



UNIVERSIDAD DE VALLADOLID

Facultad de Educación de Segovia

(Campus María Zambrano)

TRABAJO DE FIN DE GRADO EDUCACIÓN PRIMARIA, MENCIÓN
EDUCACIÓN FÍSICA

DESPLAZAMIENTO ACTIVO ESCOLAR

Autora: Verónica Sancho Arranz

Tutor: Juan Manuel Gea Fernández

2017-18

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN.....	3
2. OBJETIVOS	3
3. JUSTIFICACIÓN	3
3.1 Relevancia del tema	3
3.2 Fundamentación curricular	5
4. MARCO TEÓRICO.....	9
4.1 Desplazamiento Activo	9
4.2 Origen del Desplazamiento Activo	9
4.3 Camino Escolar Seguro	11
4.4 Importancia del Desplazamiento Activo Escolar	12
4.5 Ventajas e inconvenientes del Desplazamiento Activo Escolar	14
4.6 Proyectos de Desplazamiento Activo	15
5. ANÁLISIS PROYECTO CEIP FRAY JUAN DE LA CRUZ	22
6. PROPUESTA DE INTERVENCIÓN.....	23
7. CONCLUSIONES Y DISCUSIÓN	26
8. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	27
ANEXOS	32

RESUMEN

“*Desplazamiento Activo Escolar*”. Se trata de un Trabajo de Fin de Grado (TFG) en el que se realiza una revisión teórica acerca de los conceptos Desplazamiento Activo, Desplazamiento Activo Escolar y Camino Escolar, que nos servirá como base para el desarrollo y análisis de una propuesta didáctica de Camino Escolar Seguro en un Centro de Educación Infantil y Primaria (CEIP) en la ciudad de Segovia. El objetivo general del programa es fomentar el Desplazamiento Activo en la comunidad escolar, mediante el diseño de un Camino Escolar Seguro y actividades que promuevan dicho concepto. Así, se incluye una propuesta de intervención en torno al mismo. Para finalizar, se aportan las conclusiones derivadas de todo el proceso.

Palabras clave: Desplazamiento Activo, Camino Escolar, Conductas Saludables, Movilidad Sostenible, Centro Educativo.

ABSTRACT

“*Active Commuting to School*”. In this study a theoretical review is carried out about the following concepts: Active Commuting, Active Commuting to School and The School Path Movement. It will provide the basis for the design of a didactic approach about School Path Movement in a school of Segovia (Spain). The general aim of this study is to enhance Active Commuting in the school community by the design of a Safe School Path and performing activities to develop such concept. Furthermore, an intervention proposal about the project is included. Finally, the conclusions of the whole process are provided.

Keywords: Active Commuting, The School Path Movement, Healthy Behaviours, Sustainable Mobility, School.

1. INTRODUCCIÓN

Este TFG consiste en un acercamiento al concepto Desplazamiento Activo, entendiendo este como el traslado diario andando o en bicicleta para ir al colegio, al trabajo o a lugares de ocio. Nos hemos centrado en el desplazamiento a la escuela, es por eso que definiremos lo que concebimos como Camino Escolar. Además, analizaremos las fases, agentes y factores a evaluar en un proyecto de desplazamiento activo escolar que está en marcha en un centro concreto de la ciudad de Segovia (España). Por último, incluimos una propuesta de intervención en dicho centro.

2. OBJETIVOS

Los objetivos propuestos para este TFG son:

- ✓ Definir los conceptos Desplazamiento Activo y Camino Escolar, sus orígenes y puesta en práctica en varios contextos.
- ✓ Analizar ventajas e inconvenientes del Desplazamiento Activo Escolar.
- ✓ Profundizar en el proyecto Camino Escolar del CEIP Fray Juan de la Cruz.
- ✓ Establecer una propuesta de intervención, con el objetivo de promover el Desplazamiento Activo Escolar en dicho centro.

3. JUSTIFICACIÓN

3.1 RELEVANCIA DEL TEMA

Son muchas las razones por las que creemos en la relevancia del presente TFG, es por ello que dedicaremos un apartado a las ventajas del Desplazamiento Activo al Colegio. Citaremos a continuación las más relevantes, a rasgos generales, para después profundizar acerca de ellas en dicha sección.

En una época en la que predomina la obesidad y -desafortunadamente cada vez más-, la obesidad infantil, fruto del sedentarismo creciente en nuestra sociedad y del tipo de alimentación como se recoge en el programa Perseo (2007), el estudio AVENA (2003) o HELENA (2007), con los que se investigó acerca del estado de salud, la situación metabólico-nutricional y los hábitos de comportamiento de una muestra representativa de jóvenes de España. Este aumento a nivel mundial hizo que la OMS (2004), la declarase *epidemia del siglo XXI*. Autores como Chillón et al 2012, Sánchez Echenique 2012 nos muestran ejemplos de propuestas de intervención en torno al tema del presente TFG: Desplazamiento Activo Escolar.

A través de nuestra propuesta, no sólo nos dirigimos a tratar de que permanezca el hábito saludable en los que ya lo realizan, sino a promover el cambio en aquellos que no lo hacen. Se trata de utilizar tiempos de la rutina diaria en los que integrar ejercicio físico como parte de esta. “La evidencia científica muestra que los jóvenes que se desplazan al colegio en bicicleta tienen mayores niveles de condición física en comparación con los que se desplazan de forma pasiva” (Chillón y otros, 2012, citado en Villa-González y Pérez-López 2014, p.25). Además, también existe cierta evidencia sobre la existencia de menores niveles de grasa corporal en niños y niñas que se desplazan de forma activa al colegio respecto a los que lo hacen de forma pasiva (Lubans et al, 2011). Otros efectos que justifican el desplazamiento activo al colegio son los beneficios sociales (Panter et al, 2010) y ambientales (Rojas-Rueda et al, 2012) (citado en Villa-González y Pérez-López 2014, p.25).

Por otro lado, establecemos el objetivo de reducir la contaminación ambiental derivada de aquellas formas de transporte pasivo (coche, autobús, moto...) (Villa-González y Pérez-López 2014). Nos parece de vital importancia el cuidado del medio ambiente en una sociedad en la que demasiadas veces este no se tiene en cuenta, o no se le da la relevancia que realmente posee. Actualmente no cabe duda de que el cambio climático es un hecho; reducir las emisiones de dióxido de carbono es imprescindible para nuestro planeta.

Creemos en la Educación como herramienta de cambio para poner en práctica hábitos saludables y cuidadosos con el medio ambiente. Una Educación que irá dirigida no sólo a niños, niñas y jóvenes, sino a todos aquellos agentes involucrados: familia, profesorado, instituciones...etc., ya que estos tienen también mucho que aportar al

respecto. De hecho, su actuación será decisiva para que nuestra propuesta tenga éxito, ya que los seres humanos aprendemos fundamentalmente por imitación. Se trata de implicar a toda la comunidad educativa. Ejemplo de ello son las iniciativas como la desarrollada en la Universidad de León: <https://www.ulenbici.com/> o en la Universidad de Granada: <https://canal.ugr.es/noticia/presentacion-del-proyecto-muevete-la-ugr/>

En definitiva, creemos que el tema elegido es innovador y necesario porque, a pesar de que surgió hace un tiempo, no se le ha dado la importancia que merece hasta ahora.

3.2 FUNDAMENTACIÓN CURRICULAR

3.2.1 Vinculación con las competencias del título

La conclusión de los estudios de Grado tiene lugar mediante la elaboración y defensa pública del Trabajo de Fin de Grado, orientado a la evaluación de competencias asociadas al título. En lo que respecta a la relación de este trabajo con las **competencias** propias del título de Graduada en Educación Primaria, podemos señalar especialmente las siguientes. Aparecen citadas textualmente de la **Memoria de plan de estudios del título de Grado Maestro/Maestra en Educación Primaria por la Universidad de Valladolid** (pp. 28-30):

2) Que los estudiantes sepan aplicar sus conocimientos a su trabajo o vocación de una forma profesional y posean las competencias que suelen demostrarse por medio de la elaboración y defensa de argumentos y la resolución de problemas dentro de su área de estudio –la Educación–. Esta competencia se concretará en el desarrollo de habilidades que formen a la persona titulada para:

- b. Ser capaz de analizar críticamente y argumentar las decisiones que justifican la toma de decisiones en contextos educativos
- c. Ser capaz de integrar la información y los conocimientos necesarios para resolver problemas educativos, principalmente mediante procedimientos colaborativos.

d. Ser capaz de coordinarse y cooperar con otras personas de diferentes áreas de estudio, a fin de crear una cultura de trabajo interdisciplinar partiendo de objetivos centrados en el aprendizaje.

3) Que los estudiantes tengan la capacidad de reunir e interpretar datos esenciales (normalmente dentro de su área de estudio) para emitir juicios que incluyan una reflexión sobre temas esenciales de índole social, científica o ética. Esta competencia se concretará en el desarrollo de habilidades que formen a la persona titulada para:

a. Ser capaz de interpretar datos derivados de las observaciones en contextos educativos para juzgar su relevancia en una adecuada praxis educativa.

b. Ser capaz de reflexionar sobre el sentido y la finalidad de la praxis educativa.

c. Ser capaz de utilizar procedimientos eficaces de búsqueda de información, tanto en fuentes de información primarias como secundarias, incluyendo el uso de recursos informáticos para búsquedas en línea.

4) Que los estudiantes puedan transmitir información, ideas, problemas y soluciones a un público tanto especializado como no especializado.

5) Que los estudiantes hayan desarrollado aquellas habilidades de aprendizaje necesarias para emprender estudios posteriores con un alto grado de autonomía. La concreción de esta competencia implica el desarrollo de:

a. La capacidad de actualización de los conocimientos en el ámbito socioeducativo.

b. La adquisición de estrategias y técnicas de aprendizaje autónomo, así como de la formación en la disposición para el aprendizaje continuo a lo largo de toda la vida.

c. El conocimiento, comprensión y dominio de metodologías y estrategias de autoaprendizaje.

d. La capacidad para iniciarse en actividades de investigación

e. El fomento del espíritu de iniciativa y de una actitud de innovación y creatividad en el ejercicio de su profesión.

6) Que los estudiantes desarrollen un compromiso ético en su configuración como profesionales, compromiso que debe potenciar la idea de educación integral, con actitudes críticas y responsables; garantizando la igualdad efectiva de mujeres y hombres, la igualdad de oportunidades, la accesibilidad universal de las personas con discapacidad y los valores propios de una cultura de la paz y de los valores democráticos.

3.2.2 Competencias de la Educación Primaria

En cuanto a la relación del presente TFG con las **competencias de la Educación Primaria** señaladas en el Real Decreto 126/2014 de 28 de febrero por el que se establece el currículo básico de la Educación Primaria, encontramos vinculación directa con las siguientes (p. 19342):

5º Competencias sociales y cívicas.

7º Conciencia y expresiones culturales.

Basándonos en las orientaciones de la Unión Europea, encontramos la insistencia de la necesidad de adquisición de las competencias clave por parte de la ciudadanía como condición imprescindible para alcanzar un desarrollo personal, social y profesional completo que sintonice con las demandas de un mundo globalizado.

DeSeCo (2003) definió el concepto *competencia* como la capacidad de responder a demandas complejas y llevar a cabo tareas diversas de manera adecuada. La competencia “supone una combinación de habilidades prácticas, conocimientos, motivación, valores éticos, actitudes, emociones, y otros componentes sociales y de comportamiento que se movilizan conjuntamente para lograr una acción *eficaz*”. (OCDE, proyecto DeSeCo, 2002, p. 8). Se contemplan como conocimiento en la práctica -es decir, adquirido a través de la participación activa en prácticas sociales- y, como tales, se pueden desarrollar tanto en el contexto educativo formal -a través del currículo-, como en los no formales e informales.

Ya que el aprendizaje basado en competencias se caracteriza por su transversalidad, su dinamismo y su carácter integral. El proceso de enseñanza-aprendizaje competencial debe abordarse desde todas las áreas de conocimiento, y por parte de las diversas instancias que conforman la comunidad educativa.

3.2.3 Objetivos de la Educación Primaria

Respecto a la relación de la propuesta con los **objetivos de la Educación Primaria** incluidos también en dicho decreto, encontramos correspondencia con los citados a continuación de forma textual (p. 19353, 19354):

Artículo 7. Objetivos de la Educación Primaria.

a) Conocer y apreciar los valores y las normas de convivencia, aprender a obrar de acuerdo con ellas, prepararse para el ejercicio activo de la ciudadanía (...)

d) Conocer, comprender y respetar las diferentes culturas y las diferencias entre las personas, la igualdad de derechos y oportunidades de hombres y mujeres y la no discriminación de personas con discapacidad.

k) (...) utilizar la educación física y el deporte como medios para favorecer el desarrollo personal y social.

n) Fomentar la educación vial y actitudes de respeto que incidan en la prevención de los accidentes de tráfico.

3.2.4 Elementos transversales

Además de estos objetivos, de acuerdo con el *Artículo 10* del mismo decreto, encontramos los siguientes **elementos transversales** relacionados con el tema que nos ocupa. Se citan de manera textual (p. 19356):

5. Las Administraciones educativas adoptarán medidas para que la actividad física y la dieta equilibrada formen parte del comportamiento infantil. (...) Promoverán la práctica diaria de deporte y ejercicio físico por parte de los alumnos y alumnas durante la jornada escolar, en los términos y condiciones que, siguiendo las recomendaciones de los organismos competentes, garanticen un desarrollo adecuado para favorecer una vida activa, saludable y autónoma. El diseño, coordinación y supervisión de las medidas que a estos efectos se adopten en el centro educativo, serán asumidos por el profesorado con cualificación o especialización adecuada en estos ámbitos.

6. En el ámbito de la educación y la seguridad vial, las Administraciones educativas incorporarán elementos curriculares y promoverán acciones para la mejora de la convivencia y la prevención de los accidentes de tráfico, con el fin de que el alumnado conozca sus derechos y deberes como usuario de las vías, en calidad de peatón, viajero y conductor de bicicletas, respete las normas y señales, y se favorezca la convivencia, la tolerancia, la prudencia, el autocontrol, el diálogo y la empatía con actuaciones adecuadas tendentes a evitar los accidentes de tráfico y sus secuelas.

4. MARCO TEÓRICO

4.1 DESPLAZAMIENTO ACTIVO

¿Qué es el Desplazamiento Activo? El término *desplazamiento* en Física, es el cambio de posición de un cuerpo entre dos instantes o tiempos bien definidos. En Mecánica, el desplazamiento es el vector que define la posición de un punto o partícula en relación a un origen A con respecto a una posición B. De acuerdo a la definición que ofrece la Real Academia Española (RAE), se trata de la acción y efecto de desplazar. Entendiendo *desplazar* como trasladarse, ir de un lugar a otro. En cuanto al adjetivo *activo*, viene del latín *actīvus* y se refiere -según la RAE- a que obra o tiene capacidad de obrar.

El Desplazamiento Activo consiste en una propuesta que se plantea a la población para que el itinerario de casa al centro escolar, al trabajo o a lugares de ocio, tanto de ida como vuelta, se realice andando o en bicicleta. Frente al desplazamiento pasivo, que se realiza en transportes motorizados o mecánicos, tales como: coche, autobús, metro, tren, moto...

4.2 ORIGEN DEL DESPLAZAMIENTO ACTIVO

Antes de nada, estamos de acuerdo con Román Rivas y Salís Canosa (2010) en que conviene pararse a pensar y replantearse el concepto que tenemos de ese período al que hemos denominado *infancia*. Se trata de un concepto ambiguo que no está universalmente acotado en todas las culturas por igual, ni lo ha estado en todas las épocas. “El recorte drástico de autonomía en los desplazamientos cotidianos y en el uso

y disfrute de los espacios públicos, se asocia con el imperio de la movilidad motorizada en las ciudades occidentales”. (p.23)

Hay estudios en los años noventa que exponen la desaparición de niños y niñas de las calles de las ciudades Hillman, Adams, Whitelegg, (1990). Uno de los factores a tener en cuenta en este fenómeno es la sobreprotección ejercida hacia este grupo de población, sobre todo en las sociedades occidentales. Se trata de una paradoja el hecho de que queramos lo mejor para los niños y niñas, pero estos no tengan cabida en nuestras ciudades ni espacios públicos, si no es bajo la supervisión y dependencia adulta. “Parece como si hubiese un pensamiento común o, mejor dicho, un temor común (...) que considera inadecuada la libertad infantil, asociándola con desorden, inseguridad y conflicto”. (Román Rivas y Salís Canosa, 2010, p. 24)

Creemos que dicha sobreprotección lleva a una vulnerabilidad y fragilidad de los menores que hacen disminuir sus capacidades de actuación. Pensamos, al igual que Tonucci (2003), que para crecer y aprender, los menores tienen que correr riesgos.

En España, entre los años 70 y 80 se produce un incremento en la demanda del transporte y en la puesta en circulación de vehículos motorizados, fruto de un mayor acceso al automóvil y de una falta de políticas estructuradas de transporte urbano.

Sin embargo, no podemos atribuir el miedo a la calle solamente al aumento del tráfico, sino que existe una sensación de inseguridad generalizada que además, se magnifica en los medios de comunicación. A pesar de que los datos de delincuencia y vandalismo en España son realmente bajos comparados con otros países europeos como Reino Unido, Alemania, Francia o Suecia como se recoge en los datos del Ministerio del Interior (2010).

Por otro lado, resulta curioso como coloquialmente (y en las señales de tráfico), se tipifican como peligros niños/as jugando o en las entradas de las escuelas, ciclistas circulando, incluso puentes que son cambiados o árboles que son talados por dicha razón, ya que supuestamente a causa de los cuales ha habido algún accidente. Cabe preguntarse al respecto... ¿cuáles son realmente los peligros? ¿no serán esas máquinas de acero de más de una tonelada, que alcanzan una gran velocidad, y que aún circulando a escasa velocidad, al colisionar con un cuerpo humano pueden ocasionar graves daños,

lo verdaderamente peligroso? Y es que además, son manejadas por personas que pueden errar, intencionadamente o no.

4.3 CAMINO ESCOLAR SEGURO

Tal y como explican Román Rivas y Salís Canosa (2010), abordar el derecho a la ciudad por parte de los menores se podría haber realizado a través de otros métodos, como la recuperación del juego en las calles o cualquier otro tipo de desplazamiento. “Pero lo cierto es que para bien y para mal, los colegios son los epicentros de la vida cotidiana de la infancia y su carácter obligatorio hace que estos recorridos sean algo común a todo tipo de niños y niñas comprendidos entre los seis y los doce años” (p. 13)

Además, las escuelas unifican a todo un conjunto de personas interesadas y dedicadas a la infancia, que pueden unir fuerzas y colaborar en el desarrollo de la propuesta. Pero esta aparente facilidad inicial tiene también desventajas. Los centros educativos están sobrecargados de trabajo y de responsabilidades, precisamente porque todo lo que concierne a los menores se canaliza a través de ellos. El proyecto de camino escolar es otro elemento que se suma a la larga lista de iniciativas públicas y privadas que utilizan a los centros educativos como mediadores.

Si la propuesta se centra solamente en la escuela, se puede reforzar esta perversa exclusividad del ámbito educativo en todo lo que atañe a la infancia, inhibiéndose otros ámbitos políticos y sociales de su responsabilidad en el bienestar de la población infantil y juvenil. Por eso, tenemos que insistir en que, aunque se denominen *caminos escolares*, no son proyectos de carácter eminentemente o únicamente educativos. Sino que “son iniciativas dirigidas a que los menores puedan moverse con seguridad y autonomía por las calles y recuperen el uso y disfrute del espacio público” (Román Rivas y Salís Canosa 2010, p. 13).

¿Qué es el Camino Escolar? Es el recorrido desde los hogares de los y las estudiantes hasta el colegio.

¿Qué se pretende con un programa de Camino Escolar Seguro?

-Que inmediaciones del colegio sean un entorno “amigable”, donde niñas y niños vivan, experimenten y aprendan

-Favorecer la autonomía. Contribuir al desarrollo de la infancia a través de una autonomía progresiva y de su confianza; promoviendo la capacidad de observación, investigación y orientación en el espacio.

-Mejorar la salud de todas las personas, a través de un hábito saludable como es caminar. Aumentar la actividad física diaria, reducir el sedentarismo y el riesgo de obesidad en los escolares.

-Reducir el tráfico, por medio de una disminución en el uso del vehículo privado.

-Mejorar el Medio Ambiente en la ciudad, reduciendo la contaminación.

4.4 IMPORTANCIA DEL DESPLAZAMIENTO ACTIVO ESCOLAR

La Organización Mundial para la Salud (OMS) señala que seis de los siete factores determinantes para la salud están relacionados con la alimentación y el ejercicio físico, por lo que se aconseja que los niños y niñas acumulen 60 minutos o más de actividad física moderada-vigorosa durante cinco días o más a la semana (OMS, 2002). Una forma de alcanzar las recomendaciones de actividad física es caminar o ir en bicicleta a la escuela. De hecho, existe evidencia de que el desplazamiento activo al colegio es una oportunidad para aumentar los niveles de actividad física en jóvenes (Chillón y otros, 2010), y se ha propuesto como un medio para aumentar el nivel de actividad física de los escolares y, posiblemente, prevenir o atenuar los incrementos de peso corporal.

Sin embargo, cada vez son menos los/las jóvenes que durante la infancia y la adolescencia se desplazan activamente al centro escolar. Desde la perspectiva de un modelo ecológico de la conducta de actividad física, son múltiples los factores que influyen en la decisión de cómo desplazarse al colegio. Entre los que condicionan el transporte activo, los ambientales, la seguridad, la planificación y factores psicosociales (p. ej., la distancia del hogar al centro escolar, la cantidad de cruces e intersecciones, la existencia o no de carriles bici, etc.) parecen mediar la decisión final de padres/madres e hijos/as por desplazarse de manera activa o pasiva (Molina-García et al 2016, p. 427).

En este sentido, la percepción de barreras al acceso a medios de transporte activo constituye uno de los principales aspectos perjudiciales para el transporte activo al centro educativo. Las barreras se entienden como aquellos factores que impiden o dificultan el desplazamiento activo al centro escolar. En España han sido pocos los estudios que han analizado dichas barreras. Un estudio en la provincia de Granada constató que las principales eran la lejanía, el tiempo, el tráfico, la falta de aceras, el miedo, la negativa de las familias, el cansancio y la meteorología. Villa-González, Rodríguez-López, Huertas FJ, et al (2012).

Recientemente, se ha desarrollado y validado un cuestionario fundamentado en el modelo ecológico del comportamiento que permite medir la percepción de barreras en el desplazamiento activo en el contexto norteamericano (Forman y Noman, 2008).

Se ha demostrado también que el desplazamiento activo está relacionado con mayores niveles de capacidad cardiorrespiratoria, reconocido como un marcador de salud en niños y adolescentes (Rodríguez- López et al 2013).

Además, como decíamos al principio, existe cierta evidencia sobre la existencia de menores niveles de grasa corporal en niños y niñas que se desplazan activamente al colegio respecto a los que se desplazan de forma pasiva (Lubans y otros, 2011). Otros efectos que justifican el desplazamiento activo al colegio son los beneficios sociales (Panter y otros, 2010) y ambientales (Rojas-Rueda y otros, 2012).

La mayoría de los estudios revelan una asociación positiva entre el desplazamiento activo al colegio y el nivel socioeconómico (Chillón y otros, 2009). Respecto a los determinantes ambientales, las variables que más influyen en el modo de desplazamiento al colegio son: la preocupación de padres y madres sobre el peligro y el tráfico del trayecto, la permanencia de adultos en casa tras la jornada escolar cuando los niños/as llegan a la misma, el horario laboral de padres y madres, la distancia y características físicas del trayecto de casa al colegio, y la existencia o no de transporte público (Timperio y otros, 2006). (Citado en Villa-González y otros, 2014)

4.5 Ventajas e inconvenientes del Desplazamiento Activo Escolar

VENTAJAS ☺	INCONVENIENTES ☹
<ul style="list-style-type: none"> • Reducción del impacto ambiental: contaminación, ruidos, atascos... • Aumento de la salud: disminución obesidad, aumento capacidad cardiorespiratoria... → disminución gasto público en salud • Aumento felicidad y bienestar • Aumento autoestima/autoconcepto • Aumento esperanza de vida • Disminución de estrés • Aumento rendimiento académico • Fomento interrelaciones entre escolares, familias, vecindario... • Ahorro económico • Mayor conocimiento de la ciudad/barrio • Aprendizaje normas seguridad vial 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Miedo de padres y madres ○ Distancia ○ Tiempo meteorológico ○ Comodidad → colegio de camino al trabajo de padre/madre ○ Barreras urbanas

Tabla 1. Ventajas e inconvenientes de los desplazamientos activos al colegio.

Fuente: elaboración propia

4.6 PROYECTOS DE DESPLAZAMIENTO ACTIVO

4.6.1 Proyectos internacionales

- Las noticias de los primeros proyectos de camino escolar se sitúan en una ciudad danesa en los años 70. Pero no será hasta los años 90 cuando se difunda este concepto y se comiencen a promover planes en distintas localidades centroeuropeas y del mundo anglosajón, como Estados Unidos, Canadá, Australia o Nueva Zelanda. Un momento en el que los impactos de la motorización comienzan a observarse cada vez con más preocupación, tras varias décadas de incremento continuado de los vehículos motorizados.
- En Italia, y a continuación en otros países latinos como España o Argentina, la huella de Francesco Tonucci marca un nuevo rumbo en los proyectos de camino escolar. La autonomía infantil se sitúa en el centro del discurso y en uno de sus objetivos ineludibles.
- Una de las primeras propuestas de desplazamiento activo fue el autobús escolar andante o pedibús que nació en Dinamarca y consiste en que los niños y niñas, en lugar de ir acompañados por sus madres/padres, son acompañados por una persona adulta que los recoge en el recorrido, como si fuera un autobús. Se establecen unas paradas donde los padres/madres acompañan a sus hijos/as, el adulto los recoge y les lleva a la escuela.

En esta propuesta podemos echar en falta autonomía de los pequeños, que se ganaría si fuesen ellos solos (aprovechando que hacen el mismo recorrido y lo conocen porque lo realizan a diario), pero se gana en impacto ambiental.

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

Además de crear conciencia y promover el desplazamiento andando y en bicicleta con las personas locales, se involucraron en llevarlo a cabo también con la gente que venía de turismo. Lo que constituía una manera de poderlo implantar después en otros países y luchar por la longevidad del proyecto.

- El proyecto europeo STARS (2013-2016) reunió a 9 socios implementadores conjuntamente con expertos en movilidad, autoridades y organizaciones, con un objetivo conjunto: incrementar el número de alumnos que van en bici a y desde el colegio que antes viajaban en coche.

Estas son las ciudades implicadas:

-  Londres, UK (Hackney)
-  Edimburgo, UK
-  Cracovia, Polonia
-  Budapest, Hungría
-  Madrid, España
-  Milan, Italia,
-  Bruselas, Bélgica
-  Bielefeld, Alemania
-  Provincia de Noord Brabant, Holanda

El proyecto STARS ha llevado a cabo dos programas de cambio de comportamiento:

-El **programa de acreditación STARS** que permite a los centros de primaria trabajar de forma independiente para mejorar sus niveles de ciclismo. Los centros trabajan a su manera para conseguir mejorar su acreditación bronce y llegar a una acreditación oro.

-El **Programa de colaboración entre iguales** se dirige a jóvenes de 11-19 años. El programa tiene como objetivo el otorgar a los jóvenes sus propias herramientas. El principio esencial es que los estudiantes sean capaces de persuadir a sus iguales para que utilicen sus propias ideas y actividades.

Cada centro STARS, incorporó a un número de estudiantes para que trabajaran como Jóvenes Embajadores Viajeros para conseguir que sus compañeros/as participen activamente en el Reto Ciclista, y diseñar y llevar a cabo diversas actividades para promocionar el ciclismo y el desplazamiento activo.

4.6.2 Proyectos nacionales

- **Barcelona**

Fue una de las primeras ciudades de España en organizar el proyecto de Camino Escolar. El objetivo del mismo es que los chicos y las chicas de la ciudad ganen autonomía personal y calidad de vida mientras van y vienen solos a la escuela, pasean por el parque o van al centro a hacer deporte, fomentando al mismo tiempo un compromiso de participación de la comunidad. Para conseguirlo es necesario incidir tanto en la población infantil como en la adulta, por eso hay que generar actuaciones que contribuyan al replanteo de actitudes por ambas partes: los chicos y las chicas deben poder experimentar y aprender a valorar los riesgos mientras la comunidad debe contribuir a poner las condiciones de viabilidad.

- **Segovia**

A. El Programa de Educación Ambiental *“De mi escuela para mi ciudad”* nació en el año 1998 en Segovia con la mejora ambiental como objetivo principal. Está basado en las ideas recogidas del libro *“La ciudad de los niños”* de Tonucci (2001), y fue coordinado por el Ayuntamiento y la Consejería de Educación, además de contar con el apoyo de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.

- El primer período (1998-2003) sirvió para conocer y analizar la situación ambiental de Segovia:
 - Curso 1998/99: Segovia desde la mirada de los niños.
-“Mapa emocional de Segovia: la ciudad desde la mirada de los niños” recoge una imagen global del paisaje urbano a través de las emociones de los niños y niñas.
 - Curso 1999/2000: Segovia: ese organismo llamado ciudad.

-Elaboración de un diagnóstico medioambiental de la ciudad y realización del “Concurso de Ideas Felices para mejorar Segovia” para que la ciudad sea más habitable.

- Curso 2000/01: “Eco-auditorías ambientales”.

-Plan de actuación para realizar ecoauditorías escolares centradas en los patios de recreo. La ecoauditoría es un instrumento de evaluación y mejora ambiental.

-Material didáctico de apoyo.

-Comisiones Ambientales impartidas por el Centro Nacional de Educación Ambiental (CENEAM).

- Curso 2001/02: “Ecoauditorías Ambientales”.

-Ecoauditoría del patio escolar.

-Proyecto de Mejora Ambiental del Patio.

-II Fiesta del Día del Patio.

- Curso 2002/03: “Un compromiso con el medio ambiente”.

-Curso de formación del grupo de voluntariado ambiental.

-“*Dale cuerda al Regimiento*”: disfrute de un espacio recuperado.

-III Fiesta del Día del Patio. Se celebra una jornada con actividades de murales sobre la ciudad, juegos con paracaídas, taller de expresión corporal...

-Curso-taller “*Pasado, presente y futuro de un proyecto de participación ambiental en Segovia*”. Puesta en marcha del Laboratorio de Mejora Ambiental de Segovia.

Los principales logros de esta primera etapa fueron:

-Se formó un grupo de trabajo infantil que desarrolló acciones e iniciativas del programa.

-Se consolidó un grupo de Laboratorio de Participación y ha sido el encargado de coordinar las diferentes actuaciones del programa.

-Se reconoció y premió en el Congreso Nacional de Medio Ambiente de 2002 como una de las diez prácticas ejemplares de educación ambiental en España.

-Se generó una estructura y un hábito estable de participación entre un gran número de centros escolares, concretamente, 25 de los 27 centros de Educación Primaria, Secundaria e Infantil de la ciudad.

-Se formó a los docentes en el aspecto educativo ambiental y de participación infantil.

➤ Posteriormente, ha tenido lugar una segunda etapa, más orientada al tema que nos ocupa, del año 2003 al 2008:

- “Los niños, la calle y el camino escolar”

- Curso 2003/04: Movilidad urbana: el camino escolar.

- Modos de desplazamiento de los niños a los centros escolares.

- Solos o acompañados.

- Caminos escolares, zonas conflictivas.

- Los peligros de la calle.

- Lo que la calle ofrece.

- Otras personas/colectivos y sus problemas.

- Quién nos ayuda en la calle.

- Curso 2004/05: Establecimiento de caminos seguros a la escuela.

- Diseño de caminos seguros a la escuela.

- Propuesta de cambios en infraestructuras y movilidad urbana.

- Propuesta de modos de comportamiento de los niños en la calle.

- Red de apoyo a los niños/as: comerciales, jubilados, policía, AMPAS, etc.

-“Los niños y los espacios de juego y ocio en la ciudad”

- Curso 2005/06: ¿Dónde jugamos los niños?
- Curso 2006/07: Ocupamos la calle y el parque.
- Curso 2007/08: Evaluación de estos diez años.

B. El Ayuntamiento de Segovia, en colaboración con el **C.E.I.P. “Martín Chico”**, ha puso en marcha el curso escolar 2014-15 el proyecto de Camino Escolar Seguro. Una iniciativa surgida a petición del AMPA del colegio. Su pretensión es que los alumnos/as reconquisten las calles y recuperen la saludable costumbre de ir caminando al colegio, disminuir el número de vehículos que se aglomeran cada día a la puerta de los colegios, fomentar la convivencia vecinal y afianzar la confianza y autoestima de los niños/as, reforzando al mismo tiempo las relaciones sociales y la relación con el entorno.

- **Valladolid**

Los colegios “García Quintana” y “Miguel de Cervantes” ensayan el Camino Escolar Seguro. Una iniciativa promovida por el Ayuntamiento, DGT y Educación. El desarrollo del proyecto abarcará hasta junio de 2016 e involucrará a toda la comunidad educativa. El objetivo principal es incrementar la autonomía infantil, y para ello hay que crear las condiciones de seguridad necesarias. Los escolares se sentirán así partícipes activos dentro de su ciudad, con sus derechos y obligaciones, fortaleciéndose la confianza social a través del compromiso de asociaciones, redes de vecindario y comerciantes, para que velen por el bienestar de los escolares cuando estén en el espacio público.

- **Ciudad Real**

Iniciado durante el curso 2014-2015, este proyecto se desarrollará de manera integral en dos centros educativos el CEIP Santo Tomás de Villanueva y CEIP Marianistas, extendiéndose al resto en años sucesivos.

- **Valencia**

El ayuntamiento de Valencia comenzó a desarrollar el proyecto en 2014. A partir del curso 2015 2016 y en colaboración con la DGT se va a impulsar el mismo, siendo su principal objetivo la promoción de la movilidad "segura y sostenible".

- **Narón (A Coruña)**

¿Cómo mejorarías el camino escolar de los alumnos? FUNDACIÓN MAPFRE publicó un Informe de inspección de seguridad vial en centros escolares de Narón en el que se recogen los principales problemas que identifican los padres y profesores en relación a la seguridad vial en el entorno escolar de los centros educativos del municipio de A Coruña. El informe plantea también una serie de iniciativas para dar respuesta a estas preocupaciones.

- **Zaragoza**

El curso escolar 2012-13, el Ayuntamiento de Zaragoza, recogiendo la petición formulada desde el Pleno Infantil Municipal, decidió impulsar el Proyecto Camino Escolar en la ciudad, el cual está siendo coordinado desde las Áreas de Cultura, Educación y Medio Ambiente y Servicios Públicos y Movilidad.

- **Melilla**

En la ciudad autónoma la DGT desarrolla un proyecto de camino escolar seguro en colaboración con diferentes centros educativos.

Afortunadamente, cada vez son más las iniciativas que se están llevando a cabo en torno al Camino Escolar. Como vemos, realmente existen cantidad de proyectos (y cada vez más) que se han llevado a cabo y han funcionado, o que están en curso de aplicación. Podemos emplear estas propuestas como base para otras futuras, ya que la mayoría son extrapolables a distintos contextos. Nos pueden servir además de incentivo y motivación para inspirarnos y crear otras nuevas propuestas. Sin ir más lejos, ese ha sido mi caso en este TFG.

5. ANÁLISIS PROYECTO CEIP FRAY JUAN DE LA CRUZ

Tal y como afirman Román Rivas y Salís Canosa (2010), las iniciativas de camino escolar resultan ilusionantes y atractivas, pero como pasa con gran parte de los asuntos que afectan a la infancia, no logran adquirir la seriedad y la implicación política o ciudadana que exige un proyecto de estas características. Así, es habitual que se muevan en un espacio complicado de definir entre el éxito mediático y el vacío de realidades.

A continuación, mostraremos los pasos que se han dado en el CEIP Fray Juan de la Cruz, en torno al proyecto de Camino Escolar:

- ❖ Primero se realizó una reunión de la Policía con el Equipo Directivo del centro.
- ❖ Encuesta al alumnado, y su consecuente análisis (lo cual se puede ver en los anexos)
- ❖ Formación de los Policías de Barrio
- ❖ Localización de posibles deficiencias en el Camino Escolar
- ❖ Otros

En cuanto a los pasos que se tiene previsto dar en un futuro:

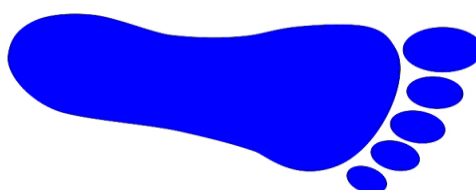
- ❖ Realización de encuestas por parte de las familias (ver anexos)
- ❖ Análisis encuestas familias
- ❖ Charlas a todo el alumnado de Primaria (vídeos, explicar qué es un Camino Escolar, Auditoría del Camino Escolar, Taller “Multas simbólicas”)
- ❖ Análisis de toda la información que se ha recibido (entrevistas, planos del alumnado, información del profesorado, de las familias, etc.)
- ❖ Determinar los Caminos Escolares
- ❖ Adopción de medidas de tráfico
- ❖ Señalizar el Camino Escolar (lo realizarán alumnos y alumnas con ayuda de personal técnico)
- ❖ Recorrido de las calles entorno al colegio del alumnado con los Policías de Barrio
- ❖ Otros



¿Cómo identificar el Camino?



SERÁN FÁCILES DE RECONOCER, HABRÁ PINTADO EN EL SUELO UNA SERIE DE HUELLAS, Y FLECHAS QUE NOS INDICARÁN EL RECORRIDO MAS ADECUADO



26

6. PROPUESTA DE INTERVENCIÓN

Propiciar la reflexión en las aulas sobre movilidad sostenible y vincularlo a una acción concreta, como es el desplazamiento a diario al colegio, aporta enormes ventajas.

En distintos estudios se ha visto que los niños, niñas y jóvenes de hoy en día tienen mucha información sobre medio ambiente, y que realmente están interesados y preocupados por los grandes retos ambientales con los que se enfrenta el planeta. Pero, también es cierto, que rara vez tienen ocasión de vincular estos problemas globales con sus hábitos rutinarios, “quedando en una postura muy “sufridora” y asistiendo al deterioro ambiental con mucha información, pero con pocas herramientas para poder afrontarlo”. (Román Rivas y Salís Canosa, 2010, p. 65)

Por eso, un proyecto de Camino Escolar brinda la oportunidad de crear un vínculo activo entre la mejora de los hábitos cotidianos y la conservación del medio ambiente. Algo que repercute en beneficio directo de niñas y niños y que, además, resulta conveniente para el planeta.

La propuesta que se ofrece para el centro Fray Juan de la Cruz, teniendo en cuenta sus circunstancias y peculiaridades, es la de puesta en funcionamiento de un pedibús (o bus a pie). Se trata de establecer un sistema de paradas para la recogida de los niños y niñas participantes. Por otro lado, se crearán turnos entre las familias, para el acompañamiento de los menores durante el recorrido. El pedibús es una medida para ir experimentando el camino y enseñar a los más pequeños a manejarse con soltura. Como nos dicen desde la DGT, cualquier acción que anime, reconozca premie a quienes llegan caminando a la escuela, será bienvenida. A la vista de cómo se va desarrollando la iniciativa, se les puede ir otorgando progresivamente una mayor autonomía a los menores. Existen herramientas complementarias que pueden ayudar en este proceso, tales como aplicaciones de móvil con localizador gps, (por medio de los cuales se pueden crear alertas de salida y llegada de los puntos establecidos), otras con creadores de grupos con rutas para las familias, relojes inteligentes...etc.

Además, se establecerán acuerdos con los comerciantes para que practiquen un sano control social sobre la seguridad del barrio, y atiendan en la medida de lo posible, a las necesidades de los participantes.

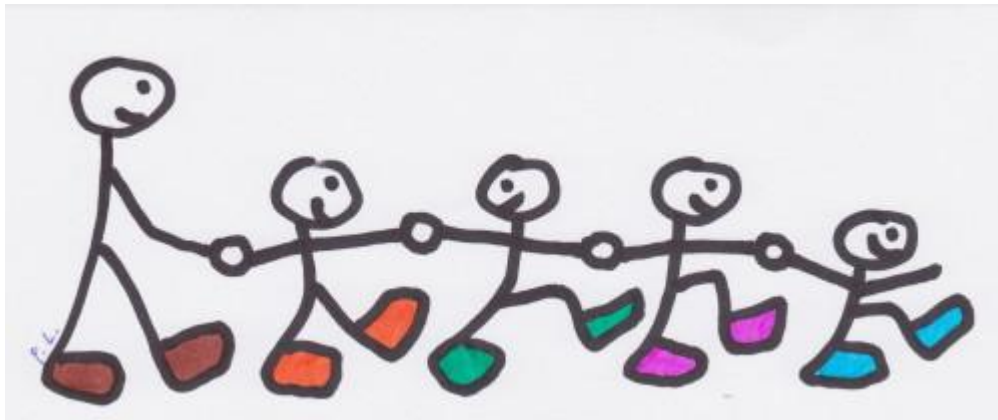


Imagen 1: dibujo de pedibús

Fuente: Google Imágenes

Basándonos en la propuesta de la DGT, podemos establecer las siguientes fases orientativas:

- **Fase 1: Actuaciones previas:**
 - Definición del proyecto
 - Objetivos
 - Creación de Comisión Técnica

- **Fase 2: Diagnóstico**
 - Análisis de la movilidad: hábitos de desplazamiento y recogida de información
 - Elaboración de mapas con itinerarios
 - Identificación de problemas y sus causas

- **Fase 3: Elaboración del plan y propuesta de actuación**
 - En el ámbito formativo y educativo y en el espacio público
 - Calendario y recursos

- **Fase 4: Seguimiento y evaluación**

De manera complementaria al pedibús, se realizarán diferentes actividades dirigidas al fomento del Camino Escolar, en función del nivel y las circunstancias de cada clase (Monterrubio, 2005).

Recordando nuestros objetivos del principio, concretamente el de fomentar el Desplazamiento Activo Escolar en el centro Fray Juan de la Cruz, y lo que esto implica: reducción del uso de vehículos motorizados, se realizarán encuestas tras la implantación de la propuesta para comprobar si se han cumplido.

7. CONCLUSIONES Y DISCUSIÓN

El proceso de elaboración de este trabajo ha constituido para mí una experiencia realmente interesante y enriquecedora. Me ha llevado a reflexionar y ha hecho aumentar mi previo interés acerca del tema tratado. Fundamentalmente mediante las lecturas para la elaboración del marco teórico, junto con el apartado Proyectos de Desplazamiento Activo, he profundizado acerca del Desplazamiento Activo Escolar, lo que me ha proporcionado un conocimiento que antes no tenía. Esto me ha llevado además a cumplir el objetivo número 1: *Definir los conceptos Desplazamiento Activo y Camino Escolar, sus orígenes y puesta en práctica en varios contextos.*

Hemos alcanzado el objetivo número 2: *Analizar ventajas e inconvenientes del Desplazamiento Activo Escolar*, explícitamente a través del apartado 4.5 dedicado a ello. Lo cual, además, me ha hecho reafirmarme en mi previa creencia de la idoneidad del fomento de este tipo de iniciativas. En una época en la cual problemas como el cambio climático o la obesidad infantil acucian a la sociedad, necesitamos encontrar soluciones prácticas que los aborden. Cabe destacar la relevancia del presente proyecto en el contexto actual y la utilidad que brinda en el ámbito educativo.

Esperamos que se superen las trabas tanto políticas como administrativas y se les dé a estos proyectos la prioridad que merecen. Que se sigan promoviendo programas de Camino Escolar, ya que constituyen un beneficio para toda la sociedad a nivel físico, psicológico, medioambiental, social y económico. Como el que hemos analizado en este caso, y que al mismo tiempo nos ha servido para cumplir el objetivo número 3: *Profundizar en el proyecto Camino Escolar del CEIP Fray Juan de la Cruz.*

Apostamos por una actitud optimista dirigida a la concienciación de las personas, porque el cambio es posible, necesario, y está en nuestras manos. Así, abordamos satisfactoriamente el objetivo número 4: *Establecer una propuesta de intervención, con el objetivo de promover el Desplazamiento Activo Escolar en dicho centro.*

En cuanto a las limitaciones de este estudio, conviene reconocer que la propuesta de intervención está dirigida a un centro concreto, y el estudio se ha llevado a cabo a

pequeña escala. Sin embargo, este es aplicable también a otros contextos o proyectos de mayor envergadura, a nivel provincial, nacional o internacional.

De cara a futuras investigaciones en esta línea, estamos de acuerdo con lo que afirma Chillón (2010),

Son necesarias más investigaciones en esta temática. Intervenciones de ámbito educativo a familias, escolares y personal de los centros educativos son una medida idónea para restaurar el hábito de andar al colegio; y estas se deben complementar con intervenciones de ámbito ambiental que garanticen la seguridad en el trayecto de casa al centro educativo. (p. 122)

8. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Chillón P. et al (2009). Socio-economic factors and active commuting to school in urban Spanish adolescents: the AVENA study. *European Journal of Public Health*, 19, (5), 470–476.
Recuperado de <https://doi.org/10.1093/eurpub/ckp048>
- Chillón, P. et al (2010). Active commuting to school in children and adolescents: An opportunity to increase physical activity and fitness. *Scandinavian Journal of Public Health*, 38 (8), 873-879
- Chillón, P. et al (2012). Bicycling to school is associated with improvements in physical fitness over a 6-year follow-up period in Swedish children. *Preventive Medicine*, 55, 108-112
- Chillón, P. et al (2017). Desplazamiento activo al colegio, salud positiva y estrés en niños españoles. *Revista Euroamericana de Ciencias del Deporte*, 6, (1) 117-124
- *DECRETO 40/2007, de 3 de mayo, por el que se establece el Currículo de la Educación Primaria en la Comunidad de Castilla y León* (B.O.C. y L. - N.º 89 de 9 de Mayo de 2007).

- Forman H, Kerr J, Norman GJ, et al. (2008). Reliability and validity of destination-specific barriers to walking and cycling for youth. *Prev Med.* 46, 311–6
- García Fernández, J. (2010). *A modo de evaluación: diez años de mi escuela para mi ciudad. O de cómo una dragona inspiró hermosas historias e insólitas aventuras.* Edita el Ayuntamiento de Segovia.
- Gonzalez-Gross M, Castillo MJ, Moreno L, Nova E, Gonzalez-Lamuno D, Pérez-Llamas F, et al (2003). Alimentación y valoración del estado nutricional de los adolescentes españoles (Estudio AVENA): Evaluación de riesgos y propuesta de intervención. I. Descripción metodológica del proyecto. *Nutrición Hospitalaria*; 18, 15-28.
- Hillman, M.; Adams, J.; Whitelegg, J. (1990). *One false Move... A study of children's independent mobility.* PSI Publications. Londres.
- Ministerio del Interior (2010): Balance sobre Criminalidad y Delincuencia en 2009.
- Molina-García, J., Queraltb, A., Estevana, I., Álvarez, O. & Castillo, I. (2016). Barreras percibidas en el desplazamiento activo al centro educativo: fiabilidad y validez de una escala. *Gac Sanit*, 30 (6), 426–431
- Monterrubio Salido, P. et al. (2004). *Detective de lo nunca observado.* La movilidad urbana: el camino escolar. Programa de Educación Ambiental de Segovia.
- Monterrubio Salido, P. et al. (2005). *Tras las huellas del camino escolar.* Programa de Educación Ambiental de Segovia.
- Programa Perseo (2007). *Actividad física saludable. Guía para el profesorado de Educación Física.* Madrid: Ministerio de Sanidad y Consumo, (pp. 21-60).

- *REAL DECRETO 1393/2007, de 29 de octubre, por el que se establece la orientación de las enseñanzas universitarias.*
- *REAL DECRETO 126/2014, de 28 de febrero, por el que se establece el Currículo básico de la Educación Primaria (B.O.E. de 1 de marzo).*
- Resolución de 3 de Febrero de 2012 del Rector de la Universidad de Valladolid por la que se acuerda la publicación del Reglamento sobre la elaboración y evaluación del TFG.
- Resolución de 11 de Abril de 2013 de Rector de la Universidad de Valladolid por la que se acuerda la publicación del Reglamento sobre la elaboración y evaluación del TFG.
- Román Rivas, M. y Salís Canosa, I. (2010). Camino escolar. Pasos hacia la autonomía infantil. Madrid. Estudio Golbe S.L
- Rubio Noheda, M. et al (2004). *Una pequeña gran historia. De mi escuela para mi ciudad. Cinco años (1998-2003)*. Programa de Educación Ambiental de Segovia.
- Rubio Noheda, M. et al (2008). *Una pequeña gran historia, la historia continua. De mi escuela para mi ciudad: (otros) cinco años más (2003-2008)*. Programa de Educación Ambiental de Segovia.
- Sánchez Echenique, M. (2012). Mesa redonda. Aspectos epidemiológicos de la obesidad infantil. *Pediatría Atención Primaria*, 14 (22), 9-14.
Recuperado de <https://dx.doi.org/10.4321/S1139-76322012000200001>
- Tonnucci, F. (2003). *Cuando los niños dicen ¡Basta!*. Madrid. Fundación Germán Sánchez Rupérez.
- Torrego, L. et al (2004). *¡Pies para que os quiero!: movilidad y camino escolar*. Programa de Educación Ambiental de Segovia.



- Vicente-Rodríguez G, Libersa C, Mesana MI, Beghin L, Iliescu C, Aznar LAM, et al. (2007) Healthy lifestyle by nutrition in adolescence (HELENA). A new EU funded project. *Therapie*; 62(3), 259-70.
- Villa-González E, Rodríguez-López C, Huertas FJ, et al. (2012). Factores personales y ambientales asociados con el desplazamiento activo al colegio de los escolares españoles. *Revista de Psicología del Deporte*. 21, 343–9
- Villa-González, E. y otros (2014). El desplazamiento activo al colegio. *Revista Tándem*, 46, 24-32

OTRAS FUENTES CONSULTADAS

- http://www.ondacero.es/noticias/sociedad/solo-colegio-mejora-capacidad-decidir-ninos-estudio_2017101559e3293b0cf2e892aa2288f8.html
(Consultado: enero 2018)
- <https://www.lanuevacronica.com/muevete-en-bicicleta-y-gana-premios-con-la-universidad-de-leon> (Consultado: enero 2018)
- <https://www.ulenbici.com/> (Consultado: enero 2018)
- <https://canal.ugr.es/noticia/presentacion-del-proyecto-muevete-la-ugr/>
(Consultado: enero 2018)
- <https://www.mecd.gob.es/educacion/mc/lomce/el-curriculo/curriculo-primaria-eso-bachillerato/competencias-clave/competencias-clave.html>
(Consultado: febrero 2018)
- <http://www.familiaysalud.es/vivimos-sanos/ocio-y-actividad-fisica/actividad-fisica/las-bicicletas-mejor-para-todo-el-ano> (Consultado: febrero 2018)

- Universidad de Valladolid www.uva.es
- <http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/educacion-vial/recursos-didacticos/infancia/proyectos-de-camino-escolar.shtml>
(Consultado: marzo 2018)
- <http://www.caminoescolarseguro.com/> (Consultado: abril 2018)
- <http://www.caminoescolarseguro.com/experienciasces.html>
(Consultado: junio 2018)
- <http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/educacion-vial/recursos-didacticos/infancia/>
(Consultado: junio 2018)
- <http://www.caminoescolarseguro.com/herramientasces.html>
(Consultado: junio 2018)
- http://www.dgt.es/PEVI/contenidos/Externos/recursos/infancia/camino_escolar/camino_escolar_Paso_a_Paso.pdf
(Consultado: junio 2018)

ANEXOS

 AYUNTAMIENTO DE SEGOVIA	<u>CUESTIONARIO PARA ALUMNADO</u> C.E.I.P. "FRAY JUAN DE LA CRUZ"	 Junta de Castilla y León
---	--	--

NOMBRE y APELLIDOS:

Fecha de nacimiento _____

Domicilio _____






_____ Localidad

_____ C.P. _____

Domicilio desde el que te trasladas al colegio (si es distinto al tuyo)

¿En qué Curso estás?:	1° E.I. <input type="checkbox"/>	2° E.I. <input type="checkbox"/>	3° E.I. <input type="checkbox"/>	1° E.P. <input type="checkbox"/>	2° E.P. <input type="checkbox"/>	3° E.P. <input type="checkbox"/>	4° E.P. <input type="checkbox"/>	5° E.P. <input type="checkbox"/>	6° E.P. <input type="checkbox"/>
-----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Habitualmente, ¿cómo vas al colegio? (marca sólo una opción)

<input type="checkbox"/> 	<input type="checkbox"/> 	<input type="checkbox"/> 	<input type="checkbox"/> 	<input type="checkbox"/> 	<input type="checkbox"/> Otra forma, ¿cuál?
--	--	--	--	---	---

Si pudieras escoger, ¿cómo te gustaría llegar cada día al cole? (marca sólo una opción)

<input type="checkbox"/> Caminando	<input type="checkbox"/> En bicicleta	<input type="checkbox"/> En coche
<input type="checkbox"/> En autobús urbano	<input type="checkbox"/> En autobús escolar	<input type="checkbox"/> Otro:

Explica por qué:

Si normalmente NO vas a pie o en bici al cole, explica por qué (marca las razones que creas)

<input type="checkbox"/> Se tarda demasiado	<input type="checkbox"/> El camino no es seguro	<input type="checkbox"/> Miedo (peligro de desconocidos)
<input type="checkbox"/> Es demasiado esfuerzo	<input type="checkbox"/> Demasiado tráfico	<input type="checkbox"/> Mis padres me llevan en coche de camino a su trabajo
<input type="checkbox"/> Mis padres no me dejan	<input type="checkbox"/> Otra (explícala):	

Si normalmente vas andando, ¿piensas que hay suficiente espacio para caminar con seguridad?

<input type="checkbox"/> SI					
<input type="checkbox"/> NO SIEMPRE, porque:					
<input type="checkbox"/> No hay aceras o son muy estrechas			<input type="checkbox"/> Las aceras tienen baches, están rotas...		
<input type="checkbox"/> Las aceras estaban bloqueadas con contenedores de basuras, postes o señales, cajas...			<input type="checkbox"/> Había coches estacionados encima de la acera		
<input type="checkbox"/> Otros problemas:					
¿Fue fácil cruzar las calles?	<input type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	¿Cruzaste las calles por los pasos de peatones?	<input type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO
¿Los conductores se portaron bien?	<input type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	¿Fue agradable el recorrido?	<input type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO

Normalmente ¿vas sólo/a al cole o acompañado/a?

<input type="checkbox"/> Solo/a	
<input type="checkbox"/> Acompañado/a por:	
<input type="checkbox"/> Una persona mayor (madre/padre/abuelo...)	<input type="checkbox"/> Con amigos
<input type="checkbox"/> Con hermanos mayores	<input type="checkbox"/> Otro (¿con quién?)

¿Crees que podrías ir al cole sin adultos, solo/a o con tus amigos/as? SI
 NO

Explica por qué:

iii GRACIAS POR TU COLABORACIÓN!!!



ENCUESTA A LOS ALUMNOS:



	Nº de alumnos en el Centro	Nº de alumnos entrevistados	Porcentaje %
1º E.I.	25	15	60
2º E.I.	18	15	83
3º E.I.	15	11	73
1º E.P.	13	7	54
2º E.P.	23	16	70
3º E.P.	24	18	75
4º E.P.	25	17	68
5º E.P.	24	15	63
6º E.P.	24	23	96
TOTAL	191	137	72

5

Resultados y análisis de las encuestas:



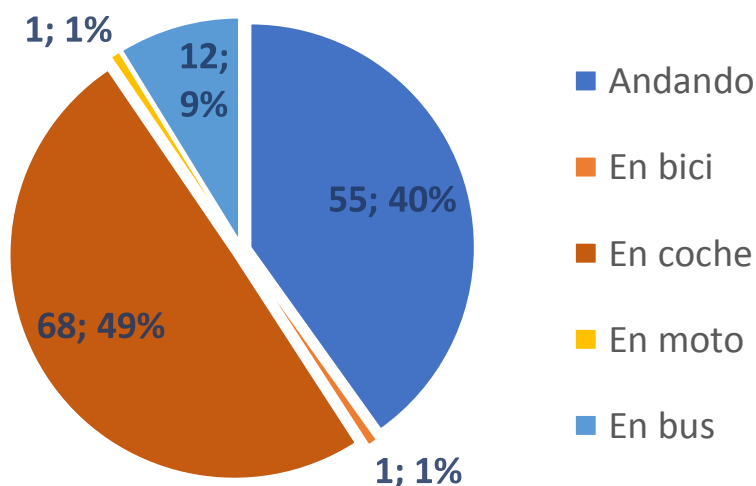
Habitualmente ¿Cómo vas al Cole?



	EDUCACIÓN INFANTIL			EDUCACIÓN PRIMARIA						Total
	1º	2º	3º	1º	2º	3º	4º	5º	6º	
Andando	4	3	5	4	6	10	10	7	6	55
En bici	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
En coche	9	8	6	3	9	7	6	8	12	68
En moto	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1
En bus	1	4	-	-	1	1	-	-	5	12
TOTAL	15	15	11	7	16	18	17	15	23	137



Habitualmente ¿Cómo vas al Cole?



7



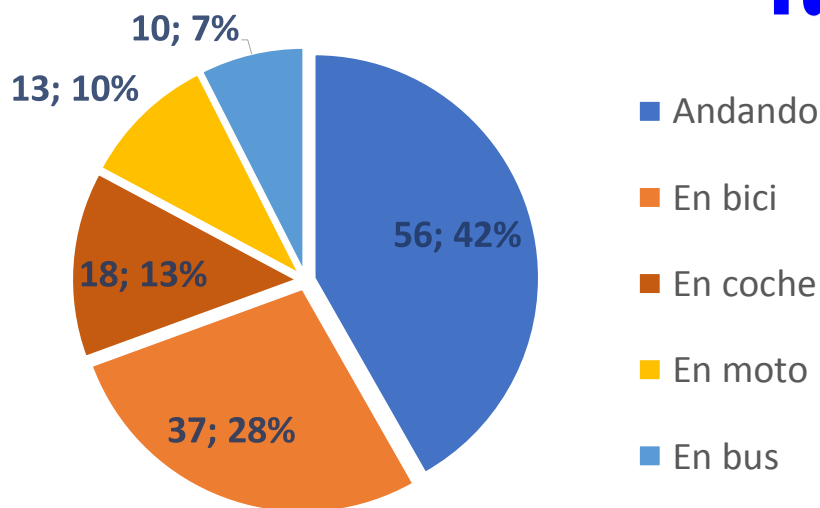
Si pudieras escoger ¿Cómo te gustaría ir al Cole?



	EDUCACIÓN INFANTIL			EDUCACIÓN PRIMARIA						Total
	1º	2º	3º	1º	2º	3º	4º	5º	6º	
Andando	9	3	2	4	7	10	2	7	12	56
En bici	2	2	3	1	5	6	10	4	4	37
En coche	2	2	3	2	3	1	1	1	3	18
En moto	2	4	1	-	2	-	-	2	2	13
En bus	-	-	1	-	2	1	3	1	2	10
TOTAL	15	11	10	7	19	18	16	15	23	134

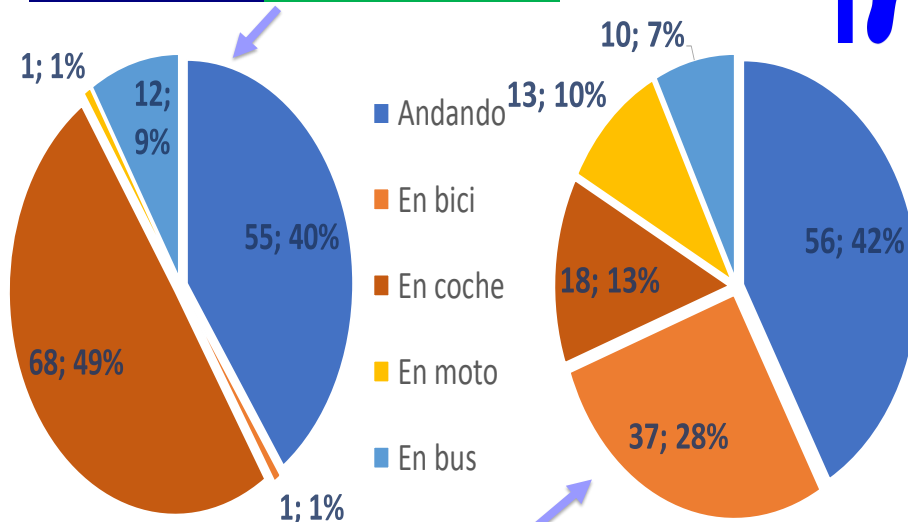


Si pudieras escoger ¿Cómo te gustaría ir al Cole?





Habitualmente ¿Cómo vas al Cole?



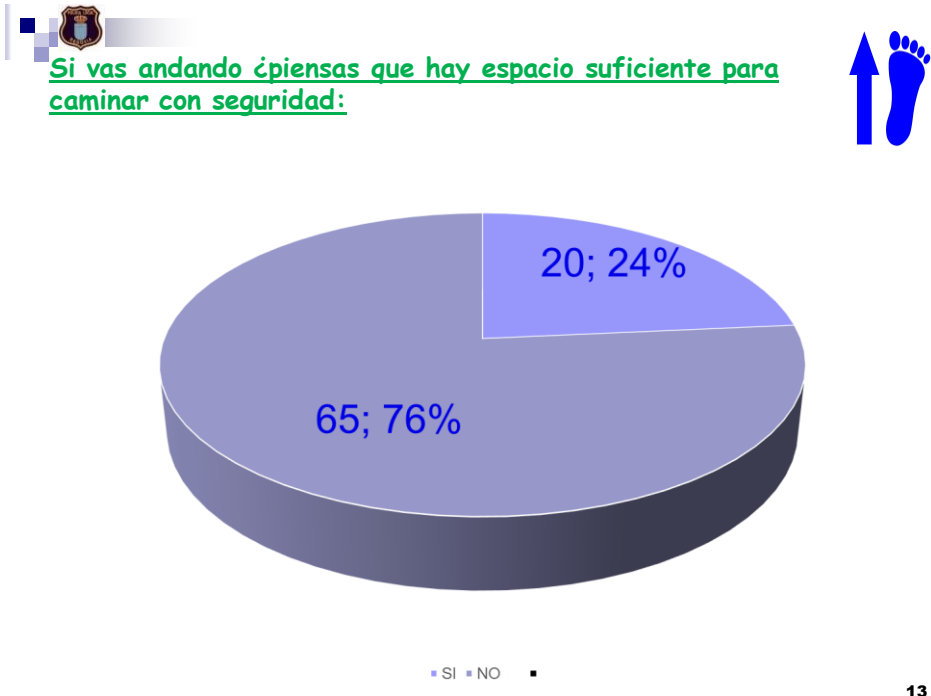
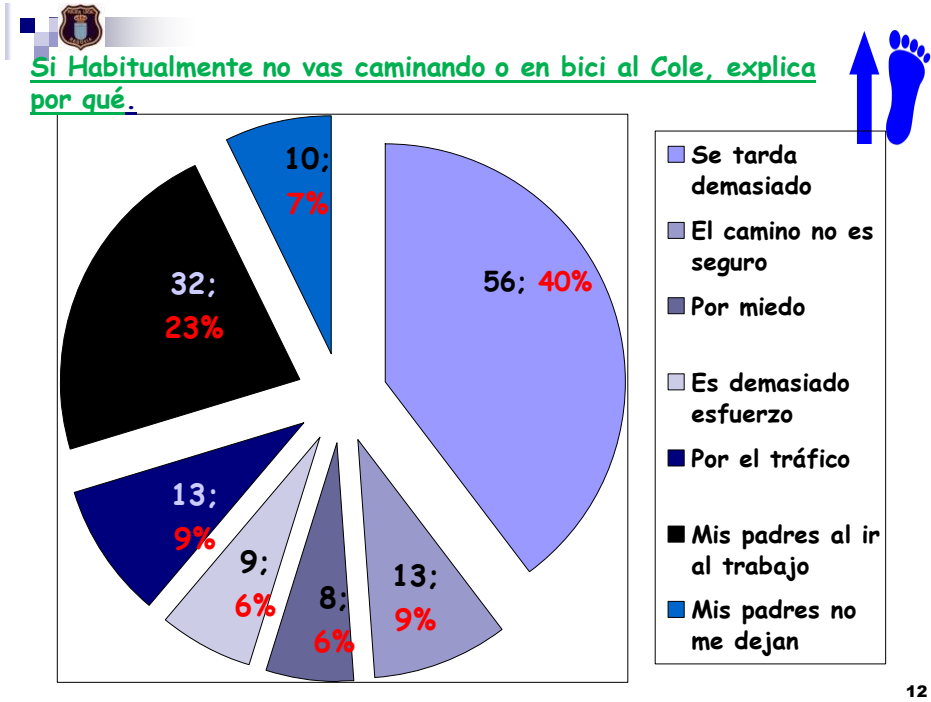
Si pudieras escoger ¿Cómo te gustaría ir al Cole?



Si Habitualmente no vas caminando o en bici al Cole, explica por qué.

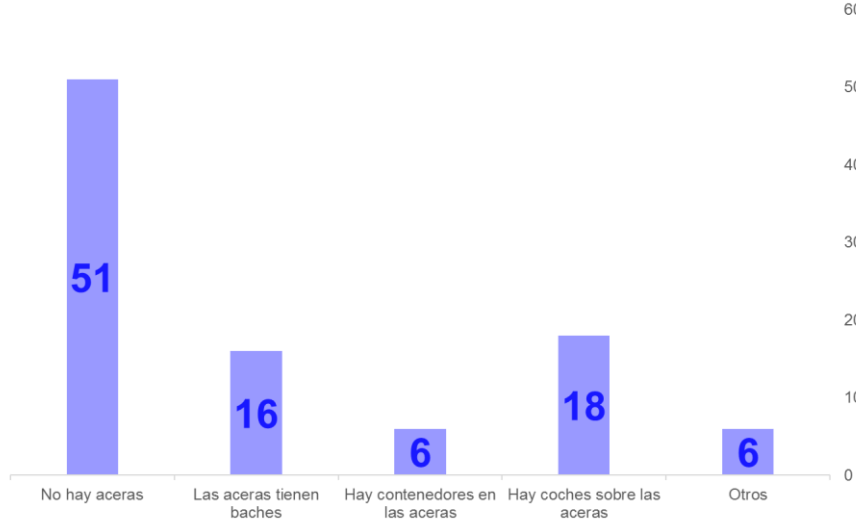


	EDUCACIÓN INFANTIL			EDUCACIÓN PRIMARIA						Total
	1º	2º	3º	1º	2º	3º	4º	5º	6º	
Se tarda demasiado	7	8	4	2	6	4	7	7	11	56
El camino no es seguro	-	-	-	1	3	2	-	4	3	13
Por miedo	-	-	-	1	-	1	-	2	4	8
Demasiado esfuerzo	-	-	1	1	1	1	1	2	2	9
Demasiado tráfico	-	-	-	-	1	5	2	3	2	13
Mis padres me llevan cuando van a trabajar	3	2	1	2	7	6	3	2	6	32
Mis padres no me dejan	-	-	-	-	-	1	1	4	4	10
TOTAL	10	10	6	7	18	20	14	24	32	141





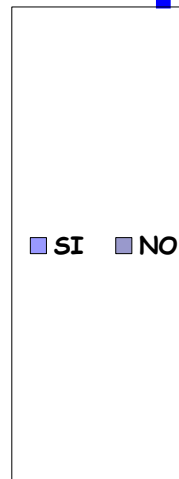
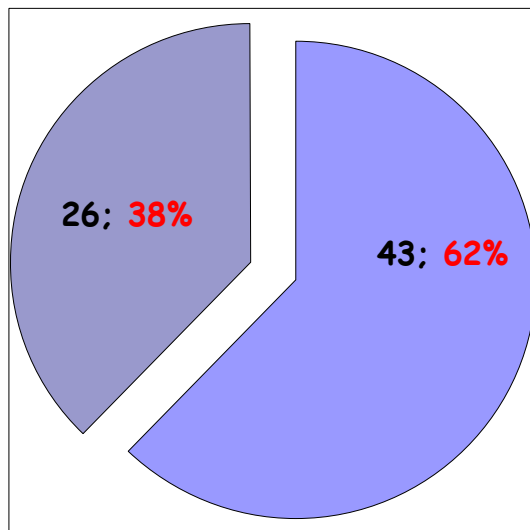
Si piensas que no hay suficiente espacio para caminar con seguridad, ¿por qué?



14



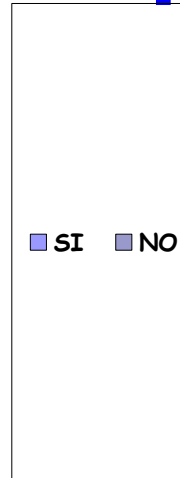
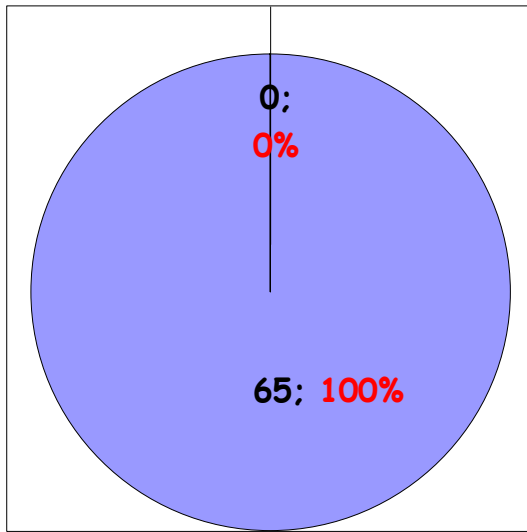
Sólo para responder si fuiste caminando: ¿FUE FÁCIL CRUZAR LAS CALLES?



15



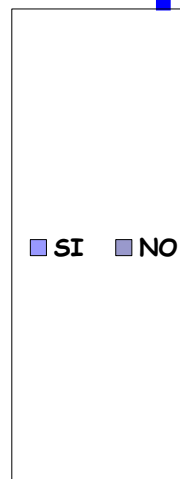
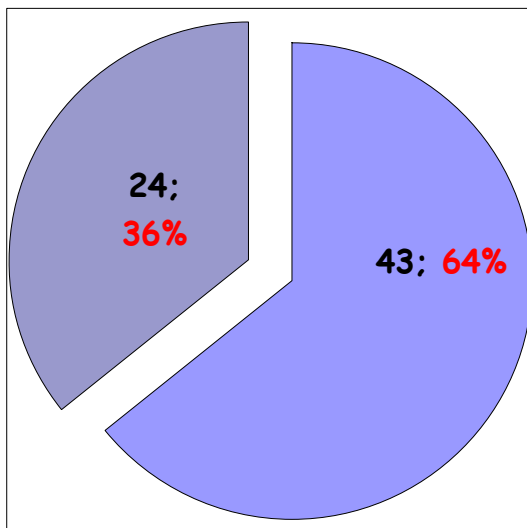
Sólo para responder si fuiste caminando:
¿CRUZASTE LAS CALLES POR LOS PASOS PARA PEATONES?



16



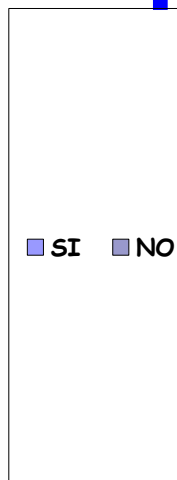
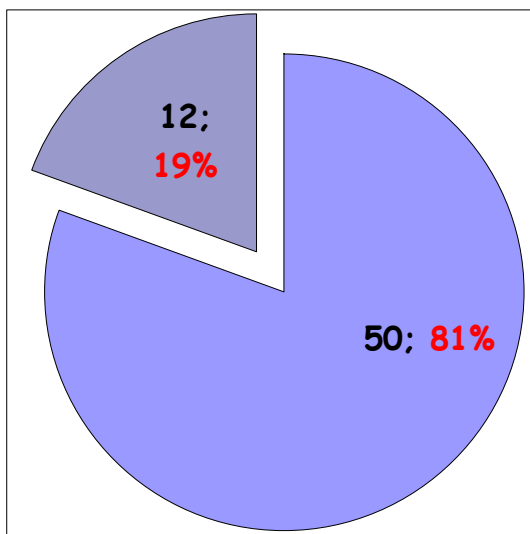
Sólo para responder si fuiste caminando:
¿LOS CONDUCTORES SE PORTARON BIEN?



17



**Sólo para responder si fuiste caminando:
¿FUE AGRADABLE EL RECORRIDO?**



18



Normalmente, cómo vas al Colegio:

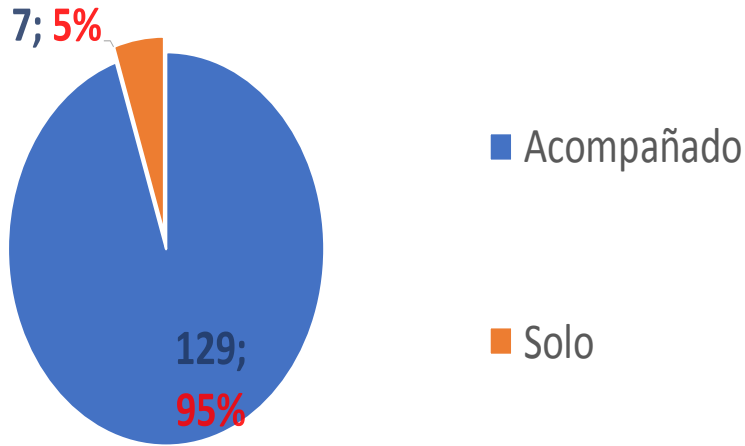


	EDUCACIÓN INFANTIL			EDUCACIÓN PRIMARIA						
	1º	2º	3º	1º	2º	3º	4º	5º	6º	Total
Acompañado	15	12	10	8	17	18	17	11	21	129
SOLO	0	0	0	0	1	0	0	4	2	7
TOTAL	15	12	10	8	18	18	17	15	23	136

19



Normalmente, ¿cómo vas al Cole?



20



Con quién vas acompañado al Colegio:

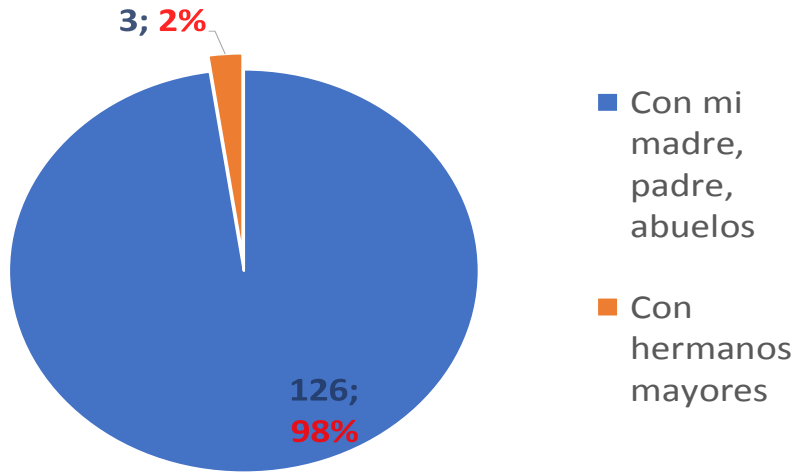


	EDUCACIÓN INFANTIL			EDUCACIÓN PRIMARIA						Total
	1º	2º	3º	1º	2º	3º	4º	5º	6º	
Con mi madre, padre, abuelos, .	15	12	10	8	16	18	16	10	21	126
Con hermanos mayores	0	0	0	0	1	0	1	1	0	3
TOTAL	15	12	10	8	17	18	17	11	21	129

21



Normalmente, ¿cómo vas al Cole?



22



¿Crees que podrías ir al Cole sin adulto solo o con tus amigos?

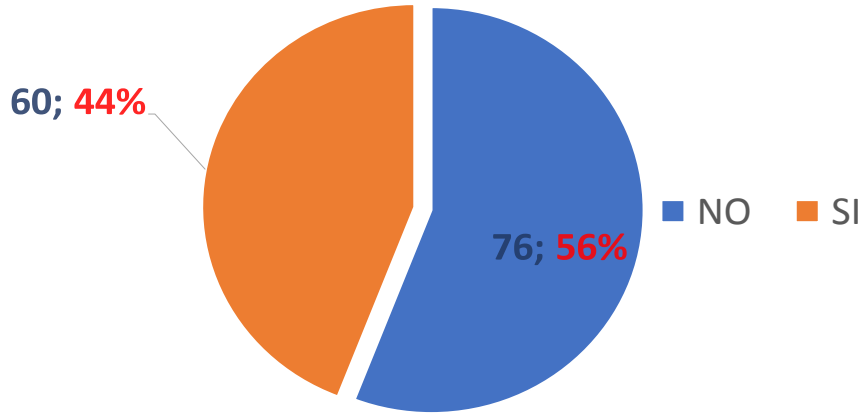


	EDUCACIÓN INFANTIL			EDUCACIÓN PRIMARIA						Total
	1º	2º	3º	1º	2º	3º	4º	5º	6º	
No	15	12	10	5	10	6	5	6	7	76
Si	0	0	0	2	9	12	12	9	16	60
TOTAL	15	12	10	7	19	18	17	15	23	136



23



¿Crees que podrías ir al Cole sin adulto solo o con tus amigos?



24

 AYUNTAMIENTO DE SEGOVIA	<p><u>CUESTIONARIO PARA FAMILIAS</u></p> <p>C.E.I.P. "FRAY JUAN DE LA CRUZ"</p>	 Junta de Castilla y León
---	---	---

NOMBRE y APELLIDOS:

Domicilio desde el que el alumno se traslada al colegio

_____ Localidad

Curso de vuestros/as hijos/as	1° E.I.	2° E.I.	3° E.I.	1° E.P.	2° E.P.	3° E.P.	4° E.P.	5° E.P.	6° E.P.
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

¿Qué distancia estimáis que recorren vuestros/as hijos/as desde casa al colegio?

<input type="checkbox"/> Menos de 500 m	<input type="checkbox"/> Entre 500 m y 1 km	<input type="checkbox"/> Entre 1 y 3 km	<input type="checkbox"/> Entre 3 y 5 km	<input type="checkbox"/> Más de 5 km
---	---	---	---	--------------------------------------

¿Cuánto tiempo creéis que tardan en llegar al colegio?

<input type="checkbox"/> 0 - 10 minutos	<input type="checkbox"/> 10 - 20 minutos	<input type="checkbox"/> Más de 20 minutos
---	--	--

¿Cómo realizan ese recorrido vuestros/as hijos/as habitualmente?

<input type="checkbox"/> Solo/a	<input type="checkbox"/> A pie	<input type="checkbox"/> En autobús	<input type="checkbox"/> En bicicleta
---------------------------------	--------------------------------	-------------------------------------	---------------------------------------

<input type="checkbox"/> Acompañado/a con:	<input type="checkbox"/> Padre/Madre	<input type="checkbox"/> Hermano/a	<input type="checkbox"/> Abuelo/a	<input type="checkbox"/> Vecino/a	<input type="checkbox"/> Amigos/as
	<input type="checkbox"/> A pie	<input type="checkbox"/> En coche	<input type="checkbox"/> En autobús	<input type="checkbox"/> En bici	<input type="checkbox"/> Otro

En el caso de ir en coche, ¿qué motiva la elección de esta forma de ir al colegio?

<input type="checkbox"/> La lejanía al colegio desde casa	<input type="checkbox"/> Dejo a mi hijo/a y después continúo al trabajo en coche
<input type="checkbox"/> La comodidad	<input type="checkbox"/> Otros (explicar):

(Sólo para padres/madres cuyos hijos/as vayan acompañados/as por adultos al colegio)

¿Creéis que vuestros/as hijos/as podrían realizar este recorrido sin la compañía de adultos?

<input type="checkbox"/> SÍ	<input type="checkbox"/> NO
-----------------------------	-----------------------------

¿Por qué?

¿Os parecería bueno que los/las niños/as pudieran ir al cole solos o con amigos? SÍ NO ¿Por qué?

¿Qué dificultades veis en el recorrido que hacen (o harían) vuestros hijos/as de casa al colegio?

- El trayecto es largo y peligroso
- Demasiado tráfico
- Hay cruces
- Es poco agradable
- Es difícil aparcar
- Hay mucho ruido
- Las aceras son estrechas y contaminación
- Los coches van muy rápido
- Se respira contaminación

¿Qué puntos de riesgo concretos tiene el camino?

Punto de riesgo:
Motivo:
Punto de riesgo:
Motivo:
Punto de riesgo:
Motivo:

¿Qué medidas sugerirías para eliminar los riesgos o mejorar el itinerario en general:

iii GRACIAS POR TU COLABORACIÓN !!!

Desde el C.E.I.P. FRAY JUAN DE LA CRUZ se ha solicitado al Ayuntamiento la puesta en marcha del Proyecto "CAMINO ESCOLAR", en este Colegio.

¿QUÉ ES EL CAMINO ESCOLAR?

Con el Camino Escolar, se pretende que:

- Las **inmediaciones del Colegio sea un "entorno amigo"**, donde los niños y niñas vivan, experimenten y aprendan.
- Se favorezca la autonomía**, contribuir al desarrollo de la infancia a través de una autonomía progresiva y de su confianza; promoviendo la capacidad de observación, orientación en el espacio e investigación.
- Se mejore la salud de todos**, a través de un hábito saludable como caminar aumenta la actividad física y se reduce el sedentarismo y el riesgo de obesidad de los escolares.
- Se reduzca el tráfico**, a través de un uso menor del vehículo privado y de medidas para "calmar el tráfico".
- Se mejora el medio ambiente** en la ciudad, al disminuir la contaminación.

¿QUIÉNES TIENEN QUE COLABORAR?

- La comunidad educativa (La dirección, profesorado y trabajadores de colegio, las familias y los escolares).
- Las asociaciones del Barrio.
- Los vecinos del Barrio.
- Los comerciantes.
- El Ayuntamiento (Tráfico, Vías y Obras, Policía Local,...).

Francesco Tonucci: *“Si los niños vuelven a la calle, significa que hemos hecho suficiente trabajo social y estructural para que ello pueda ser posible”.*

iii GRACIAS POR TU COLABORACIÓN !!!

