centros educativos den la bienvenida y creen unas condiciones básicas que promuevan su uso. Hay una cuestión muy concreta que resulta esencial y es disponer de un espacio para aparcar las bicicletas.

El aparcamiento puede estar fuera de los muros del colegio, pero la experiencia muestra que, si el alumnado percibe que sus bicicletas no están a buen recaudo, el uso cae drásticamente. Esta infraestructura básica es una condición importante y lo ideal es que se sitúe en un espacio accesible y vigilado dentro del recinto escolar. Acondicionar un espacio amplio y “crecedero” es una cuestión esencial para ir dando cabida a nuevos ciclistas.

Inicialmente se puede solucionar con alguna fórmula provisional, como las vallas de obra a las que se pueden ir atando las bicicletas, pero siempre es mejor instalar una infraestructura adecuada que tampoco es muy costosa.

Condiciones para el aparcamiento de bicicletas:

- ~ **Accesibles.** En un lugar próximo a los accesos y donde no se tenga que subir o bajar escaleras.
- ~ **Protegidos.** Dentro del recinto escolar en un lugar a salvo de robos o desperfectos.
- ~ **Adecuada sujeción.** Siempre son mejores los sistemas que sujetan el cuadro de la bicicleta y no las ruedas, ya que puede combarlas.



Los centros educativos pueden promover un banco de bicicletas para facilitar su uso entre aquellos niños y niñas que no disponen de ella o que les resulta complicado llevarla al colegio.

Los bancos de bicicletas pueden proveerse gracias a las donaciones de las familias -por ejemplo, cuando la bicicleta queda pequeña-, o llegando a acuerdos con algún comercio o entidad del barrio. Hay que aprovechar la pasión que genera este medio de transporte para solicitar la colaboración y el apoyo de personas o entidades para arreglarlas o mantenerlas. Hay experiencia de algunas organizaciones ciclistas que ayudan a la puesta a punto del parque de bicicletas infantil de algunos colegios.

No hace falta tener un número elevado de bicicletas para que este esfuerzo resulte tremendamente útil. En muchas actividades los alumnos se pueden turnar en su uso y además, se cuenta con las que traen desde casa quienes tengan.



Cuando la bicicleta se convierte en una seña de identidad de un centro educativo

El CEIP Infanta Cristina se encuentra situado en el Provençio, un pueblo agrario que ha mantenido la tradición de la bicicleta entre su población adulta. A diario se ven mujeres yendo a hacer la compra, así como agricultores que van a trabajar pedaleando.

El centro educativo tiene tres puertas y, desde hace un tiempo, se cortan las calles de acceso en los momentos de entrada y salida al colegio. Prácticamente todos los niños y niñas, de todas las edades, acuden en bicicleta, patinete o caminando cada mañana. Hay aparcamientos para los distintos artilugios con ruedas dentro del centro que se van llenando y que hay que ir ampliando cada cierto tiempo. El herrero local ha hecho unos aparcamientos ad hoc para el colegio.

El proyecto de movilidad infantil ha arraigado. Fue impulsado por la dirección y el equipo docente que cuenta con mucho apoyo del AMPA y se ha sumado una organización ciclista municipal. El Ayuntamiento del Provençio lo ha hecho suyo.

Han creado su propia dinámica para promocionar la movilidad activa con un sistema de "saludeuros", unos vales que se dan a quienes acceden a pie o en bicicleta y que de forma periódica se canjean por actividades o por materiales de juego durante el recreo.

El proyecto STARS contribuyó al arranque, pero ha quedado de alguna manera "desbordado". La bicicleta se ha convertido en la forma habitual para ir y volver del colegio a diario en este pueblo de Cuenca.



8.3 LA IMPLICACIÓN DE LA DIRECCIÓN DEL CENTRO Y DEL PROFESORADO

Los colegios están saturados de actividades y los proyectos de camino escolar pretenden, precisamente, restar cargas a los docentes, favoreciendo que más personas y entidades contribuyan al cuidado y a la educación infantil. Promover la autonomía de niñas y niños mejora la labor docente.

La responsabilidad en los proyectos de camino escolar debe ser compartida con familias y ayuntamientos. A los centros educativos no les toca asumir el peso de este tipo de proyectos porque lo importante pasa fuera de los muros del colegio y fuera del horario escolar.

No obstante, la implicación de los colegios resulta esencial para involucrar al alumnado y favorecer la coordinación y el apoyo de las familias. Hay distintos grados de implicación de los centros educativos y algunos van en cabeza abriendo camino y otros a remolque, simplemente apoyando esta iniciativa. En Castilla-La Mancha muchos proyectos de camino escolar han sido promovidos por el profesorado de educación física que conoce las ventajas para la salud y el bienestar infantil de los desplazamientos activos.

Convertir la movilidad autónoma y en bicicleta en un proyecto transversal de centro requiere que la dirección y el equipo docente entiendan el proyecto y lo vayan integrando cada cual desde su posición.

CÓMO DISFRUTO EN MI TRAYECTO AL TRABAJO

Utilizar la bicicleta como medio de transporte

MAÑANA TOCA CIRCUITO EN BICI

Promover el aprendizaje del uso de la bicicleta, especialmente en clase de educación física

VAMOS A DESCUBRIR LOS PÁJAROS QUE HAY EN NUESTRO ENTORNO

Incentivar actividades al aire libre para favorecer que los menores caminen y pedaleen en su tiempo libre y en sus actividades diarias

¿CÓMO HABÉIS LLEGADO HOY AL COLEGIO?

Una tarea concreta consiste en colaborar en los recuentos, estudios y encuestas que buscan conocer las pautas de movilidad de los estudiantes

VAMOS DE EXCURSIÓN PEDALEANDO

Realizando salidas escolares y actividades en bicicleta

¿CUÁNTOS KILÓMETROS PODÉIS RECORRER EN MEDIA HORA PEDALEANDO?

Organizar actividades que tengan como hilo conductor la bicicleta dentro del currículo escolar



8.4 CONTENIDOS DIDÁCTICOS EN TORNO A LA BICICLETA

El apoyo a la movilidad activa puede ser explícito y así se hace cuando se integra en el Proyecto educativo de Centro que se traduce en programas y actividades concretas que van a marcar el camino a seguir para que la bicicleta forme parte de la cultura del centro.

La movilidad activa se puede convertir en un eje que atraviesa las distintas disciplinas. Actividades docentes en campos aparentemente tan dispares como el arte, el conocimiento del medio o la literatura se pueden inspirar en la bicicleta.

Junto a salidas escolares y otras actividades más específicas centradas en su manejo y uso, la bicicleta tiene posibilidades múltiples para integrarse en el currículo escolar.

Incitar a la reflexión sobre la importancia de los gestos cotidianos, como la forma de llegar al colegio, ayuda a conectar cuestiones teóricas con la experiencia infantil. Cuando se habla en el aula de salud, de medio ambiente o de conocimiento del medio, la bicicleta ayuda a que estas temáticas se puedan vincular a algo experimentado y vivido y a entender sus repercusiones individuales y colectivas.



El profesorado cuenta con materiales didácticos que inspiran y facilitan la tarea de introducir la movilidad activa en las aulas. Algunos de estos materiales disponibles se describen a continuación:

~ El CENEAM tiene una amplia gama de publicaciones en el marco del proyecto "De mi escuela para mi ciudad", que edita junto al Ayuntamiento de Segovia. Se trata de un material rico y bien elaborado que da muchas ideas sobre actividades posibles con los más pequeños para trabajar sobre el espacio urbano y, en concreto, sobre el camino cotidiano de casa a la escuela. Hay dos materiales muy vinculados a esta temática: El cuaderno *El Detective de lo Nunca Observado*¹ sirve de guía para analizar los espacios conocidos con nuevos ojos y la publicación *Tras la huella del camino escolar*² que incluye fichas para realizar un diagnóstico sobre los trayectos cotidianos de casa al colegio.

~ *Muévete! Unidad didáctica sobre movilidad sostenible*. La Diputación Foral de Guipúzcoa ha elaborado este material para abordar en las escuelas de primaria el tema de la movilidad sostenible. Se organiza a través de fichas de actividades que conectan con el contenido curricular de medio natural y social³.

1 Monterrubio, Pilar; Rubio, Mercedes; Sintés, María (2004)

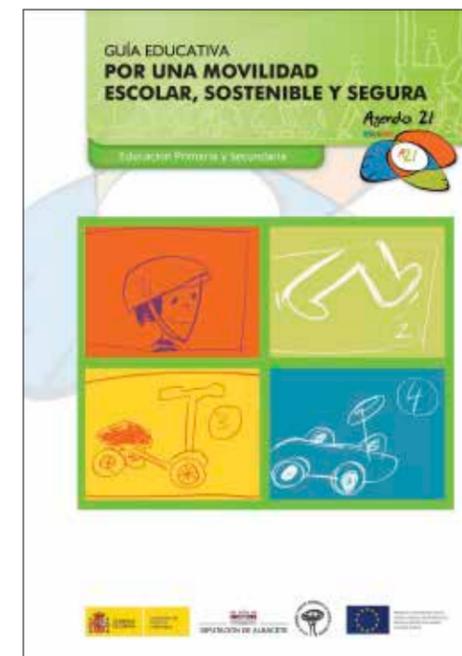
El Detective de lo nunca Observado. Ayuntamiento de Segovia. Disponible en la web del CENEAM.

2 Monterrubio, P., Sintés, M.; Majadas, J y Rubio, M. (2004): *Tras la huella del camino escolar*. Ayuntamiento de Segovia.

3 Prieto de Blas, I. y Cid, J.F (2005): *¡Muévete! Unidad didáctica sobre la movilidad sostenible*. Diputación Foral de Gipuzkoa. Se puede solicitar una versión digital dirigiéndose a: ingurogiro@gipuzkoa.net

~ *Con Bici Al Cole* es un proyecto pedagógico elaborado por la coordinadora ciclista ConBici que ha contado con la financiación del Ministerio de Medio Ambiente. El material está dirigido al profesorado y plantea distintas maneras de para fomentar la bicicleta como medio de transporte entre escolares de primaria⁴.

~ *Por una Movilidad Escolar Sostenible y Segura*. Este material está publicado por la Diputación de Albacete para trabajar la movilidad en la escuela primaria y secundaria, a partir de fichas de actividades en distintas materias⁵.



4 Ferrando, Haritz; Molinero, Paco; y Peña, Toño (2007): *Con Bici Al Cole*. Coordinadora ConBici.

5 Montouto, O. y Yustos, J. L. (2010): *Guía Educativa, Por Una Movilidad Sostenible y Segura*. Diputación de Albacete.

8.5 ENSEÑAR A MONTAR Y A CIRCULAR EN BICICLETA

Hay una línea docente dirigida a integrar el aprendizaje del manejo de la bicicleta en las escuelas. De hecho, la Estrategia Estatal por la Bicicleta incluye acciones destinadas a la formación en movilidad ciclista y actividades de educación vial en centros escolares para “formar al alumnado, a progenitores y al profesorado en movilidad segura y habilidades de manejo de la bicicleta”.

Hay distintas metodologías para enseñar a montar y a manejar bien la bicicleta. Uno de los más conocidos es el método Bikeability - National Standard del Reino Unido, que establece tres niveles:

Nivel 1: Aprender a controlar la bicicleta

Nivel 2: Circuito de habilidades

Nivel 3: Circular en la calle

Habitualmente se establece en un curso concreto de primaria el programa de formación ciclista, entre 4º y 6º. Los participantes aprenden a manejar la bicicleta dentro del recinto escolar donde se instala un circuito de habilidades. Señalar con los brazos o girar la cabeza para poder hacer maniobras básicas que se van aprendiendo con distintos ejercicios y materiales.

Una vez se sabe mantener el equilibrio y hay un dominio de la bicicleta, se enseña a utilizarla en la calle. Se comienza en un área de tráfico calmado cercana a los colegios para que los alumnos pongan en práctica maniobras como incorporaciones a la vía, circulación por carriles-bici y carriles compartidos, intersecciones y desvíos. Cuando ya se controlan estas situaciones, el grupo puede conducirse entre el tráfico habitual.

Los cursos suelen incluir un taller de mantenimiento de la bici y el uso de dispositivos de seguridad para sensibilizar de la necesidad de circular con luces, con bicicletas bien mantenidas y de candarlas correctamente cuando las aparquen. También se plantea el uso obligatorio del casco en menores de 16 años, tanto en vías urbanas como interurbanas.

El método está muy bien documentado. Los manuales que se plantean a continuación describen detalladamente la forma de enseñanza adaptada a escolares:



~ ¿Cómo formar ciclistas? Manual para impartir cursos de manejo y circulación en bicicleta¹. Se trata de una guía de formación de formadores editada por la DGT que utiliza el método “Una Bici Más” que es una adaptación de la metodología inglesa *bikeability* a nuestra realidad y donde han participado distintas entidades dedicadas a la formación ciclista integradas en la coordinadora Factoría de Ciclistas.

~ Manual para Impartir Cursos de Conducción de Bicicletas en los Centros de Terrassa². El manual va dirigido a que los estudiantes conciban la bicicleta como medio de transporte y aprendan a manejarla en sus trayectos cotidianos. El manual explica en detalle los tres niveles del método *bikeability*.

~ Programa para la Impartición de Cursos de Circulación Segura³. Al igual que en la publicación anterior, el programa de enseñanza se establece en tres niveles, desde el manejo básico, las habilidades de control hasta poder llegar a circular en las calles.

Esta enseñanza del manejo de la bicicleta la pueden realizar los profesores de educación física, empresas de tiempo libre y también la policía local. Habitualmente la policía se centra en el último estadio que comprende la bicicleta como vehículo de circulación en el tráfico.

1 Cañada Gracia, Javier y Prat Guasch, Xavier (2021): ¿Cómo formar ciclistas? Manual para impartir cursos de manejo y circulación en bicicleta. Dirección General de Tráfico. DGT.

2 Ferrando, Haritz; Prats, Xavier (2012): Manual para Impartir Cursos de Conducción de Bicicletas en los Centros de Terrassa. Ayuntamiento de Terrassa

3 Ferrando, Haritz; Oró, Ignasi; Marín, Goría y Prat, Xavi: Programa para la Impartición de Cursos de Circulación Segura. Método “Una Bici Más” ConBici y Factoría de Ciclistas

8.6 TALLER PARA LA REPARACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA BICICLETA

Los talleres de reparación de bicicletas pueden estar vinculados a los cursos de formación ciclista o ser una actividad extra que se ofrece abiertamente para el profesorado, familias y alumnado.

En algunas iniciativas, empresas locales de venta y reparación de bicicletas o bien organizaciones ciclistas, llegan a acuerdos con colegios para llevar a cabo talleres de arreglo de bicicletas dirigidos a los menores. Estos talleres suelen tener un inmenso éxito ya que se ha visto que muchas veces no se usa la bicicleta debido a que no se sabe reparar pequeños problemas como un pinchazo.



Taller de arreglo de bicicletas en un colegio de Fuensalida (Toledo)

8.7 SALIDAS DEPORTIVAS Y CULTURALES EN BICICLETA

Una de las acciones que muestra más implicación de los centros tiene que ver con las salidas escolares realizadas en bicicleta.

Para llevar a cabo esta actividad es importante que el profesorado tenga nociones y sepa cómo manejar un grupo de ciclistas. En este caso, es conveniente organizar formación para el profesorado o las familias que vayan a acompañar a un grupo de estudiantes para facilitar esta tarea y conocer bien la normativa y la forma segura de hacerlo.

Excursiones en bicicleta

El colegio Ana Soto, de Albacete, acumula uno de los récords de alumnos y alumnas yendo cada mañana sobre ruedas y han llegado a que acudan más de 250 niños y niñas en patinetes y bicicleta.

La movilidad activa se ha convertido en una seña de identidad del centro. Una de las múltiples actividades que organizan son excursiones con familias algunas tardes. Se marca un punto de encuentro y ahí acuden estudiantes, profesores y madres y padres para hacer el recorrido marcado. Tras la visita y la merienda, vuelven de nuevo pedaleando.

Cada actividad y cada salida va afianzando el compromiso de toda la comunidad en este cambio cultural en la forma de moverse.



Andando y en bici al colegio Proyectos de camino escolar

9.1 EN QUÉ CONSISTE UN CAMINO ESCOLAR El camino escolar es una iniciativa destinada a favorecer que niñas y niños acudan a su centro educativo en modos activos, bien caminando, en bicicleta o patinete.

En Castilla-La Mancha hay proyectos de camino escolar que han conseguido transformar los entornos de los colegios.

En vez de coches, atascos y prisas, han proliferado bicicletas, conversaciones y estudiantes que llegan despejados a clase cada mañana.

No todos los proyectos de camino escolar tienen como motivación principal fomentar la autonomía infantil. Muchos persiguen mejorar el medio ambiente y contribuir a la salud de los estudiantes, centrándose en desterrar los coches como medio de transporte al colegio. Esta perspectiva es interesante porque supone un gran paso en sí, pero no provoca un cambio en las reglas de juego urbano. Se asume que cada menor sigue yendo escoltado por su familia, por profesores o por alguna persona contratada para ese fin. La responsabilidad se traslada al colegio o al Ayuntamiento cuando se organizan caminatas o pedaleadas en grupo, y no se incorpora la idea de responsabilidad colectiva que es lo realmente transformador.



Si la autonomía está en el centro de las iniciativas, todo cambia. Es cierto que no se puede hacer de la noche a la mañana y que hay que ir dando pasos progresivos. Lo importante es que cualquier decisión tiene que ser coherente e ir encaminada hacia ese objetivo que es favorecer que la infancia vuelva a ser dueña de su pueblo o barrio y que los estudiantes de primaria puedan hacer sus recorridos cotidianos sin la necesidad de ir de la mano. La organización de actividades colectivas, en este contexto, sirve para conocer y ensayar los trayectos y también para mostrar a la comunidad educativa y a la vecindad en su conjunto que algo está cambiando.



Cada acción tiene que ir encaminada a que los menores vayan adquiriendo habilidades y asumiendo responsabilidades en sus desplazamientos habituales.

Una de las fórmulas más utilizadas en los caminos escolares es la organización de **"buses a pie o pedibús"**, donde se establecen unos lugares de encuentro y unos itinerarios acordados para que los y las estudiantes vayan en grupo caminando hasta el colegio.

Los **"trenes ciclistas o bicibuses"** siguen el mismo esquema, pero yendo en bicicleta y/o patinetes. La clave es quién organiza y quién se responsabiliza de los menores en estos trayectos en grupo. A veces es el colegio quien lo promueve y se convierte en una actividad escolar. Otras veces es el ayuntamiento que contrata monitores para organizar esta labor de acompañamiento, asumiéndolo como un servicio municipal de transporte a pie o en bici. Niños y niñas van a pie o en bici, pero siguen yendo guiados y no adquieren las habilidades que brinda la autonomía. Tampoco hay un cambio en la sociedad porque todo el mundo asume que esos menores están bajo vigilancia.

Como expresa bien Francesco Tonucci, "un niño acompañado es un asunto privado, un niño solo es un asunto colectivo". Si la infancia no está libre, la comunidad no cambia su forma de relación y no se siente parte del cuidado de quienes van escoltados por otros adultos.

Los pedibuses municipales vistos por niñas y niños¹

En un proyecto de camino escolar organizado por un ayuntamiento de la Comunidad de Madrid, se preguntó a niñas y niños las ventajas e inconvenientes de los pedibuses. A continuación, se indican las ventajas que expresaron de ir caminando al colegio en grupo en vez de hacerlo con sus familias o en el coche:

- “Tenemos amigos”
- “Siempre llegamos bien, no como antes”
- “Antes te aburrías y mal”
- “No voy solo con mis hermanos y ahora nos peleamos menos”
- “Nos lo pasamos bien”
- “Vamos con perros”
- “Vamos con amigos”
- “Hacemos adivinanzas”
- “Vamos cantando por el camino”
- “Vamos andando y hacemos ejercicio”
- “Vemos la naturaleza”
- “Es gratis”
- “El último día vamos a ir a la tirolina”

La principal desventaja que expresaron era estar sujetos a un control que no les permite ir “a su ritmo” o moverse más libremente. Solamente los que tienen parte del recorrido por el campo, tienen esa libertad y la celebran: “Los que vamos por el campo vamos más sueltos”. Muchos expresan su deseo de poder disfrutar de más autonomía.

- “Me gustaría salir antes para llegar antes”.
- “Me gustaría jugar y tener más espacio”.
- “No me gusta ir tan apretada”.
- “Me gustaría poder jugar y moverme mientras esperamos a otros, ahora hay que estarse quietos”.
- “No me gusta tener que ir en fila”.
- “Ahora hay que esperar a los pequeños”.
- “A veces tenemos que correr porque no llegamos a tiempo”.
- “Que nos metan prisa. No podemos ir a nuestro paso”.



¹ Gea21 (2016): *Evaluación de Camino Escolar*. Ayuntamiento de Torreldones

9.2 PUESTA EN MARCHA DE UN PROYECTO DE CAMINO ESCOLAR

Los proyectos de camino escolar son un buen medio para canalizan los esfuerzos del Ayuntamiento y de la comunidad educativa para cambiar las reglas de juego y hacer sitio a la infancia en pueblos y ciudades.

Quién, cómo y cuándo

A través de estas iniciativas se puede reflexionar colectivamente sobre autonomía infantil y sobre la adecuación o inadecuación de los espacios públicos. Es importante recalcar que estas iniciativas de camino escolar tienen una ambición más amplia que desborda los itinerarios de casa al colegio y es recuperar la ciudad para la infancia. Niñas y niños no solo van al colegio y lo que se busca es ampliar su hábitat, que recuperen su mundo.

Todos los colegios, independientemente de su titularidad (públicos, privados o concertados) pueden participar en un proyecto de camino escolar.

Transformar las pautas de movilidad e ir reduciendo la dependencia del automóvil es una tarea a la que están llamados a sumarse todos los centros educativos.



Normalmente lo públicos sirven a un área próxima y por ello resulta más fácil plantear la movilidad activa y autónoma. Aquellos que, de partida, tienen unas condiciones más difíciles, bien porque se sitúan lejos de los centros urbanos o bien porque su población infantil vive muy dispersa, tienen que saber que siempre hay alternativas. Hay caminos escolares que combinan fórmulas de uso de transportes públicos y coches, con tramos caminando.

La etapa de primaria es un buen momento para plantear un proyecto de movilidad activa y autónoma.

Lo ideal es que todos los cursos se sumen y se convierta en un proyecto de centro.

Es mejor dejar abierto el tema de la edad y que sean las familias las que vayan decidiendo cuándo es el momento de ir brindando autonomía ya que va a depender mucho del contexto social y de las condiciones del entorno de los centros educativos.

Factores que pueden facilitar y hacer más abordable el camino escolar

Factores urbanísticos:

- Ubicación del centro educativo en un ámbito rural pequeño o en un ámbito urbano denso.
- Existencia de una red peatonal básica de acceso al colegio.
- Existencia de una red de vías ciclistas en la proximidad del colegio.
- Inexistencia de grandes infraestructuras (autopista, vías de tren, etc.) o barreras en las inmediaciones o en el acceso al colegio.

Factores Escolares:

- Localización de la mayor parte del alumnado en un entorno próximo al centro educativo.
- Equipo directivo y equipo docente interesado y/o comprometido con iniciativas sociales y ambientales.
- Presencia de un AMPA cohesionada y dinámica que tenga capacidad de involucrarse en nuevas actividades.

Factores Técnico/políticos:

- Voluntad política para escuchar y acometer cambios en el espacio público.
- Capacidad de diálogo y experiencia de trabajo transversal entre distintas áreas de la administración local.
- Equipo técnico capaz de plantear y llevar a cabo propuestas novedosas en el ámbito de la seguridad vial y del calmado de tráfico.

Factores sociales:

- Grado de articulación social y presencia de organizaciones interesadas en prestar apoyo.
- Conciencia social en relación a los temas ambientales.
- Tradición en el uso de la bicicleta.

Factores de diseño de proyecto:

- Número de colegios implicados. A veces funcionan economías de escala cuando varios centros lo inician a la vez, reforzándose mutuamente en sus demandas y en su capacidad de generar cambios. No obstante, se recomienda iniciar acciones piloto con un número limitado de colegios, hasta familiarizarse con el método de trabajo e intervención y poder extender esta iniciativa a más centros.
- Recursos técnicos y económicos puestos a disposición del proyecto. La buena voluntad no es suficiente, hace falta que se materialice en actividades y propuestas concretas.

Cada centro cuenta con unas condiciones de partida diferentes y la cuestión es cómo sacar partido a las ventajas y salvar las dificultades.

A algunos centros educativos, por su ubicación espacial o por las condiciones del barrio, les puede resultar más sencillo que a otros registrar cambios en la movilidad de los estudiantes.

Puesta en marcha y ejecución de un proyecto de camino escolar

Primer año

- Marco del proyecto por parte del Ayuntamiento. Creación de un equipo interdepartamental.
- Elaboración de criterios y selección de colegios
- Creación de canales de participación con comunidades educativas
- Realización de diagnóstico de las condiciones peatonales y ciclistas
- Medición de la "línea base" de la movilidad de estudiantes y personal docente y no docente
- Elaboración de propuestas consensuadas
- Realización de algún evento o acto festivo con estudiantes de puesta en marcha del proyecto
- Programación de actividades para el curso siguiente

Segundo año

- Realización de proyectos de intervención en el viario y en el entorno de los centros educativos para favorecer las condiciones peatonales y ciclistas. Pueden ser intervenciones de bajo coste para probar las soluciones.
- Instalación de aparcamiento de bicicletas en los colegios
- Reuniones y encuentros con la comunidad educativa para planificación y seguimiento del proyecto
- Acuerdos con asociaciones ciclistas y vecinales y con comerciantes
- Programación de formación ciclista para escolares, profesorado y familia
- Apoyo activo a los centros educativos para facilitar actividades lectivas en torno a la movilidad
- Puesta en marcha de experiencias prácticas para llegar al colegio caminando y en bicicleta.
- Evaluación de resultados
- Comunicación y difusión de la experiencia

Tercer año

- Durante el verano, ejecución de obras de mejora en el viario y en el entorno de los centros educativos
- Consolidar el grupo de trabajo de la comunidad educativa para la planificación y seguimiento del proyecto
- Formación ciclista para escolares, profesorado y familia
- Creación de una unidad de policía municipal ciclista
- Desarrollo del bicibús y pedibús con familias voluntarias
- Apoyo activo a los centros educativos para facilitar actividades lectivas en torno a la movilidad
- Evaluación de resultados
- Comunicación y difusión de la experiencia



Los proyectos de camino escolar suelen concebirse como programas plurianuales. Esto significa que es conveniente que cada centro pueda participar durante más de un curso escolar en su puesta en marcha y ejecución.

Se puede considerar que entre 3 y 5 años es lo que tarda un proyecto en arraigar.

Aunque las intervenciones y obras en el espacio público no son el aspecto más importante de todo el programa, tienen un fuerte valor “simbólico” con capacidad para implicar y animar al resto de participantes. Por el contrario, la falta de inversión pública desanima la participación porque se percibe como falta de compromiso municipal.

El camino escolar se debe realizar andando o pedaleando, esto significa que no es aconsejable tener prisa, ya que hay que acompasar los tiempos de todos los agentes que se van sumando a este recorrido. La labor de coordinación va a tener que jugar con los tiempos variados de los participantes: calmar a los que quieren ir muy deprisa y tienen expectativas de cambios rápidos, así como animar a los que se frenan para conseguir que no se atasque el proceso. Hay que conseguir que el proyecto avance y todo el mundo perciba los cambios y mejoras.



Guías de referencia para llevar a cabo caminos escolares

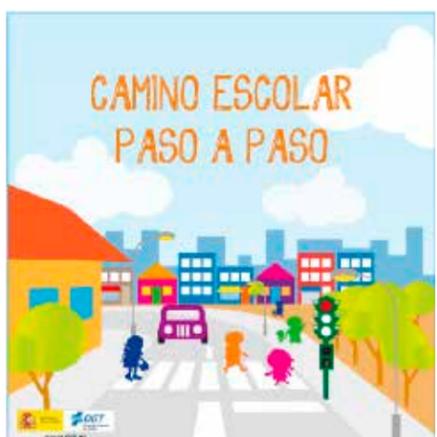
En Castilla – La Mancha hay bastante pueblos y ciudades que llevan años trabajando los proyectos de camino escolar. Algunos colegios han desarrollado su propia metodología y, en los últimos años, el programa STARS, que se explica más adelante, ha canalizado bastantes iniciativas para promover la bicicleta entre estudiantes.

Junto a este bagaje y experiencias en la propia comunidad castellano-manchega, hay guías y referencias que facilitan el camino para quienes quieran comenzar o profundizar en los proyectos de camino escolar.



Camino Escolar. Pasos Hacia La Autonomía Infantil¹

La guía abarca todos los aspectos que entran en juego cuando se plantea un proyecto de camino escolar. Junto a un planteamiento teórico inicial, la publicación incluye metodologías para abordar el análisis de la movilidad escolar, el diagnóstico de los itinerarios, así como actividades para incorporar a los distintos agentes. Un capítulo está destinado a las especificidades de los caminos escolares en bicicleta y contiene referencias interesantes para inspirar a quienes se quieran ir sumando a la movilidad activa. Junto a la publicación hay un videograma que puede ser útil para la difusión del proyecto en sus fases iniciales.



Camino Escolar Paso A Paso²

Se trata de una publicación concisa y breve que sintetiza muy bien los aspectos básicos que hay que poner en marcha cuando se busca promover la movilidad segura, sostenible, saludable y autónoma de escolares. Un buen recurso para explicar las bases de los proyectos de camino escolar y para difundir y sumar a nuevos agentes a este reto.



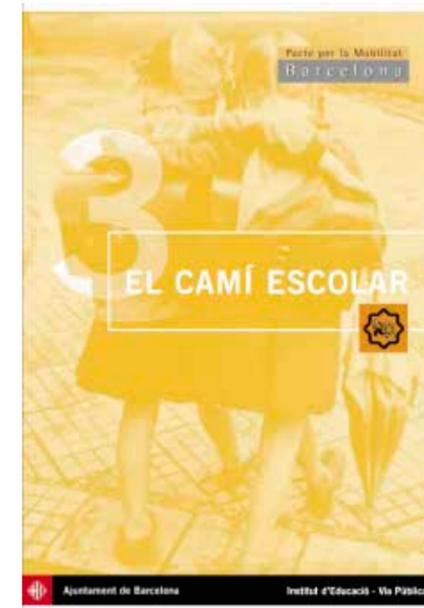
Manual Para La Implantación De Caminos Escolares Seguros³

Es el manual más reciente de los expuestos y está basado en las experiencias llevadas a cabo en municipios de Granada. Resulta interesante la descripción de la metodología seguida de los ejemplos. Toda esta experiencia resulta trasladable a la realidad de Castilla-La Mancha.

1 Gea21. Román, Marta y Salís, Isabel (2010): *Camino escolar. Pasos hacia la autonomía Infantil*. Ministerio de Fomento y Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino

2 Dirección General de Tráfico (2013): *Camino Escolar Paso a Paso*. DGT.

3 Madrona Moreno, María Teresa; Rodríguez Ramírez, Rubén. Coordinación: Fernández Caldera, David (2016): *Manual para la Implantación de Caminos Escolares Seguros*. Diputación Provincial de Granada



El Camí Escolar¹

La ciudad de Barcelona ha sido pionera en la puesta en marcha de proyectos de camino escolar que han inspirado a muchas otras experiencias. Estas iniciativas de movilidad infantil saludable y segura surgen del Pacto por la Movilidad. La guía relata las claves de la puesta en marcha de caminos escolares, describiendo algunas experiencias en centros educativos de la ciudad.

1 Oller, Montserrat (2001): *El camí Escolar*. Ajuntament de Barcelona. Institut d'Educació-Via Pública

9.3
METODOLOGÍAS
PARA EL CAMINO
ESCOLAR: STARS,
EL JUEGO DE LA
SERPIENTE
Y PACO Y PACA

Igual que hay muchos caminos para llegar a Roma, hay muchas maneras de poner en marcha un proyecto de movilidad infantil. Es importante que cada comunidad educativa junto con el ayuntamiento, estudien su situación de partida y vean qué método de trabajo puede resultarles más interesante y útil.

Nunca hay que perder de vista que las metodologías sirven para alcanzar unos objetivos y no deberían ser en sí mismas un fin, sino un medio. Algunos de las metodologías que se van a contar a continuación, pertenecen a iniciativas europeas que han contado con recursos y apoyos para poder desarrollarlas y evaluarlas. Se trata, por lo tanto, de experiencias que han tenido apoyo económico y técnico para su puesta en marcha.

Tras la financiación europea, el CENEAM y la DGT asumieron en España la labor de formación, difusión y apoyo a las iniciativas de camino escolar. Quedan repositorios de apoyo y materiales interesantes que explican en detalle alguna de las metodologías. La formación o el apoyo técnico que han podido ofrecer durante años a ayuntamientos y centros educativos depende de la programación de cada uno de los organismos nacionales.

En cuanto a la metodología PACO y PACA (Pedalea y Anda al COle y Pedalea y Anda a CAse) es un proyecto regional para primaria y secundaria, promovido el grupo de investigación en Promoción de la Actividad Física para la Salud (PAFS) de la Universidad de Castilla-La Mancha.



METODOLOGÍA STARS

La metodología STARS resulta especialmente interesante para la promoción de la bicicleta porque está centrada específicamente en el uso de este medio de transporte entre estudiantes de primaria y secundaria. La metodología busca transformar las pautas de movilidad de los estudiantes e incrementar el número de alumnos que utilizan modos activos para ir o volver del colegio con el apoyo explícito de los ayuntamientos. Uno de los requisitos básicos es la adhesión del equipo de gobierno municipal.

La metodología se ha desarrollado con éxito en distintas ciudades de Europa y desde hace algunos años se ha puesto en marcha en distintos colegios de Castilla-La Mancha.

En los colegios de primaria la metodología STARS se basa en un sistema de acreditación. Esto se materializa en el reconocimiento de las acciones que hace la comunidad educativa para promocionar la bicicleta y otras formas de desplazamiento activo. Se registran cada una de las medidas que se ponen en marcha, desde una clase de formación ciclista en deporte, la instalación de un aparcamiento de patinetes, hasta una salida escolar que utiliza los modos activos. El método premia cada esfuerzo destinado a cambiar las pautas de desplazamiento, así como los logros que se van consiguiendo. Uno de los requisitos básicos para poder participar es integrar la movilidad activa en los planes educativos de cada centro.

El sistema de acreditación se establece en tres niveles -bronce, oro y plata- que se consiguen en función de las actividades que la comunidad educativa lleva a cabo y de los resultados obtenidos.

El proyecto STARS es un gran paraguas que permite sistematizar una variada gama de iniciativas que los centros llevan a cabo a favor de la movilidad sostenible. Los criterios y parámetros establecidos para evaluar el trabajo y los resultados de los centros son una fuente inagotable de ideas sobre actividades que puede desarrollar una comunidad educativa. Cada colegio puede ir registrando sus avances y resulta muy útil para reconocer todo el trabajo invertido, así como para planificar las acciones futuras.

La realización de una encuesta al inicio y al final de programa es una de las herramientas básicas para evaluar la situación de partida y los resultados obtenidos. Hay una guía STARS dirigida a ayuntamientos y otra guía dirigida a docentes. Ambas resultan muy útiles para conocer en profundidad la metodología, tanto si se quiere aplicar, como si se quiere recabar ideas sobre acciones y medidas que ayuntamientos y colegios pueden llevar a cabo a favor de la bicicleta.



Proyecto stars paso a paso¹

¹ Ayuntamiento de Madrid (2017): *Proyecto STARS Paso a Paso*

EL JUEGO DE LA SERPIENTE

El juego de la serpiente es una campaña que dura diez días y concentra esfuerzos en promover la movilidad activa entre estudiantes durante esas dos semanas escolares. Se trata de un juego donde cada colegio marca un objetivo de viajes activos, planteándose normalmente un incremento entre un 15% y un 20%. Como tablero de juego hay un gran póster con una serpiente que se sitúa en un lugar visible de la escuela. Cada clase mide a diario si se ha cumplido el objetivo marcado y cada vez que una niña o niño llega a clase caminando, en bicicleta, patinete o transporte público, recibe un punto. Cuando la clase alcanza el objetivo marcado puede poner un círculo de color verde en el póster de la serpiente. Cuando no se alcanza, esos puntos se acumulan para para el día siguiente.

Una parte importante del éxito de este método es que propone a la comunidad escolar participar en una actividad sencilla y acotada en el

tiempo, lo que resulta muy atractivo para alumnado, familias y profesorado. El juego exige que cada profesor pregunte a sus alumnos cómo han acudido a clase cada mañana. El interés de niñas y niños por conseguir su punto e ir, entre todos, cubriendo la serpiente con las pegatinas verdes, hace que se involucren directamente y también incorporen a sus familias al juego. El tema de la movilidad se integra durante diez días en el corazón de la comunidad escolar. Cada uno aporta su parte, pero el objetivo es de todos, se trata de un proyecto común abanderado por una serpiente.

La presencia del Juego de la Serpiente en los centros permite crear un clima colectivo apto donde desarrollar otras actividades vinculadas a la seguridad vial, a la autonomía infantil y a la movilidad sostenible. En todos los centros en los que el juego se ha puesto en marcha, se han desarrollado en paralelo actividades con las familias y con los menores en el aula, en el patio o en las calles de esos pueblos que han sido visitados por la serpiente.

La campaña tiene un gran potencial para iniciar discusiones o tomar iniciativas más amplias, que incorporen nuevos actores (la policía municipal, los ayuntamientos), más allá de la comunidad escolar. Es un buen primer paso para hablar de caminos escolares, de carriles bici o de mejoras en el entorno urbano o rural de los colegios.



[Juego De La Serpiente: Guía Para El Profesorado](#)

Las encuestas y toda la metodología se pueden encontrar en la página web del proyecto. Aunque no siempre está activa para que los colegios se sumen, porque depende de la financiación pública que consiga encontrar, las experiencias y la metodología resultan muy inspiradoras para quienes quieran ir al colegio jugando.

PACO y PACA

Pedalea y Anda al COle
y Pedalea y Anda a CAsa

Este proyecto de movilidad activa a la escuela y al instituto lo promueve el grupo de investigación en Promoción de la Actividad Física para la Salud (PAFS) de la Universidad de Castilla-La Mancha, integrado en El Proyecto del Plan Nacional I+D+i, denominado: "PACO y PACA" (Pedalea y Anda al COle – Pedalea y Anda a CAsa).

Se trata de un proyecto de investigación-acción que busca identificar las variables psico-sociales que influyen en las pautas de movilidad de estudiantes. El proyecto busca entender estos condicionantes para poder plantear acciones que promuevan los modos activos y que salven las barreras y dificultades detectadas.

El proyecto incluye la elaboración de una [Guía](#) de buenas prácticas para promover el transporte activo al centro educativo.



9.4 LOS PRINCIPALES RIESGOS DE LOS PROYECTOS DE CAMINO ESCOLAR

Construir sin apoyos

La fase inicial de concertación, búsqueda de acuerdos, establecimiento y puesta en funcionamiento de una estructura organizativa es esencial para construir la base del proyecto. Esto supone tiempo dedicado a reuniones y encuentros entre las partes implicadas, tanto dentro de la propia Administración, como con otros organismos, asociaciones y entidades colaboradoras. Esta fase puede resultar tediosa, más lenta de lo deseado, pero es sin lugar a dudas, una parte fundamental para dar solidez y garantizar la continuidad del proyecto.

Iniciar el camino escolar sin haber afianzado este soporte es como intentar levantar un edificio sin cimientos: se derrumbará fácilmente. Aunque fraguar estos pilares lleve un tiempo trabajando "en la sombra", ya que es la parte menos visible del proyecto, luego facilitará enormemente su desarrollo posterior.

Convertirlo en un proyecto exclusivamente de movilidad

No es raro que los proyectos de camino escolar se queden en proyectos de movilidad, olvidando o abandonando su requisito original de ser una vía para incrementar la autonomía infantil. Eso supone establecer los mecanismos para que los menores vayan andando o pedaleando, pero sin prestar atención a las condiciones que hacen posible lograr la ansiada autonomía.

Los buses a pie tienen este riesgo de convertirse en un sistema adulto para transportar a pie a los niños. Esta fórmula establece paradas en un itinerario señalado y uno o varios adultos van recogiendo a los menores de forma organizada. Los buses a pie o pedibús, nacieron originalmente como un mecanismo de transición para que niñas y niños fueran aprendiendo el camino, ganando habilidades y pudiendo asumir progresivamente la responsabilidad y la organización de sus recorridos.

Lo cierto es que muchas veces no se produce ese cambio y cuanto más institucionalizada es su organización, más difícil es que cambie su carácter. Por eso, no es recomendable que los ayuntamientos asuman la gestión de los buses a pie, como si se tratara de un sistema de transporte escolar paralelo. Esta responsabilidad institucional sobre los menores desencadena toda una serie de mecanismos de protección extrema (como la exigencia de llevar chalecos reflectantes o poner control policial en los cruces) que convierte en algo excepcional la presencia infantil en las aceras y que, a la larga, no sirve para mejorar la seguridad de las calles ni para que los menores aprendan a manejarse por la ciudad.

Los buses a pie pueden conseguir visualizar de forma rápida, en cuestión de meses, la presencia infantil en las calles, pero en sí mismas estas

rutas establecidas con las pautas, los tiempos y la lógica adulta de la movilidad, no consiguen realmente generar cambios duraderos en las reglas de juego del espacio urbano. Cuando los niños o niñas vayan solos, a otras horas, sin la policía, sin chalecos reflectantes y sin toda esa serie de medidas excepcionales que se activan para que alcancen el colegio, serán más vulnerables porque los adultos conductores no habrán aprendido a adaptar su comportamiento a esta nueva presencia urbana.

Buscar resultados inmediatos

Ya se ha hablado anteriormente del ritmo lento del proyecto y de la complejidad que conlleva poner a tanta gente de acuerdo y aprender a trabajar en común y de forma distinta.

Reconquistar la calle para la infancia es una tarea que choca no sólo con una ciudad diseñada al margen de esta presencia, sino que se topa también con unos modelos de maternidad y paternidad “sobreprotectora” que son los que actualmente imperan.

Recuperar el concepto de “cuidado colectivo”, expresado perfectamente en la conocida frase de que “para educar a un niño hace falta una tribu”, supone incidir en las formas de relación social que, aunque en muchos aspectos no resultan gratificantes, están arraigadas, son las conocidas y resultan complicadas de cambiar.

Por ello, la prisa no es una buena compañera de este proyecto. Los resultados van a ir brotando y el propio proceso hay que considerarlo un gran logro. Cada pequeño cambio es un gran paso.

Cambios en la ciudad a favor de la movilidad ciclista infantil

10.1 INTERVENIR INTEGRALMENTE PARA TRANSFORMAR LA JERARQUÍA DEL ESPACIO PÚBLICO

La peligrosidad de las calles no es un hecho insoslayable frente al cual la infancia deba amoldarse restringiendo e inhibiendo su presencia en el espacio público. Existen diversas formas de intervenir en las calles para conseguir que la movilidad motorizada conviva con otros usos y no recorte la libertad de quienes caminan o van en bicicleta. Calmar el tráfico supone, básicamente, reducir el número y la velocidad de los vehículos a motor, disminuyendo su protagonismo en el espacio público.

Hay diversas fórmulas para calmar el tráfico que van desde cambios en la gestión de la movilidad, hasta intervenciones físicas en la configuración de las calles. Es importante destacar que, antes que recursos económicos, esta transformación lo que realmente precisa es decisión política y valentía técnica. Dar espacio a la movilidad activa se puede realizar de muchas maneras: ampliando una acera, quitando una banda de aparcamiento o cambiando el color del pavimento para indicar el nuevo uso. Hay un considerable margen para generar cambios sustanciales en la movilidad urbana, aun contando con recursos limitados.

La promoción de la bicicleta requiere desplegar todo un conjunto coordinado de medidas, donde la construcción de infraestructura es solo una parte. La gestión de la movilidad, la promoción de los modos activos, el cambio cultural de quienes intervienen en el espacio urbano o las cuestiones normativas son también medidas importantes para lograr esa transformación.

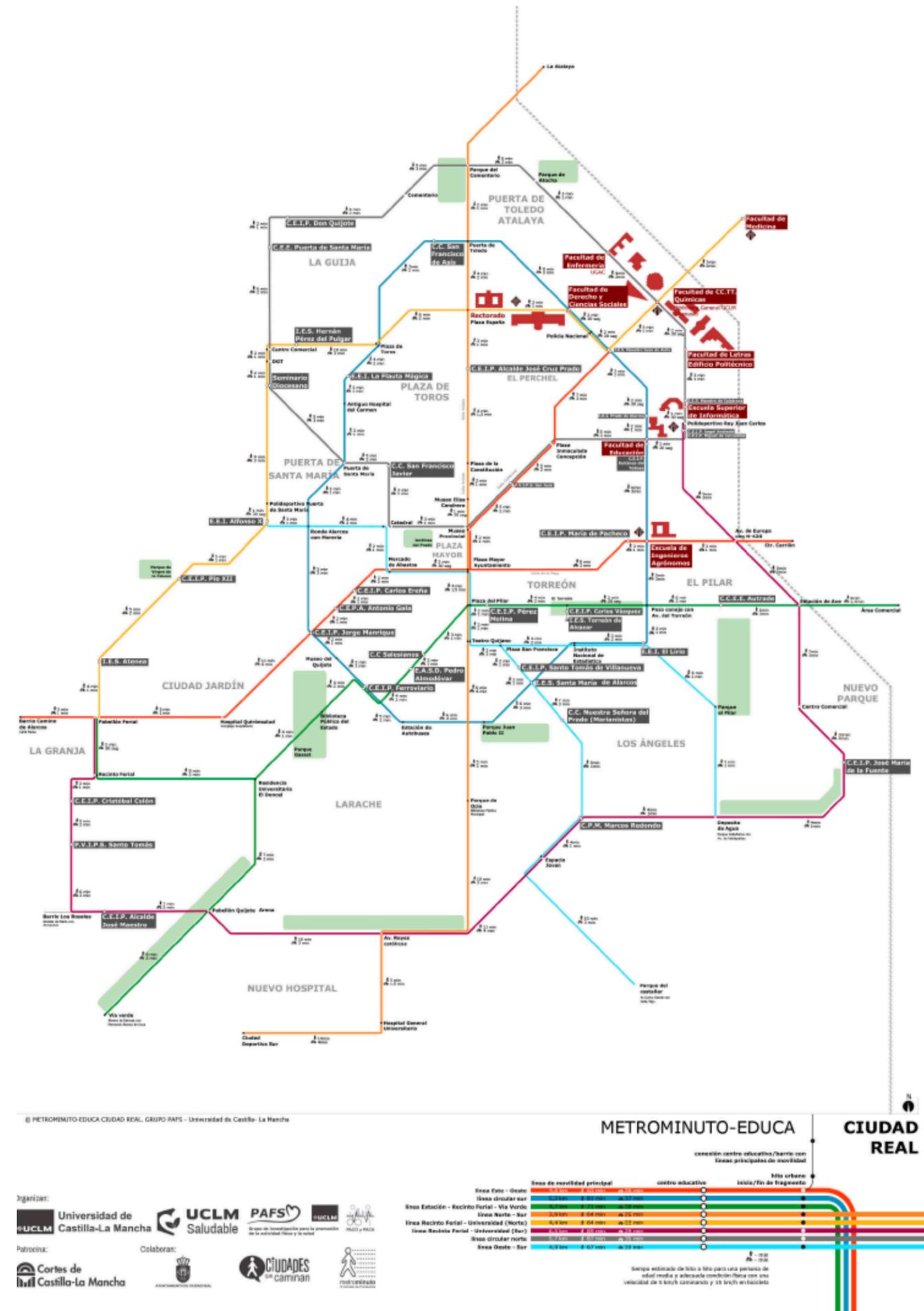
En los siguientes apartados se plantea cómo los gobiernos locales pueden iniciar o contribuir a un cambio de rumbo en las políticas de movilidad para que la infancia pueda transitar y ocupar las calles de manera autónoma.

Metrominuto en las ciudades castellano manchegas para promocionar los modos activos

La movilidad motorizada ha trastocado la percepción espacial y es frecuente que quienes no acostumbran a caminar o a pedalear, consideren que hay que dedicar un tiempo excesivo para recorrer distancias perfectamente abarcables a pie o bicicleta en un tiempo razonable.

El "Metrominuto" permite de manera sencilla visualizar recorridos urbanos en un mapa que simula la red de metro. Los mapas muestran que muchos trayectos que se hacen en transportes motorizados se pueden realizar a pie o en bicicleta en menos tiempo del que normalmente se piensa.

El grupo de investigación de Promoción de la Actividad Física para la Salud de la UCLM lidera la elaboración de estos mapas en Castilla-La Mancha, en colaboración con otras instituciones. Las ciudades de Albacete, Almadén, Ciudad Real, Cuenca, Talavera de la Reina o Toledo cuentan con estos mapas de recorridos urbanos para promocionar la movilidad activa.



10.2 HERRAMIENTAS DE GESTIÓN PARA CALMAR EL TRÁFICO

Las medidas de gestión dirigidas a calmar el tráfico se centran en la reducción de la velocidad, la disuasión del tráfico motorizado y el control del aparcamiento. En principio, estas medidas no conllevan la ejecución de obras o cambios en los elementos estructurantes de la calle, lo que hace que sean asequibles y, por lo tanto, más fáciles de ejecutar en un tiempo breve. Estas intervenciones pueden ser de carácter temporal o ir dirigidas a ensayar y a evaluar los cambios, antes de hacerlos permanentes. Su objetivo es reducir el protagonismo, el número, la velocidad y los impactos de los automóviles en los barrios. Una buena fórmula es comenzar a ensayar estas soluciones en los itinerarios escolares y en el entorno de los colegios.

Reducción de la velocidad en el ámbito urbano

La reducción de velocidad es un requisito esencial para poder generar un espacio seguro para los ciclistas de todos los tamaños y edades. Recientemente, se han dado pasos importantes y la regulación de circulación a nivel estatal ha establecido una reducción general de la velocidad en las zonas urbanas¹.

El Reglamento de Circulación plantea las siguientes velocidades:

- En las vías donde no hay diferencia de altura entre la calzada y la acera, la velocidad máxima permitida es de 20 km/h.
- En las calles de un solo carril por sentido, la velocidad establecida es de 30 km/h
- En las vías urbanas de dos o más carriles por sentido, la velocidad máxima es de 50 km/h.

La DGT y la FEMP han creado una guía donde se muestran los límites de velocidad permitidos antes y después de la aprobación del nuevo reglamento de circulación en las distintas tipologías de calles.

*Nuevos límites de velocidad en vías urbanas y travesías.
Ejemplos de aplicación².*

Este cambio normativo es importante que vaya acompañado de otras medidas que ayuden a transformar el comportamiento y las formas de uso. Las calles deben “hablar” por sí mismas y mostrar que no es posible ni deseable transitar deprisa en el interior de pueblos y ciudades. Las calles no pueden asemejarse a las carreteras en su diseño y para ello hay que evitar que sean franjas de asfalto llenas de señales, marcas viales y farolas de autopista. El aspecto de una calle debe ser coherente con los usos estanciales y la prioridad de los modos activos.

¹ Reglamento General de Circulación vigente a partir del 11 de mayo de 2021

² DGT y FEMP (2021): Nuevos límites de velocidad en vías urbanas y travesías. Ejemplos de aplicación

Reducir el paso de vehículos motorizados en el entorno escolar

La congestión de tráfico en la mayor parte de centros escolares, durante las entradas y salidas, genera momentos de tensión, ruido, indisciplina, peligro y malestar. Muchos Ayuntamientos asumen como algo inevitable que todas las mañanas se produzca el caos a la puerta de los colegios porque la lógica de los adultos acompañantes prima sobre el bienestar, la autonomía y la seguridad infantil. De hecho, se tolera cierta indisciplina en el aparcamiento, cuando el control del tráfico debería ser muy riguroso para facilitar que los menores pudieran llegar tranquilamente caminando o en bicicleta.



Cortar temporalmente el paso al tráfico rodado en el tramo de calle donde está ubicado el colegio es una fórmula utilizada para generar seguridad.

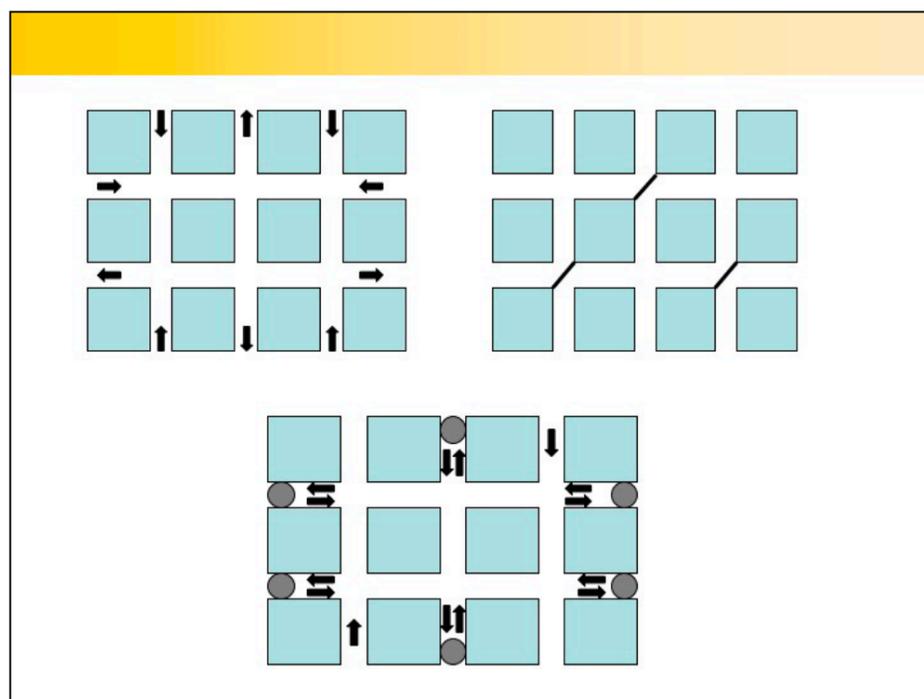
Esta medida favorece el acceso peatonal y ciclista de forma cómoda y segura y contribuye a disuadir el uso del coche para acudir al colegio, especialmente de quienes viven a una distancia caminable o pedaleable que les deja de compensar ir en coche.

También se puede cortar el tráfico motorizado en calles residenciales o en entornos escolares como forma de hacerlas más amigables para la infancia. Un par de jardineras permite crear un espacio estancial en muy poco tiempo y puede mejorarse incorporando bancos y otros elementos como aparcamientos de bicis.



Cambiar los sentidos de circulación

El objetivo de esta medida es evitar el tráfico de paso en los itinerarios escolares y en las inmediaciones de los centros educativos. Esta fórmula se puede aplicar cuando el colegio está situado en la trama interior de un barrio, ya que resulta más complicado si se ubica en una arteria principal. Se trata de utilizar los sentidos de circulación para expulsar el tráfico hacia el exterior del barrio y evitar el de paso. Esto es, que los itinerarios en coche no sean directos y que no compense circular por esas calles a quienes no tengan ahí su destino.



La gestión del aparcamiento

La disponibilidad de bolsas de aparcamiento en las inmediaciones de un centro educativo genera tráfico, lo que resulta nocivo tanto para la salud como para la seguridad. Por eso, una de las primeras medidas que hay que acometer es la restricción del aparcamiento en el entorno escolar bien de forma temporal, durante las horas de entrada y salida, o bien con carácter permanente para evitar la contaminación.

El espacio liberado del aparcamiento puede tener muchos usos posibles. Se puede eliminar una banda de aparcamiento para ampliar una acera o para instalar un carril bici. Unos conos, vallas, cintas o cualquier solución sencilla y provisional, puede permitir recuperar ese trozo de calle para la movilidad activa, hasta que se lleve a cabo la intervención que consolide ese cambio.

En vías anchas, situar una banda de aparcamiento en uno de los carriles de circulación puede ayudar a reducir el tráfico y a servir de resguardo de un nuevo carril bici.

La disposición del aparcamiento también puede ser una herramienta para calmar la velocidad del tráfico en trazados rectilíneos. La disposición del aparcamiento en zig-zag, situándolo alternativamente en lados opuestos de la calle, puede ser una forma fácil para hacer pisar el freno.

Quitar aparcamiento en los cruces y aprovechar ese espacio para despejar el paso peatonal mejora enormemente la seguridad de viandantes que pueden ver y ser vistos, especialmente para quienes tienen estatura baja y pueden quedar ocultos tras los vehículos aparcados.



Señales de la presencia infantil

Muchos proyectos de camino escolar sitúan “marcas en el territorio” para advertir de la presencia infantil.

Todas las señales de camino escolar son una manera de ir haciendo visible que hay niñas y niños caminando para ir ganando terreno pero, a efectos de calmado de tráfico, el impacto de estas medidas es muy limitado.



Lo mismo sucede con las señales, cada vez más llamativas y luminosas en las proximidades de los colegios, que terminan por tener escasa resonancia en el comportamiento de los conductores. Tal vez los primeros días captan la atención, pero en cuanto se convierten en algo habitual, se convierten en “ruido urbano” y pocos prestan atención.

10.3 CAMBIAR EL LENGUAJE DE LAS CALLES

La ciudad habitable para la infancia se logra principalmente con un cambio en el punto de vista y en las prioridades. Tener en cuenta y dar respuesta a las necesidades estanciales y a los requerimientos de quienes se paran, juegan, transitan y pedalean despacio, frente al fluir rápido del tráfico motorizado.

La forma habitual de intervenir en las calles tiende a segregar a peatones y ciclistas de vehículos motorizados como forma de generar seguridad. Esta división, lejos de contribuir a la seguridad en sentido amplio, ha favorecido que los conductores de los vehículos a motor perciban el campo libre para comportarse a sus anchas, dado que no encuentran “obstáculos” que les frenen y se sienten a salvo de irrupciones indeseadas.

Cambiar las reglas de juego significa situar la gestión del riesgo en manos de quienes tienen capacidad de provocar peligro –coches de una tonelada de acero- en vez de ponerlo en las posibles víctimas –ciclistas y peatones-. Esto supone llevar a cabo toda una serie de medidas que incidan en la atención y en el comportamiento de los conductores para que su forma de circular se adecúe a la vida urbana.

El manual elaborado por el Ministerio de Fomento, [Calmar el Tráfico](#)¹, es una guía técnica para intervenir en las calles de pueblos y ciudades desde una nueva óptica. Hay un capítulo específico sobre la integración de la bicicleta en el damero urbano que puede resultar muy útil para quienes quieran emprender este cambio.

¹ Sanz Alduán, Alfonso (2008): Calmar el tráfico. Pasos hacia una nueva cultura de la movilidad. Ministerio de Fomento.



Cambiar el lenguaje de las calles para integrar a la infancia que camina o que va en bicicleta se puede hacer de muchas maneras. A continuación se indican algunas medidas que ayudan a esta transformación.

Calles de estar o coexistencia de tráficos

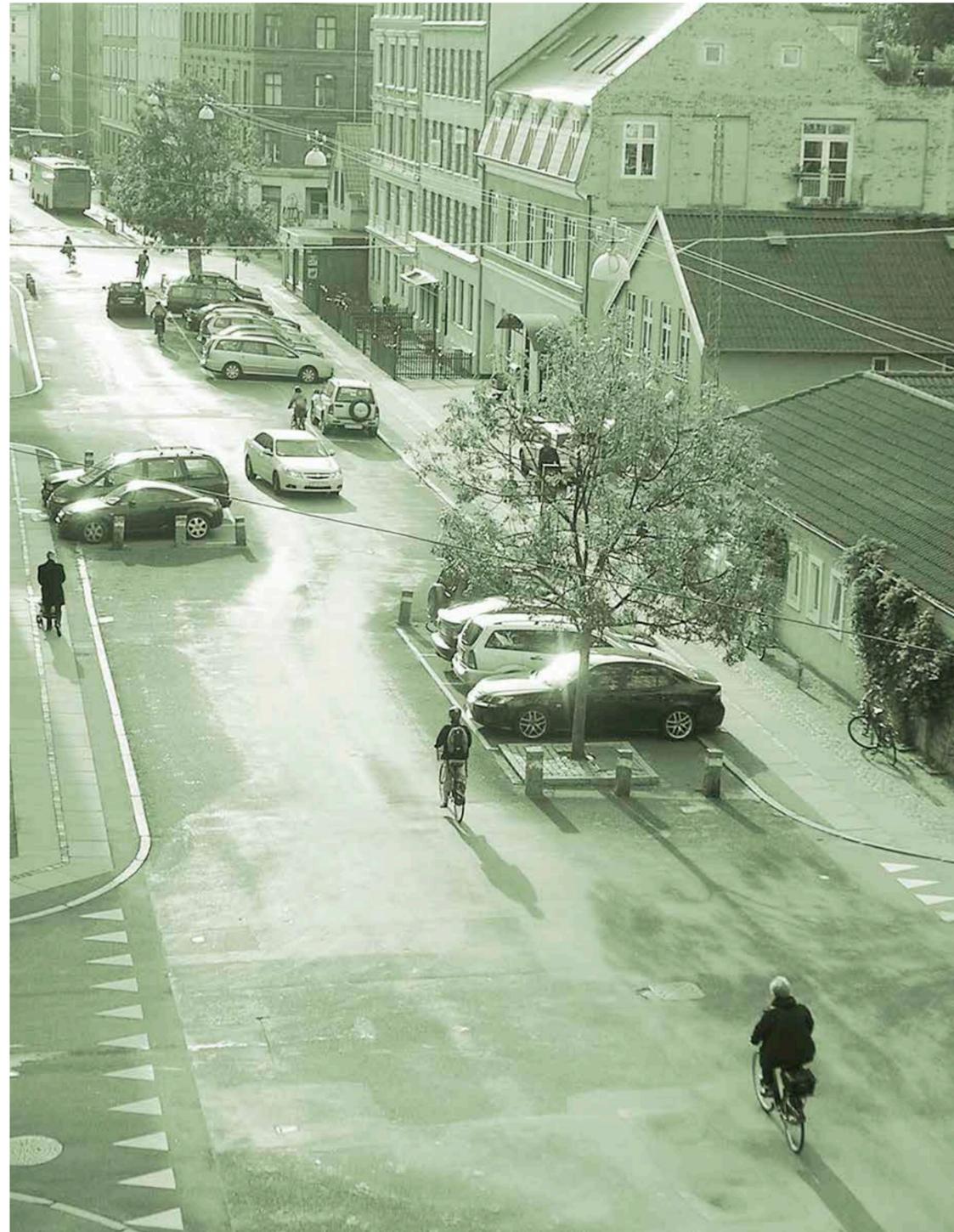
Se trata de crear un espacio único a compartir por peatones, ciclistas y vehículos a motor donde la prioridad es para quienes caminan, seguido de quienes pedalean. La eliminación de la dualidad calzada/acera, los cambios en el pavimento, la plantación de arbolado y otros elementos urbanos, crean calles donde los coches o motos tienen que “pedir permiso” porque entran en un ámbito que no les pertenece. La bicicleta también debe acompañar su velocidad al paso peatonal y adecuar su comportamiento a las condiciones urbanas.

Estas fórmulas que se empezaron a ensayar en barrios residenciales de Europa, se han ido extendiendo a otros ámbitos rurales y urbanos. Resulta especialmente adecuado para los cascos históricos y barrios de calles estrechas.



Ancho estricto de calzada y ruptura de la linealidad

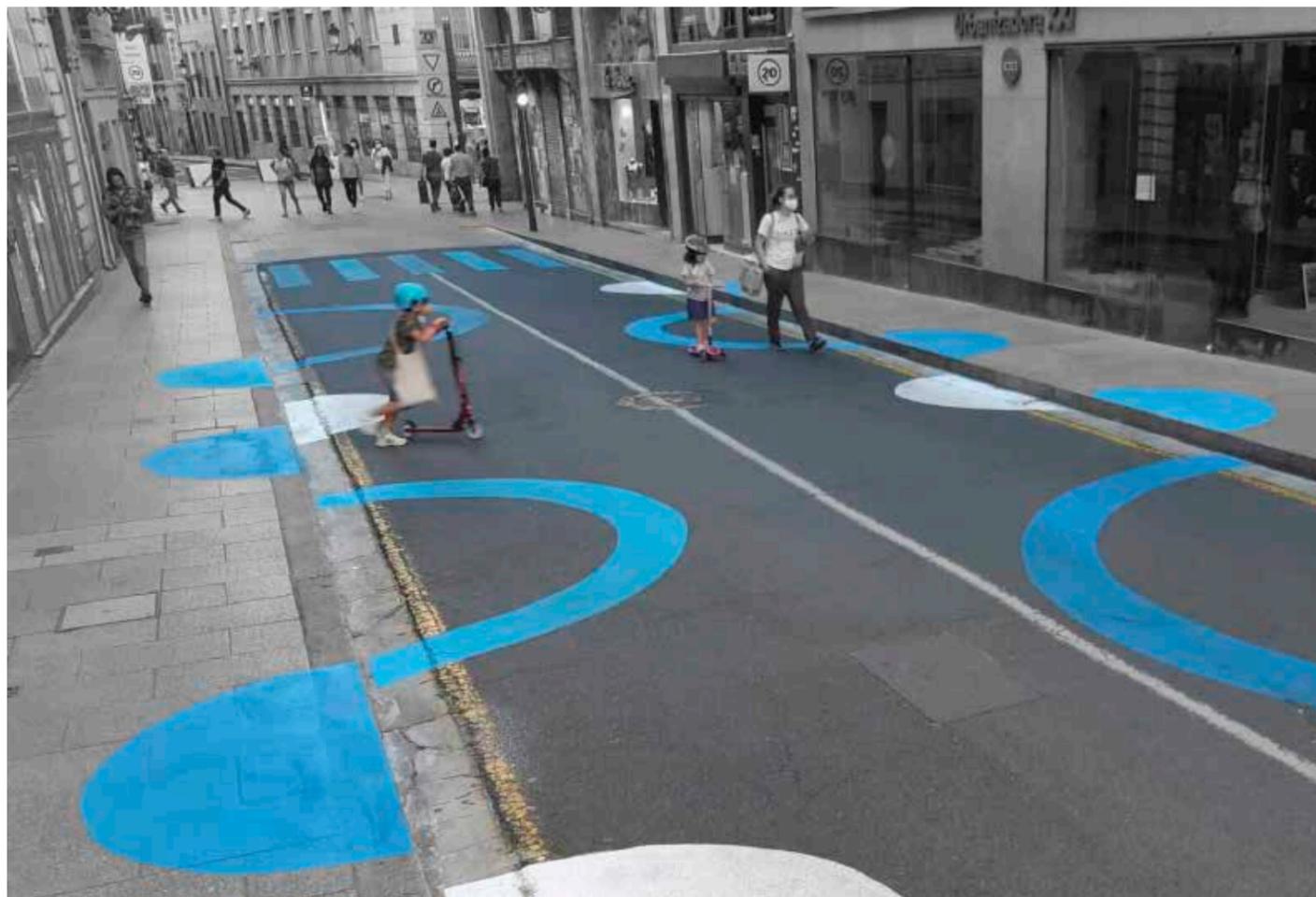
Las medidas de calmado de tráfico buscan crear condiciones físicas donde los vehículos motorizados no se sientan “a sus anchas”. Ajustar la dimensión de la calzada al ancho estricto para la circulación de un vehículo contribuye a reducir su velocidad y a hacer menos cómoda la circulación.



Las calles rectilíneas estimulan la conducción rápida. Por ello, una manera de reducir la velocidad es describiendo alguna curva en su trazado, así como forzar en las intersecciones los radios de giro. Estas medidas propician una conducción más cauta y, por lo tanto, más amable con quienes no pueden ir rápido o no tienen todos los sentidos puestos en la circulación. En los espacios ensanchados se puede ubicar mobiliario y arbolado para dar calidad estancial a la calle.

Pintura y textura del pavimento

Jugar con las texturas del pavimento y los colores contribuye también a modificar la jerarquía urbana, incidiendo en el comportamiento de los distintos usuarios. Hay una inmensa variedad de posibilidades destinadas a crear áreas de prioridad estancial a base de cambios en el color del pavimento. En cruces, en la entrada a los colegios, frente a estaciones o en otras zonas transitadas, la conjunción del color y las texturas rugosas favorece que los automovilistas perciban que ese espacio lo deben compartir con distintos usuarios de la vía e ir más despacio.



Reductores de velocidad

Hay toda una serie de soluciones, como las bandas sonoras, lomos o resaltes en la calzada, que contribuyen a aminorar la velocidad. Normalmente cuando se acude a estas medidas es porque el coche domina ese espacio y hay que ponerle límites bruscos porque se circula a más velocidad de la permitida. Por eso, resulta importante que estas medidas se complementen y se vayan sustituyendo por otras intervenciones de diseño que cambien el lenguaje de "carretera" a calle. Estos dispositivos pueden generar problemas a los autobuses públicos o a la movilidad ciclista. Por eso, en países como Holanda se está evitando instalar estos sistemas y se opta por el tratamiento de las calles e intersecciones, básicamente con la reducción del número de carriles y del ancho de calzada.

10.4 CREAR UNA RED CICLISTA COHERENTE

La bicicleta debe contar con una red eficaz que una los focos de atracción y actividad, como los colegios, con las áreas residenciales. Lo importante es concebir y planificar la red en su conjunto para garantizar la conectividad entre las distintas zonas y barrios.

Una de las decisiones importantes es dónde y cuándo se debe segregar la bicicleta del tráfico motorizado y más cuando se trata de promover que se incorporen ciclistas que están comenzando su andadura.

Cada municipio debe analizar sus condiciones para evaluar en qué situaciones y vías debe segregar y dónde favorecer la coexistencia. En el ámbito rural, donde la densidad de tráfico suele ser más baja, plantear medidas de calmado de tráfico en el viario principal puede ser suficiente para impulsar el uso de la bicicleta entre escolares. En las zonas urbanas, con mayor intensidad de tráfico, hará falta una mayor inversión para crear vías ciclistas segregadas en algunos itinerarios que soporten un tráfico intenso como forma de impulsar la bicicleta.

Cualquier ayuntamiento que quiera comenzar o profundizar en la política de movilidad ciclista, hay un manual que puede resultar útil porque da respuesta a muchas de las cuestiones que pueden surgir cuando se plantea crear condiciones para la bicicleta:

Bicicleta y Gobiernos Locales¹

¹ Sanz, Alfonso (Gea21) (2018): Bicicleta y gobiernos locales. Guía de políticas de movilidad ciclista para municipios de Gipuzkoa, Navarra y Pirineos Atlánticos. Diputación de Gipuzkoa



Lo más frecuente es que la red ciclista sea mixta y combine tramos segregados y tramos integrados en el viario existente.



Hay distintas maneras de crear infraestructura para la circulación ciclista. Esta decisión dependerá de la ubicación y de las características de cada vía y del carácter que tenga la red. De manera resumida, se puede plantear la siguiente tipología:

- Pista-bici. Infraestructura específica para la bicicleta, separada del tráfico motorizado y del peatonal.
- Carril-bici. Banda de circulación en calzada destinada a la bicicleta, puede estar protegida por algún elemento o solo señalizada con pintura.
- Acera-bici. Se trata de una modalidad que se utiliza, pero que está muy cuestionada por el conflicto que genera con la movilidad peatonal.

La segregación de las bicicletas del tráfico motorizado nunca debe ser a costa de generar conflicto con la movilidad peatonal. Las aceras no deben convertirse en espacios de circulación de bicicletas, sino que deben preservar su carácter estancial.

Analizar y evaluar los cambios

11.1 DE DÓNDE PARTIMOS Y A DÓNDE VAMOS

El fin de la evaluación es conocer y entender qué cambios ha generado una acción o una política, en este caso, a favor de la movilidad y la autonomía infantil. Es importante valorar, junto con los distintos agentes implicados, las claves de aquello que han funcionado, así como los aspectos que no han generado el efecto deseado para poder buscar alternativas y seguir avanzando.

La evaluación exige recopilar y analizar las acciones emprendidas y entender todo el proceso. Este ejercicio de análisis es fundamental para que las personas implicadas puedan entender el punto en el que se está y puedan reconocer y valorar el camino recorrido. A veces serán acciones pequeñas y otras podrán ser más ambiciosas, pero lo importante es que todas cuenten.

Junto a los datos cuantitativos es importante incorporar aspectos cualitativos que ayuden a explicar los cambios y también a entender los frenos detectados. Se propone evaluar:

- Variación en las pautas de movilidad de niñas, niños y adolescentes.
- El nivel de autonomía en el uso de espacios públicos
- Percepción social sobre los cambios acometidos
- La implicación de los distintos agentes en esta transformación

Los métodos cualitativos ayudan a entender lo que está pasando. Es recomendable la observación en los escenarios donde se estén produciendo los cambios: en los accesos al colegio, en los espacios públicos, así como en los patios escolares. Hablar con personas clave que puedan tener una visión estratégica del proceso es también esencial porque pueden dar una visión muy relevante. Otra fórmula es organizar pequeños grupos de debate con agentes implicados para escuchar y poder sacar conclusiones. Crear las condiciones para que niñas y niños puedan hablar con voz propia es esencial.

Los ayuntamientos pueden realizar auditorías sencillas para ver el grado de implicación y desarrollo de las políticas y acciones a favor de la movilidad y la autonomía infantil. La presente guía incluye un listado de acciones posibles a emprender por las entidades locales que puede servir de referente para conocer el alcance de sus actuaciones.

Acciones a evaluar de la acción municipal en movilidad ciclista infantil

Planificación:

- Proyectos de planificación de la movilidad municipal que incorporen la movilidad activa y autónoma de la infancia (PMUS y otras herramientas).

Obras de mejora e infraestructura:

- Intervención en entornos escolares.
- Creación de una red ciclista funcional para la movilidad cotidiana.
- Instalación de aparcamientos en colegios y otros equipamientos.

Gestión de la movilidad:

- Promoción de proyectos de camino escolar.
- Creación de patrulla ciclista.
- Gestión de la movilidad municipal priorizando a peatones y ciclistas.

Participación:

- Creación de órganos de participación infantil que incidan en la política municipal.

Formación:

- Apoyo a la formación ciclista en los centros educativos, a través de cursos con policía, préstamos de bicicletas, u otras fórmulas.
- Cursos de habilidades y circulación ciclista del Ayuntamiento, tanto para la formación de formadores y el acompañamiento infantil (policía, educadores y familias).

Eventos:

- Organización de bicicletadas y otros eventos destinados a fomentar la movilidad activa.
- Otras actividades de promoción de la bicicleta en la etapa infantil.



Los colegios, así mismo, pueden hacer esa recapitulación de medidas puestas en marcha y analizar los efectos que han generado para poder seguir avanzando. La metodología STARS, recogida en el capítulo 9, tiene unos listados interesantes para acreditar la labor de los centros educativos que pueden servir de referente en la evaluación.

Se trata conocer las acciones realizadas y los resultados obtenidos en todos los ámbitos posibles:

- Adecuación del centro para la bicicleta
- Creación de órganos para la gestión de programas de fomento de la bicicleta
- Integración de la bicicleta en el programa educativo
- Impartición de cursos de formación para el manejo de la bicicleta
- Realización de salidas en bicicleta
- Participación en campañas de promoción de la movilidad activa
- Cambios en las pautas de movilidad de estudiantes
- Puesta en marcha de otro tipo de actividades de promoción de la bicicleta

La evaluación puede abarcar cualquier acción que se ponga en marcha para mejorar la relación de la infancia con su entorno, a través de la movilidad activa.

Uno de los programas que más resultados y análisis ha recabado es el proyecto de camino escolar.

Estas iniciativas tienen ya un amplio recorrido a nivel estatal y hay investigaciones interesantes que detectan algunas claves de los proyectos puestos en marcha. En el arraigo y éxito de los caminos escolares se desprenden algunas cuestiones urbanísticas, pero parece que resultan esenciales los aspectos vinculados a la gobernanza de los proyectos, en cuanto a los agentes implicados y el liderazgo.

Evaluación de proyectos de camino escolar¹

Uno de las referencias más interesantes de evaluación de los proyectos de camino escolar procede de Cataluña, donde se analizaron 135 centros educativos de 24 municipios para conocer los condicionantes y factores que explican los resultados. La evaluación culmina con un conjunto de claves que pueden ayudar a entender el éxito o fracaso de algunas iniciativas.

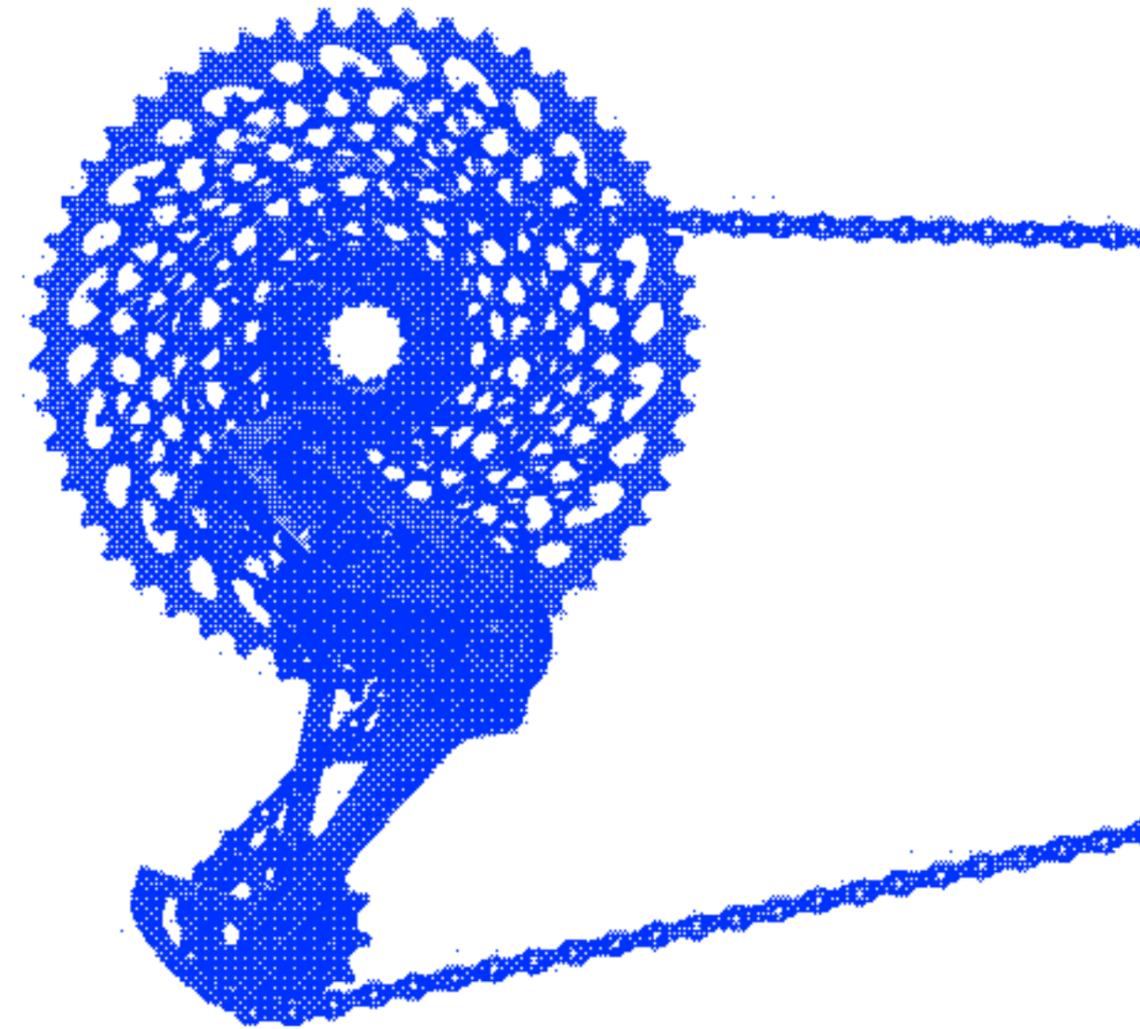
Algunas claves del éxito de los caminos escolares:

- Los modelos urbanos compactos y densos favorecen estas iniciativas.
- Las escuelas que obtienen pautas de movilidad más sostenibles se encuentran dentro de los cascos urbanos compactos.
- La presencia de zona escolar, donde el alumnado reside próximo a su centro educativo, favorece que puedan ir en modos activos.
- El apoyo de las instituciones, especialmente de los ayuntamientos, resulta esencial para el éxito de estas iniciativas.
- Es más probable que prospere un proyecto cuando la administración local tiene experiencia en el trabajo y la colaboración transversal.
- La existencia previa de estructuras de participación en torno a la movilidad y a la infancia juegan a favor de los proyectos de camino escolar.
- Los proyectos de movilidad infantil adquieren mayor arraigo y alcance cuando se imbrican con otros proyectos urbanísticos o educativos más amplios.
- Son más sólidos y duraderos los proyectos si surgen de forma compartida entre distintos agentes y no son "impuestos" desde arriba.
- El "coliderazgo" resulta esencial para integrar e implicar al número máximo de agentes.
- Es importante generar estructuras, como una comisión, para poder trabajar en red entre agentes diversos.
- La participación activa de toda la comunidad escolar es importante para el éxito de los programas, especialmente de la infancia.

¹ Avellaneda, Pau (2014): *Estudi d'Avaluació dels Estudis de Camins escolars a Catalunya*. Diputació de Barcelona. Catalán

Hay un artículo del mismo autor en Castellano que expone los principales resultados de la investigación.

Avellaneda, Pau (2015): *Caminos Escolares: Condicionantes para el éxito*. CENEAM



11.2 HERRAMIENTAS PARA EVALUAR LA MOVILIDAD INFANTIL

El método más habitual para hacer esta aproximación es realizar una encuesta. Hay modelos que sirven de referencia y que están accesibles a través de la red¹. No obstante, cada experiencia tendrá que adaptar los modelos disponibles, diseñando su propia encuesta en función de los objetivos que quiera cubrir y de la información con la que cuente de partida.

La encuesta puede servir para mucho más que para realizar el análisis técnico de la movilidad. Por eso, es importante decidir qué usos se le quiere dar, ya que puede cubrir los siguientes objetivos:

¹ Hay disponibles distintos modelos de encuesta. Algunas referencias interesantes, y ya citadas, son las siguientes:

-Torrego González, L; Rubio Noheda, M; Majadas Andray, J; Monterrubio Salido, P; Cano Muñoz, L; Sintés Zamarrillo, M (2004): *Pies para que os quiero*. Editado por Ayuntamiento de Segovia.

-Román, Marta y Salís, Isabel (2010): *Camino escolar: pasos hacia la autonomía infantil*. Ministerio de Fomento.

Difundir el proyecto de camino escolar. La encuesta puede ser una herramienta de primera mano para dar a conocer esta iniciativa, no sólo entre niños y niñas, sino también entre las familias.

Servir de material educativo para su análisis en las aulas. Los resultados de la encuesta pueden servir para que el alumnado analice los datos y trabaje en torno al tema de la movilidad, estudiando su realidad más próxima.

Funcionar como parámetro de evaluación. Recabar datos al inicio del programa y en distintas fases del proyecto, permite evaluar el camino recorrido.

Los resultados de la encuesta son un buen material para trabajar con el alumnado y permite difundir el proyecto entre las familias y otros agentes del barrio.

El estudio de la movilidad debe ser una herramienta puesta a disposición del proyecto, no un fin en sí mismo. No hay por qué realizar grandes estudios si hay pocos recursos o pocas fuerzas. Si no hay recursos o apoyos para darle mucho peso a esta consulta, se puede resolver de una forma muy sencilla.



Por ejemplo, en Inglaterra, la organización encargada de promover y asesorar proyectos de camino escolar, Sustrans¹, ha aligerado enormemente este paso y apenas invierte recursos en esta fase. Cuando hay un centro interesado en llevar a cabo un proyecto de “Rutas Seguras al Colegio”, los técnicos de esta organización lanzan una serie de preguntas a los alumnos y, a mano alzada, contabilizan los aspectos básicos que ellos necesitan saber para dimensionar el proyecto, distinguiendo correctamente por edad y sexo, a saber:

- Quiénes vienen caminando o en bicicleta.
- Quiénes vienen solos o acompañados.
- Quiénes, de los que vienen en coche o autobús, quieren acudir en bicicleta o caminando.
- Quiénes tienen bicicleta.

Finalmente, estos datos se registran y con ellos se elabora un pequeño informe sobre la movilidad de cada centro educativo del programa. Esta forma rápida y sencilla de medir permite hacer estos sondeos de forma más frecuente que las encuestas y hacer un seguimiento continuado de la evolución y de los cambios que genera el programa.

¹ [Sustrans](#) es una organización benéfica inglesa, financiada con fondos de la lotería nacional de ese país, cuya misión es fomentar los modos activos y, específicamente el uso de la bicicleta. Tienen una gran experiencia en programas de camino escolar y en campañas de promoción de la bicicleta para todas las edades.

Bibliografía

- Alonso, Francisco; Esteban, Cristina; Calatayud, Constanza; Alamar, Beatriz (2009): *Los niños, las ciudades y la seguridad vial: una visión a partir de la investigación*. Attitudes. Colección: Cuadernos de Reflexión Attitudes.
- Avellaneda, Pau (2014): *Estudi d'Avaluació dels Estudis de Camins escolars a Catalunya*. Diputación de Barcelona.
- Avellaneda, Pau (2015): *Caminos Escolares: Condicionantes para el éxito*. CENEAM
- Cobo, Isabel; Franco, Pepa y Revilla, Fidel (2004): *Participación social de la infancia: algunas experiencias de la Comunidad de Madrid*. Instituto Madrileño del Menor y la Familia. Comunidad de Madrid.
- Dirección General de Tráfico (2013): *Camino Escolar Paso a Paso*.
- Cañada Gracia, Javier y Prat Guasch, Xavier (2021): *¿Cómo formar ciclistas? Manual para impartir cursos de manejo y circulación en bicicleta*. Dirección General de Tráfico. DGT.
- Ferrando, Haritz; Molinero, Paco; y Peña, Toño (2007): *Con Bici Al Cole*. Coordinadora ConBici.
- Ferrando, Haritz; Prats, Xavier (2012): *Manual para Impartir Cursos de Conducción de Bicicletas en los Centros de Terrassa*. Ayuntamiento de Terrassa.
- Ferrando, Haritz; Oró, Ignasi; Marín, Goría y Prat, Xavi: *Programa para la Impartición de Cursos de Circulación Segura*. Método "Una Bici Más" ConBici y Factoría de Ciclistas.
- Freire, Heike (2010): "La autonomía infantil y la mirada adulta". Ponencia del VI Encuentro de la Ciudad y Los niños. Papeles de Acción Educativa.
- Fundación EDE (2020): *Guía para el Diseño de Órgano de Participación Infantil y Adolescente a Nivel Local*. Gobierno de Navarra.
- Gálvez-Fernández et al (2020): "Active commuting to school among 36,781 Spanish children and adolescents: A temporal trend study" Universidad de Granada.
- Hart, Roger (2008): "Stepping Back from 'The Ladder': Reflections on a Model of Participatory Work with Children". Springer.
- Hillman, Mayer; Adams, John; Whitelegg, John (1990): *One false Move... A study of children's independent mobility*. PSI Publications. Londres.
- Hillman, Mayer (Ed.) (1993): *Children, Transport and the Quality of Life*. Policy Study Institute, Londres.
- Hillman, M. et al (2013): *Children's independent mobility: a comparative study in England and Germany (1971-2010)*. Policy Studies Institute, London.
- Inspección General de Educación de Castilla-La Mancha. Servicio de Información, Estadística y Asuntos Generales (2012): *La Educación en Castilla-La Mancha*. Informe Bieneal.
- Madrona Moreno, María Teresa; Rodríguez Ramírez, Rubén. Coordinación: Fernández Caldera, David (2016): *Manual para la Implantación de Caminos Escolares Seguros*. Diputación Provincial de Granada.
- Ministerio de Consumo, Agencia Española de Seguridad Alimentaria y Nutrición (2020): *Estudio Aladino 2019. Estudio sobre Actividad Física, Desarrollo Infantil y Obesidad en España*.

- Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (2021): *Estrategia Estatal por la Bicicleta*.
- Monterrubio, Pilar; Rubio, Mercedes; Sintés, María (2004): *El Detective de lo nunca Observado*. Ayuntamiento de Segovia.
- Monterrubio, P., Sintés, M.; Majadas, J y Rubio, M. (2004): *Tras la huella del camino escolar*. Ayuntamiento de Segovia.
- Montouto, O. y Yustos, J. L. (2010): *Guía Educativa, Por Una Movilidad Sostenible y Segura*. Diputación de Albacete.
- Oller, Montserrat (2001): *El camí Escolar*. Ajuntament de Barcelona. Institut d'Educació-Via Pública.
- ONU Mujeres (2019): *Madrid ciudad segura para mujeres y niñas. Diagnóstico rápido de seguridad*. Ayuntamiento de Madrid.
- Patiño Torrecilla, Benito Miguel (2017): *Curso de Capacitación Ciclista Realizado por Policía Municipal del Madrid*. Sección Ciclista. Ayuntamiento de Madrid.
- Prieto de Blas, I. y Cid, J.F (2005): *¡Muévete! Unidad didáctica sobre la movilidad sostenible*. Diputación Foral de Gipuzkoa.
- Román, Marta y Pernas, Begoña (2008): *¡Hagan sitio, por favor! La Reintroducción de la Infancia en la Ciudad*. Serie Educación Ambiental. Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino.
- Román, Marta y Salís, Isabel (Gea21) (2010): *Camino escolar. Pasos hacia la autonomía Infantil*. Ministerio de Fomento y Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino.
- Sanz, Alfonso (Gea21) (2018): *Bicicleta y gobiernos locales. Guía de políticas de movilidad ciclista para municipios de Gipuzkoa, Navarra y Pirineos Atlánticos*. Diputación de Gipuzkoa.
- Tonucci, Francesco: (1997) *La ciudad de los niños* Fundación Germán Sánchez Ruipérez.
Tonucci, Francesco (2003): *Cuando los niños dicen ¡Basta!* (2003) Fundación Germán Sánchez Ruipérez.
- Tonucci, Francesco; Prisco, Antonella; Renzi, Daniela; Rissotto, Antonella (2020) *L'autonomia di movimento dei bambini italiani*. Istituto di Scienze e Tecnologie della Cognizione de CNR.
- Torrego González, L; Rubio Noheda, M; Majadas Andray, J; Monterrubio Salido, P; Cano Muñoz, L; Sintés Zamarrillo, M (2004): *Pies para que os quiero*. Ayuntamiento de Segovia.

