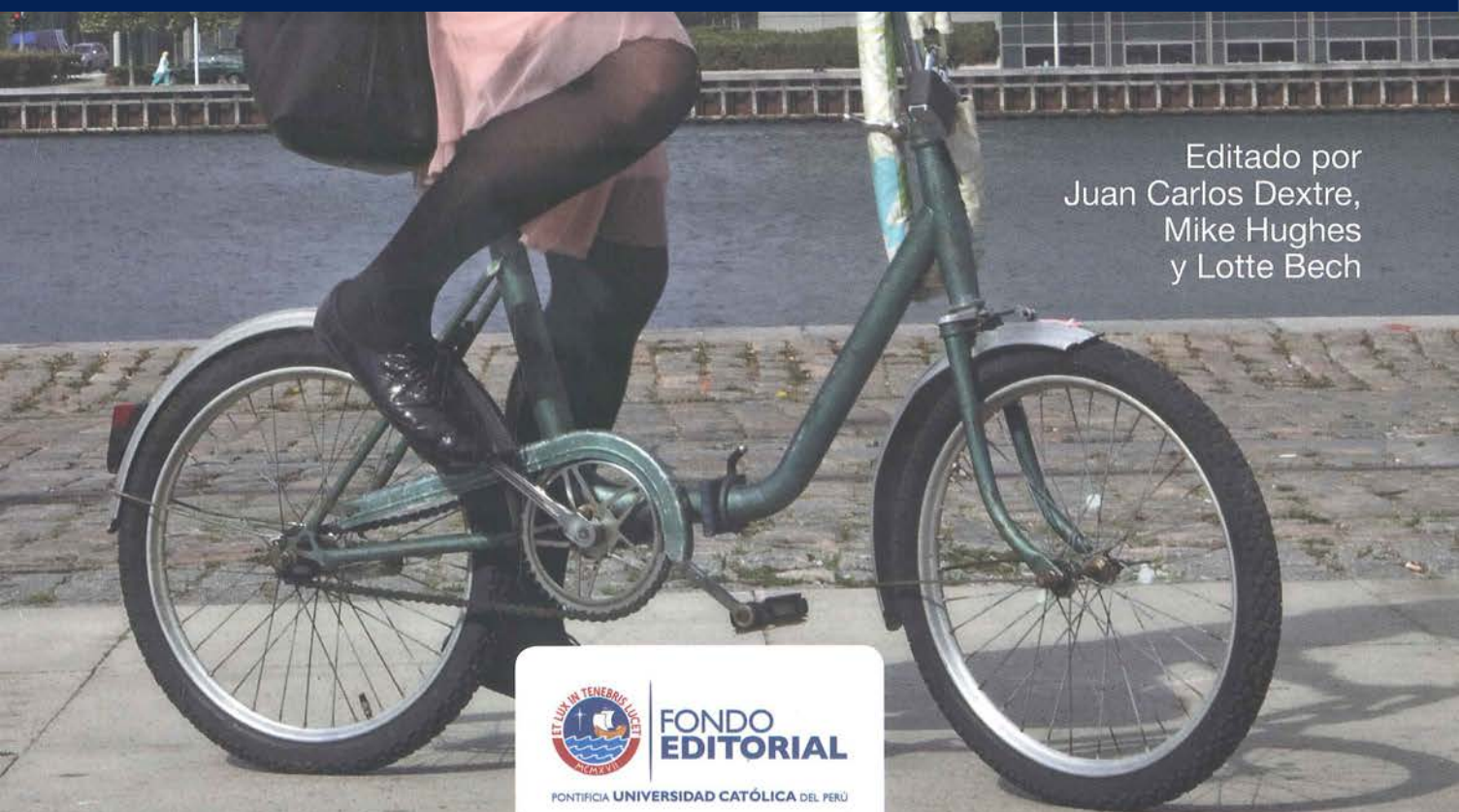


Ciclistas y ciclismo alrededor del mundo

Creando ciudades vivibles y bicicleteables



Capítulo 14



Editado por
Juan Carlos Dextre,
Mike Hughes
y Lotte Bech



**FONDO
EDITORIAL**

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ

© *Ciclistas y ciclismo alrededor del mundo*

© Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú, 2015
Av. Universitaria 1801, Lima 32, Perú
Teléfono: (51 1) 626-2650
Fax: (51 1) 626-2913
feditor@pucp.edu.pe
www.fondoeditorial.pucp.edu.pe

Primera edición en Inglés

© Juan Carlos Dextre, Mike Hughes & Lotte Bech (editors), 2013

Primera edición en español

© Juan Carlos Dextre, Mike Hughes y Lotte Bech (editores), 2015

Corrección: Sergio Rebaza (Grupo Limonta)

Diseño y gráficos: Kaenia Estudio Creativo

Fotografía: Mikael Colville-Andersen (portada y abridoras: 1, 19, 66, 123, 159, 185, 209 y 241).

Las demás fotos, salvo en los casos en que se especifique, pertenecen a los autores de los artículos.

Primera edición: mayo de 2015

Tiraje: 500 ejemplares

Esta publicación está protegida por la Ley de Derechos de Autor. Está prohibida la reproducción, parcial o total, de cualquier parte del libro sin autorización expresa de los editores: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú.

Hecho el Depósito Legal en la Biblioteca Nacional del Perú N° 2015-06072

ISBN: 978-612-317-091-2

Registro del Proyecto Editorial: 31501361500526

Impreso en Tarea Asociación Gráfica Educativa

Pasaje María Auxiliadora 156, Lima 5, Perú

Rutas seguras a la escuela – De la seguridad vial a la construcción de comunidad

Pau Avellaneda y Esther Anaya, Universidad Autónoma de Barcelona, Barcelona (España)

Un proyecto de movilidad sostenible y seguridad vial

Las rutas seguras a las escuelas, también llamadas en algunos contextos caminos escolares, son una iniciativa que pretende promover y facilitar que los niños y jóvenes vayan al colegio a pie y en bicicleta de forma autónoma, a través de un itinerario indicado y acondicionado que haga de este desplazamiento una actividad segura y agradable.

Los primeros proyectos de este tipo nacieron en la segunda mitad de los años setenta, pero no fue hasta los años noventa que empezaron a difundirse. La irrupción del automóvil en la escena urbana, con la consecuente pérdida de espacio público, el incremento de la inseguridad vial (especialmente para los ciudadanos más vulnerables), el deterioro ambiental y la pérdida general en la calidad de vida, motivaron la creación y difusión de estos proyectos. De este modo, la seguridad vial se situó en el corazón de las primeras iniciativas, lo que se tradujo en la creación de itinerarios seguros para incentivar que los escolares pudieran ir caminando o en bicicleta en sus trayectos diarios al colegio.



«Muévete en bicicleta». Plan que tenía como objetivo estratégico fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte para acceder a los centros escolares. Palau-solità i Plegamans (Barcelona). Fuente: Diputació de Barcelona.

El proyecto de rutas seguras a las escuelas también es un proceso participativo que involucra diversos agentes. La viabilidad y el éxito del proyecto dependerán en gran medida de la capacidad que estos agentes tengan para desarrollar un trabajo en equipo y articular las medidas a implementar. Para ello, debe establecerse un compromiso, especialmente en tres ámbitos: compromiso de la administración municipal con una coordinación entre servicios municipales para gestionar actuaciones públicas que eviten acciones aisladas y optimicen recursos con eficacia en la gestión; compromiso de la comunidad educativa con propuestas y cambios promovidos desde la participación del profesorado, de los equipos directivos, del personal no docente y, sobre todo, con la participación de los escolares y de sus familias; y compromiso del barrio, cumpliendo con las normas básicas de convivencia, respetando el espacio público y posibilitando ayuda y seguridad a los niños y jóvenes que lo soliciten.

En los proyectos de camino escolar, es necesario realizar un plan de participación previo (cada caso es diferente) mediante entrevistas con los responsables para determinar los actores relevantes y los tipos de relaciones establecidas entre ellos.

Plan de acción

El desarrollo de un proyecto de rutas seguras a las escuelas tiene su fase más determinante para el éxito del proyecto en la ejecución de las acciones planificadas. Si bien dichas acciones deberán adecuarse a cada caso particular, en general deberán realizarse alrededor de los siguientes ámbitos:

Intervenciones sobre el espacio público. La mejora del espacio público es fundamental para dotar los recorridos de los alumnos de unos mínimos estándares, que no solo garanticen la seguridad, sino que transmitan una percepción de seguridad tanto en los niños y los jóvenes como en sus padres. Desde este ámbito, se desarrollan medidas de gestión del tráfico, intervenciones en las vías, cruces seguros y señalización vial, y mejoras de las infraestructuras y servicios para la bicicleta.

En Barcelona, más de 60 escuelas han implementado una **Ruta Segura a la Escuela**, plan con gran impacto en el paisaje urbano. Los cambios en comportamiento resultan de los cambios en el diseño, readaptabilidad e interpretación de las calles. Todos los usuarios de las calles muestran más responsabilidad al utilizar el espacio público y se sienten más seguros.

Con el paso de los años, la concepción inicial de las rutas escolares se ha ido enriqueciendo con la incorporación aspectos no considerados en sus inicios. Así, progresivamente, se fue incorporando la idea de que las acciones no debían dirigirse tanto a la protección de ciclistas y peatones (los vulnerables) como a cambiar la conducta de aquellos que los hacen vulnerables. Actualmente, dichas iniciativas se insertan en una política global de movilidad sostenible, de recuperación del espacio público –especialmente para el peatón y la bicicleta– y de calmado del tráfico. Esta política global debe ser una combinación de medidas *push & pull*; es decir, por un lado, las que favorecen a los modos que se quieren promocionar y, por otro, las que disuaden aquellos modos que están causando daños a las personas y al medio ambiente.

Cuando a Lenore Skenazy la llamaron mala madre por dejar que su hijo de 9 años cogiera él solo el metro, decidió escribir el blog *Free range kids* y creó todo un movimiento para la autonomía infantil. Este concepto se aplica en campañas de movilidad como la que lleva el mismo nombre en el Reino Unido, diseñada por la organización Sustrans.

Un proyecto transversal, educativo, comunitario y participativo

Continuando con el enriquecimiento del concepto de las rutas seguras a las escuelas, aunque el eje central del análisis sea el recorrido que los niños y jóvenes realizan cotidianamente de la casa al colegio y viceversa, el proyecto adquiere una importante capacidad transformadora si también se aborda desde el ámbito de la educación. En este sentido, las rutas seguras al colegio deben ser vistas también como una herramienta educativa para fomentar el aprendizaje de los procesos de participación, la educación en valores y la capacidad de comprensión crítica formando ciudadanos más comprometidos, respetuosos, responsables, autónomos y solidarios.

Imágenes de la exposición
«Caperucita camina sola.
La reintroducción de la
infancia en la ciudad».
Fuente: CENEAM.



El proyecto de rutas seguras a las escuelas también es un proceso participativo que involucra diversos agentes. La viabilidad y el éxito del proyecto dependerán en gran medida de la capacidad que estos agentes tengan para desarrollar un trabajo en equipo y articular las medidas a implementar. Para ello, debe establecerse un compromiso, especialmente en tres ámbitos: compromiso de la administración municipal con una coordinación entre servicios municipales para gestionar actuaciones públicas que eviten acciones aisladas y optimicen recursos con eficacia en la gestión; compromiso de la comunidad educativa con propuestas y cambios promovidos desde la participación del profesorado, de los equipos directivos, del personal no docente y, sobre todo, con la participación de los escolares y de sus familias; y compromiso del barrio, cumpliendo con las normas básicas de convivencia, respetando el espacio público y posibilitando ayuda y seguridad a los niños y jóvenes que lo soliciten.

En los proyectos de camino escolar, es necesario realizar un plan de participación previo (cada caso es diferente) mediante entrevistas con los responsables para determinar los actores relevantes y los tipos de relaciones establecidas entre ellos.

Plan de acción

El desarrollo de un proyecto de rutas seguras a las escuelas tiene su fase más determinante para el éxito del proyecto en la ejecución de las acciones planificadas. Si bien dichas acciones deberán adecuarse a cada caso particular, en general deberán realizarse alrededor de los siguientes ámbitos:

Intervenciones sobre el espacio público. La mejora del espacio público es fundamental para dotar los recorridos de los alumnos de unos mínimos estándares, que no solo garanticen la seguridad, sino que transmitan una percepción de seguridad tanto en los niños y los jóvenes como en sus padres. Desde este ámbito, se desarrollan medidas de gestión del tráfico, intervenciones en las vías, cruces seguros y señalización vial, y mejoras de las infraestructuras y servicios para la bicicleta.

En Barcelona, más de 60 escuelas han implementado una **Ruta Segura a la Escuela**, plan con gran impacto en el paisaje urbano. Los cambios en comportamiento resultan de los cambios en el diseño, readaptabilidad e interpretación de las calles. Todos los usuarios de las calles muestran más responsabilidad al utilizar el espacio público y se sienten más seguros.



Señalización del trazado del camino escolar en la ciudad de Barcelona. Fuente: P. Avellaneda.

Acciones educativas y formativas. Es importante abordar acciones que promuevan una lectura crítica del entorno y que permitan, por un lado, un cambio de actitudes de los distintos usuarios de la vía pública y, por otro, el arraigo del proyecto. Dichas medidas podrán estar dirigidas a docentes, alumnos, familias y técnicos municipales, y podrán ser de diversos tipos, tales como acciones de asesoramiento al profesorado, soporte a medidas formativas para el alumnado, elaboración de materiales didácticos, inclusión del proyecto como herramienta pedagógica, jornadas de formación y debate para docentes, familias y técnicos, etc.

Bikeability es un sistema de educación para la circulación segura de los niños. Se realiza en tres niveles, tras los cuales el niño obtiene un certificado. Este proyecto lo gestiona el departamento de transporte del Reino Unido, que, además, ha homologado la formación de formadores (la formación para los niños la realizan un *cycle instructor*, quien tiene una titulación que se imparte en centros autorizados por el gobierno).



Señalización del trazado del camino escolar en la ciudad de Barcelona. Fuente: P. Avellaneda.

Acciones educativas y formativas. Es importante abordar acciones que promuevan una lectura crítica del entorno y que permitan, por un lado, un cambio de actitudes de los distintos usuarios de la vía pública y, por otro, el arraigo del proyecto. Dichas medidas podrán estar dirigidas a docentes, alumnos, familias y técnicos municipales, y podrán ser de diversos tipos, tales como acciones de asesoramiento al profesorado, soporte a medidas formativas para el alumnado, elaboración de materiales didácticos, inclusión del proyecto como herramienta pedagógica, jornadas de formación y debate para docentes, familias y técnicos, etc.

Bikeability es un sistema de educación para la circulación segura de los niños. Se realiza en tres niveles, tras los cuales el niño obtiene un certificado. Este proyecto lo gestiona el departamento de transporte del Reino Unido, que, además, ha homologado la formación de formadores (la formación para los niños la realizan un *cycle instructor*, quien tiene una titulación que se imparte en centros autorizados por el gobierno).

Con bici al cole

PROYECTO PEDAGÓGICO PARA ALUMNOS DE PRIMARIA



www.conbicialcole.com



CON BICI AL INSTITUTO

PROYECTO PEDAGÓGICO PARA SECUNDARIA

www.bicmstituto.com



bacc
Bicicleta Club de Catalunya

España. Proyectos pedagógicos para primaria y secundaria. Fuente: Conbici and BACC.

Acciones comunicativas. Todas las medidas anteriores, sin embargo, tendrán poca repercusión si no van acompañadas de acciones comunicativas que muestren y difundan el trabajo realizado, y sus efectos beneficiosos. Tales acciones pueden estar dirigidas tanto a los participantes en el proyecto como al resto de ciudadanos. Entre otras acciones, se pueden realizar las siguientes: la inclusión del proyecto en las páginas web de los colegios implicados o en la web municipal, la edición de folletos comunicativos y de una revista digital, la fiesta de presentación pública, y apariciones e intervenciones en los medios de prensa escrita, radio y televisión.

En el Reino Unido, en el marco de la iniciativa de dinamización de la movilidad en bicicleta en los centros escolares Bike it, los municipios contratan a la asociación Sustrans el servicio de los Cycling officers (técnicos de la bicicleta) para que dinamicen la bicicleta en los centros, realizando y ejecutando un plan de acción a medida. Una vez al año, se organiza una competición a nivel nacional, que recibe el nombre de The Big Pedal, en la que participan todos los centros que lo deseen con el objeto de atraer el máximo de viajes en bicicleta.

También en Italia se realiza una campaña, a nivel nacional, de celebración de la bicicleta por parte de los escolares: se trata de la iniciativa Bimbimbici.



The Big Pedal. Actividad conjunta a nivel nacional en Reino Unido. Fuente: E. Anaya.

Acciones de acompañamiento. Estos proyectos se pueden complementar con la organización de «bicibuses» o caminos escolares en bicicleta. La idea es similar a la de los «pedibuses», el camino escolar a pie: se trata de ir en bicicleta, en grupo, al centro escolar, a través de un itinerario en el que se van efectuando «paradas» para recoger a los escolares.

En Italia, la promoción del uso de la bicicleta en los trayectos de casa a la escuela está contemplada en la legislación nacional (Legge 19 ottobre 1998, n. 366, Norme per il finanziamento della mobilita ciclística, art. 10). Así, la FIAB (Federación Italiana de Amigos de la Bicicleta) lleva a cabo el Progetto Scuola para promocionar, entre otras medidas, el Bicibús (por ejemplo, en la ciudad de Reggio Emilia). En Bélgica, la asociación Pro Velo ayuda a la realización del Bicibús (Vélobus en francés), con el proyecto Ramassage scolaire (recogida o transporte escolar). En España, Zarautz es posiblemente el caso más significativo, con un elevado uso de la bicicleta para los trayectos escolares que ha surgido de forma natural. El Bicibús también lleva algunos años funcionando en algunas ciudades, cada vez más. La Coordinadora para la defensa de la bicicleta, Conbici, lanzó el Proyecto Con bici al cole en 2009. Algunos resultados de esta campaña son el Bicibús del colegio Jorge Guillén, en Málaga, o el del CEIP Rufino Blanco, de la ciudad de Madrid, entre otros.



Bicibús del colegio Rufino Blanco en el barrio de Chamberí, Madrid.
Fuente: Asociación cicloturista de usuarios de la bicicleta, Pedalibre.

Resultados

En aquellos lugares donde no existe una visión global de ciudad o donde el marco de partida sea muy débil, el proyecto de rutas seguras a las escuelas deviene una interesante estrategia para replantear las políticas de movilidad, seguridad vial y espacio público, aportando nuevos argumentos a los procesos de toma de decisión en estos campos. La incorporación de los niños como parámetro en la valoración de los distintos aspectos referidos a la gestión, o el diseño de las vías o del espacio público en general, suele significar un cambio en la percepción de los planificadores y los gestores, lo que impulsa un cambio de rumbo en las políticas del municipio. En los lugares donde ya exista esta visión global de ciudad, esta iniciativa se sumará a las acciones llevadas a cabo en el marco de una política más amplia de sostenibilidad y de recuperación del espacio público. En cualquiera de los casos, la integración del proyecto de rutas seguras a las escuelas con el resto de proyectos con los que comparta campos de acción y objetivos es un elemento clave para su éxito y para conseguir sinergias.

El programa Civitas Archimedes tiene como objetivo fundamental apoyar a las ciudades para que adopten medidas y políticas ambiciosas hacia una movilidad sostenible. En San Sebastián se integra el camino escolar como una de sus 18 medidas.



Actividad «En la calle todos pintamos», desarrollada en el marco de la Semana de la movilidad sostenible en la ciudad de Lleida (España).
Fuente: Ayuntamiento de Lleida.

La realización de una iniciativa de estas características tiene como resultado el desarrollo de un proyecto participativo de ciudad, que promueve y facilita –paralelamente– que el alumnado acceda a unos desplazamientos seguros y agradables entre el hogar y el colegio; el impulso de una estrategia educativa que fomenta la educación en valores desde el respeto, la responsabilidad, la solidaridad y la autonomía; la aplicación de un instrumento de sensibilización con los que, a través del trabajo con los colegios, se llega a las familias y a la sociedad, y se difunden mensajes para una movilidad sostenible y segura; y la apuesta estratégica para recuperar el uso del espacio público para peatones y ciclistas.

Asimismo, y desde una perspectiva sistémica, el proyecto permite, más allá de las mejoras físicas en materia de seguridad, varias acciones: construir un modelo coparticipado de gran riqueza educativa, que promueve un puente más entre la escuela y la ciudad; generar contextos participativos en los que los niños y los jóvenes puedan experimentar y construir su autonomía; generar una comunicación más permeable y dialógica entre los diferentes agentes implicados; y hacer visible el trabajo conjunto de los distintos agentes implicados, que tiene un gran potencial.

Aspectos críticos (y cómo se han resuelto)

Podríamos decir que los puntos fuertes del proyecto son también los puntos débiles. Una de las dificultades más habituales en el desarrollo del proyecto es la asimilación por parte de los actores implicados de los tiempos que se requieren para llevar a cabo las medidas de actuación definidas, especialmente las que requieren una intervención en el espacio público. Para evitar la ansiedad que ello puede generar, es necesario dejar claro desde el principio que se trata de un proyecto de largo recorrido, que tiene fases de intervención



En el colegio en el distrito de Poblenou de Barcelona.
Fuente: P. Avellaneda.

muy activas, pero también otras más pasivas y dilatadas. Esto también puede resolverse acelerando los tiempos de actuación de la administración pública y programando actividades relativas al proyecto a desarrollarse en períodos de menos actividad. la movilidad sostenible en la ciudad de Lleida (España).

Otro elemento crítico es el de la participación, que debe ser asimilada, especialmente por los impulsores del proyecto, conscientes de las dificultades que ello supone. Llegar a un consenso entre las muchas partes implicadas y la coordinación del trabajo coparticipado son obstáculos importantes, pero, también, son un reto que debe transformarse en un incentivo que permita trabajar por una educación en la movilidad y la convivencia desde una perspectiva integral. En este sentido, otra de las dificultades del proyecto es la incorporación de sus verdaderos protagonistas: los niños y jóvenes. Para ello, deben establecerse mecanismos específicos que permitan su participación como sujetos activos del proyecto, involucrándolos tanto en el análisis de la situación de partida como en las propuestas de solución a los problemas identificados.

Finalmente, suele aparecer el problema de qué hacer una vez que se ha ejecutado el plan de acción. En algunas ocasiones, esto supone la pérdida de interés por parte de algunos de los agentes, lo que convierte el proyecto en un mero instrumento de mejora

de la seguridad vial. Para ello, deben programarse actividades periódicas relacionadas con los objetivos del proyecto, se deben seguir reforzando las actividades pedagógicas y educativas, y se debe convertir a los protagonistas del proyecto en impulsores o asesores de otros proyectos similares que puedan surgir en su entorno.

Si bien antes se hablaba del Cycling officer del programa Bike it de Sustrans, hay que mencionar que la labor del técnico debe complementarse con la del Champion, la figura del responsable del proyecto dentro del centro educativo. Una vez finalizada la labor de dinamización y guía del técnico, el Champion (suele ser uno de los profesores) debe continuar la tarea y con el Plan de promoción de la movilidad en bicicleta en su centro.

Pau Avellaneda

pau.avellaneda@uab.cat

Esther Anaya

estheranaya@gmail.com