

“ Movilidad infantil en la ciudad ”

Alumno: Sergio Toboso Moreno

Tutor: Carlos José Gómez Alfonso

SEÑOR ALCALDE,
NO QUEREMOS TOBOGANES
NI COLUMPIOS,
QUEREMOS LA CIUDAD



Titulación: Grado en Fundamentos de la Arquitectura

Año: 2017 - 2018

Convocatoria: Julio de 2018

RESUMEN

La movilidad es uno de los elementos que define a las sociedades contemporáneas. Hace pocas décadas, adultos y menores tenían pautas de movilidad similares, la situación actual muestra una gran diferencia entre la hipermovilidad adulta y el recorte de autonomía y libertad de movimientos de la infancia. En la actualidad resulta extraño incluso sorprendente ver a un niño o a una niña caminando por la calle sin acompañamiento adulto, asociado muchas veces con un descuido familiar o marginalidad social.

Pero es, precisamente, ese gesto aparentemente sencillo de un menor abriendo la puerta de casa, traspasando el umbral y adentrándose en las calles, el mejor indicador de habitabilidad y seguridad urbana colectiva. En este afán de reconquistar la ciudad por la ciudadanía, todo lo vinculado con la autonomía y libertad de movimientos de los menores aparece como el mejor camino para lograrlo. Porque calles preparadas para acogerles, calles adaptadas a sus pasos, a sus energías, a su curiosidad y a sus dimensiones, significa que hemos conseguido crear espacios aptos para todo tipo de personas.

Por eso, la movilidad aparece como un eje central en la conquista de la ciudad por parte de los niños y niñas por mucho motivos; primero porque tienen derecho a conocer, explorar y utilizar su entorno en función de su desarrollo psicomotriz; segundo porque cuando se les escucha esto es una de sus primeras demandas y tercero; porque ellos y ellas contribuyen activamente al bienestar colectivo simplemente con su presencia.

PALABRAS CLAVE

Movilidad - Infantil - Ciudad - Autonomía - Libertad - Derecho - Calidad - Urbana - Sobreprotección - Habitabilidad - Seguridad - Transformación - Apropiación - Conocer - Orientación - Observación

RESUM

La mobilitat és un dels elements que defineix a les societats contemporànies. Fa poques dècades, adults i menors tenien pautes de mobilitat similars, la situació actual mostra una gran diferència entre la hipermobilitat adulta i la retallada d'autonomia i llibertat de moviments de la infància. En l'actualitat resulta estrany, fins i tot sorprenent, veure a un nen o una nena caminant pel carrer sense acompanyament adult, associat moltes vegades amb un descuit familiar o marginalitat social.

Però és, precisament, aquest gest aparentment senzill d'un menor obrint la porta de casa, traspasant el llindar i endinsant-se en els carrers, el millor indicador d'habitabilitat i seguretat urbana col·lectiva. En aquest afany de reconquerir la ciutat per la ciutadania, tot el vinculat amb l'autonomia i llibertat de moviments dels menors apareix com el millor camí per aconseguir-ho. Perquè carrers preparades per acollir-los, carrers adaptats a les seves passes, a les seves energies, la seva curiositat i a les seves dimensions, vol dir que hem aconseguit crear espais aptes per a tot tipus de persones.

Per això, la mobilitat apareix com un eix central en la conquesta de la ciutat per part dels nens i nenes per molts motius; primer perquè tenen dret a conèixer, explorar i utilitzar el seu entorn en funció del seu desenvolupament psicomotriu; segon perquè quan se'ls escolta això és una de les seves primeres demandes, i tercer; perquè ells i elles contribueixen activament al benestar col·lectiu simplement amb la seva presència.

PARAULES CLAU

Mobilitat – Infantil – Ciutat – Autonomia – Llibertat – Dret – Qualitat – Urbana – Sobreprotecció – Habitabilitat – Seguretat – Transformació – Apropiació – Conèixer – Orientació – Observació.

SUMMARY

Mobility is one of the defining elements of contemporary societies. A few decades ago, adults and minors had similar mobility patterns, the current situation shows a great difference between adult hypermobility and the reduction of autonomy and freedom of movement of childhood. Nowadays it is strange, even surprising, to see a boy or girl walking down the street without adult accompaniment, often associated with family neglect or social marginality.

But it is, precisely, that apparently simple gesture of a child opening the door of the house, crossing the threshold and entering the streets, the best indicator of habitability and collective urban safety. In this effort to retake the city for citizenship, everything related to the autonomy and freedom of movement of minors appears as the best way to achieve it. Because streets prepared to welcome you, streets adapted to your steps, your energies, your curiosity and your dimensions, means that we have managed to create spaces suitable for all kinds of people.

For this reason, mobility appears as a central axis in the conquest of the city by children for many reasons; first because they have the right to know, explore and use their environment based on their psychomotor development; second because when you listen to them this is one of your first and third demands; because they actively contribute to collective well-being simply by their presence.

KEY WORDS

Mobility - Children's - City - Autonomy - Freedom - Right - Quality - Urban - Over-protection - Habitability - Safety - Transformation - Appropriation - Know - Orientation - Observation -

ÍNDICE

0- Introducción.....	06
1- Movilidad infantil en la historia reciente.....	08
1. La infancia a principios del siglo XX.....	8
2. La infancia y su movilidad en periodo de guerras.....	12
3. La infancia y la ciudad a partir de mitad del siglo XX.....	15
4. Aldo Van Eyck y su contribución con el espacio infantil.....	16
5. Cambios sociales y económicos que afectan a la ciudad.....	20
6. La ciudad como escuela.....	22
7. Fano-Roma-Ámsterdam: Historia de la movilidad infantil.....	24
8. "Perder la calle". Evolución progresiva.....	25
2- Cambios en el contexto social.....	28
1. Automóvil.....	28
2. Trabajo familiar y la estructura de las familias.....	29
3. El menor como un bien escaso.....	30
4. Sobreprotección vs autonomía.....	31
5. Control y privatización del tiempo.....	32
6. Antes teníamos miedo al bosque.....	33
7. Casa como elemento que lo engloba todo.....	33
8. La equivocación de los servicios y las mini-ciudades.....	36
9. Un acuerdo entre adultos.....	37
3- La necesidad de la movilidad infantil.....	39
1. Beneficios de la movilidad.....	39
2. Por qué conquistar la ciudad a pie.....	42
3. Juego - Sedentarismo - Obesidad.....	44
4. La realidad de la movilidad infantil.....	47
5. Los derechos de los niños.....	49
6. La ciudad para Tonucci.....	50

4- Reintroducción del niño en la ciudad.....	53
1. Participación del niño en la ciudad.....	53
2. Visibilidad del niño en la ciudad.....	55
3. Intervenciones físicas en la ciudad.....	57
4. Intervenciones sociales en la ciudad.....	62
5. Puesta en marcha de un camino escolar.....	63
6. Proyectos a favor de la movilidad infantil.....	66
7. Jan Gehl y los espacios públicos.....	70
5- Planteamiento movilidad infantil. Proyecto Muévetel.....	72
1. Historia urbanística del pueblo de la roda.....	73
2. Ideas y bases del proyecto Muévetel.....	79
3. Equipo de trabajo.....	80
4. Fases y actividades realizadas.....	82
5. Resultados obtenidos.....	97
6. Definición gráfica de proyecto.....	107
6- Conclusiones.....	130
7- Bibliografía.....	132

0- Introducción

La visión de niños y niñas por las calles de la ciudad ha desaparecido. Algo debe de estar sucediendo para que se deposite sobre ellos todas las esperanzas de futuro pero no se les otorguen espacios donde puedan tener cabida. La ciudad está en contra de ellos y se les conceptúa como un estorbo y amenaza en las calles.

El mundo exterior, en este caso la ciudad, se denomina como peligroso para la infancia; y es aquí donde los padres mediante la sobreprotección eliminan a la infancia de las calles y con ello de los espacios públicos de la ciudad. La ciudad se olvidará del niño, y su crecimiento y desarrollo no fomentará espacios "a su medida".

La sobreprotección llevará a la pérdida de autonomía, siendo este uno de los factores de mayor trascendencia, debido a que la falta de autonomía afectará en el uso de la ciudad. Un niño en la actualidad no usa ni disfruta la ciudad como antiguamente, no conoce las calles, plazas, barrios o edificios, no se mueve de la misma forma que antes ya que la mayoría de las veces observan y conocen sus espacios desde la parte trasera de un coche que se mueve a una velocidad que no permite pararte a mirar los distintos elementos que tienes alrededor.

No se trata de entablar un discurso moral sobre la educación en la actualidad, sino de pararse a pensar que le está sucediendo a la ciudad para que niños y niñas no jueguen, caminen, se relacionen, crezcan o aprendan en los espacios exteriores de esta.

La finalidad es mejorar la movilidad infantil y con ello la mejora de la ciudad, porque una ciudad con presencia de niños y niñas denota una buena calidad urbana. Una ciudad que permita que los niños salgan a la calle seguros y que se encuentren en su camino espacios agradables que permitan y mejoren su crecimiento. Hay que otorgarles el merecido reconocimiento de ciudadanos del mañana y es así, teniéndolos en cuenta, como deben tener su espacio en la ciudad.

Los proyectos de movilidad infantil, en este caso caminos escolares, van dirigidos a recuperar la seguridad y autonomía en las calles y recuperar así el disfrute de los espacios públicos, equipamientos y espacios históricos de la ciudad, es decir, es un proyecto que se relaciona con y para la ciudad.

Es por esto que los proyectos de camino escolar no deben quedarse en "un camino" para que los niños puedan ir y volver solos al colegio por las mañanas. Un camino escolar es un primer gesto de aproximación a la ciudad y a sus espacios, ya sean calles, equipamientos o cualquier otro edificio o construcción. Son una primera toma de contacto de la infancia con la ciudad y a partir de ese camino escolar deben sucederse más fases de proyecto para conseguir reconquistar la ciudad y hacerla apta para todos.

Todo este material recopilado en los anexos y manejado y referido en este trabajo procede de distintas fuentes, siendo las más importantes estas tres:

- ¡Hagan sitio, por favor! La reintroducción de la infancia en la ciudad.
- "Camino escolar" . Pasos hacia la autonomía infantil.
- La ciudad de los niños, de Francesco Tonucci.

Como en todo proyecto arquitectónico, la existencia de un problema, conlleva al pensamiento de una posible solución. Una solución que para desarrollarla de forma adecuada y correcta, desde tiempos inmemoriales, los arquitectos han sido influenciados por muchos factores, ya sea el lugar, época o historia, pero que siempre deben de tener en cuenta al usuario de la arquitectura, es por esta razón por la que la arquitectura de las ciudades en este caso debe responder a los usuarios y debe de dar soluciones aptas para todos. Según estos principios y al estudio sobre la movilidad infantil se desarrolla la idea del proyecto Mueveté! en la localidad de La Roda, dando una primera solución a sus problemas.

1- Movilidad infantil en la historia reciente

1.1 La infancia a principios del Siglo XX

En los inicios del siglo XX se generó un ambiente en el que las necesidades de las familias hicieron posible la definición de una reforma social. La creación de la asistencia pública a estas, ocasionó una separación de las líneas que definían lo público de lo privado.

Se crearon las leyes que prohibían y controlaban las actividades laborales industriales de los niños, ya que a principios de siglo la mayoría de los niños eran obligados a trabajar en las industrias para ayudar económicamente a sus familias. Además de estas leyes contra el trabajo infantil se sumó la escolarización obligatoria, el cual podemos definir como el acto más importante en el cambio histórico que originó el cambio entre el niño trabajador y el niño escolar. Los niños con capacidades económicas, sobre todo niños de la burguesía, fueron liberados ya hace tiempo de estos trabajos manuales, pero en el curso del siglo XX, liberar a los niños del trabajo se convirtió en una primera visión sobre la infancia. Lo que era una suerte para unos pocos se convertiría en derecho universal. En un momento social, en el que se buscaba la escolarización de la infancia y un bienestar, los representantes de las clases medias buscaban dar una infancia a los niños ¹.

Como bien sabemos por los antecedentes que tenemos o por la historia común, ya sea por parte de nuestros bisabuelos, abuelos, madres o padres, etc, la movilidad infantil en aquellas épocas era muy diferente a la que hoy tenemos. La gran mayoría de los niños y niñas trabajaban ayudando a sus familias a conseguir el dinero que les permitía sobrevivir, mucho de estos trabajan fuera de la ciudad o en las afueras y tenían que recorrer grandes distancias a pie de casa al trabajo y viceversa. Es aquí donde la infancia mostraba una gran autonomía en sus recorridos y no dependían de la supervisión de sus familiares en los trayectos.

Los reformadores y los higienistas promovieron un combate contra el abandono físico de la infancia, no solo se centraron en el apartado físico sino que también dieron importancia a la mejora moral de la infancia, aspirando a una reforma social.

¹ SANTOS SACRISTÁN, Marta (2008). *Los inicios de la protección a la infancia en España* < www.aehe.es/wp-content/uploads/2008/09/Los-inicios-de-la-proteccion-infancia.pdf > [Consulta: 04/05/2018]

Médicos, con buenos criterios higienistas, crían que para combatir las enfermedades sociales debían trabajar sobre el terreno social y político, siendo para ellos enfermedades morales que afectan al estado físico de los individuos de manera que afectan a su vez al organismo social, en conjunto ².

Como dice González Revilla ³, se señalaba entre esos problemas la prostitución, vagabundez, embriaguez, la mendicidad, el juego, las anemias, la mortalidad infantil, etc. Siempre solía existir un vínculo entre la enfermedad y la pobreza, que originaba una serie de consecuencias como la pobreza, degeneración física y moral y peligro social. La criminalidad, como la mortalidad infantil tenía mayores porcentajes en las ciudades, sobre todo en las clases más humildes. Volviendo a los temas sociales, ya sea la mortalidad como la criminalidad infantil, eran un reflejo directo del abandono físico y moral sobre el que vivían las clases sociales más pobres.

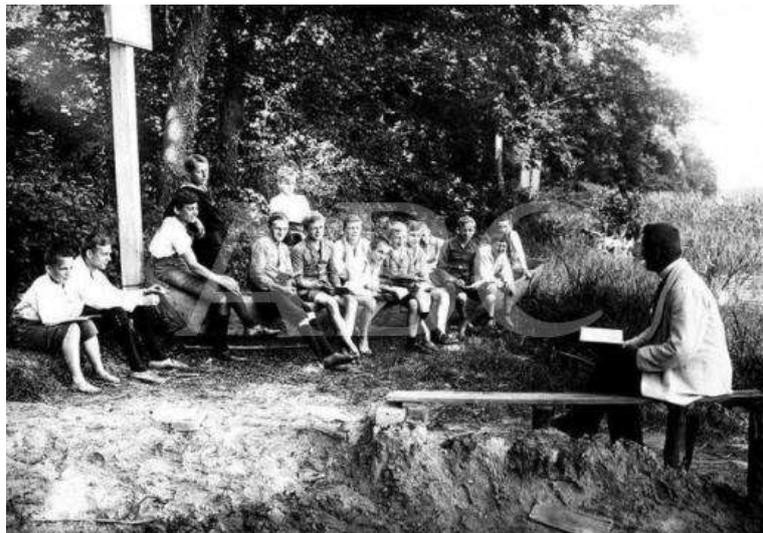


Figura 1_Alemania, julio de 1923

De acuerdo con los estudios recientes, y en particular con el de Narciso de Gabriel⁴, la escuela primaria es la responsable principal de la alfabetización, aun

² SANTERO, F. J. (1885). *Elementos de la higiene privada y pública*, Madrid. Imp. Barial, 64 págs.

³ GÓMEZ ALFONSO, Carlos José, *Construcciones escolares en Valencia. 1920-1939*. Directores: Vicente Mas Llorens. José Luis Ros Andreu. Tesis Doctoral. Universidad Politécnica de Valencia. 2015. sobre GONZÁLEZ REVILLA, G. (1907). *La protección a la infancia abandonada*, Bilbao, tip. Popular, 407 págs.

⁴ GÓMEZ ALFONSO, Carlos José, *Construcciones escolares en Valencia. 1920-1939*. Directores: Vicente Mas Llorens. José Luis Ros Andreu. Tesis Doctoral. Universidad Politécnica de Valencia. 2015. sobre DE GABRIEL, Narciso. "Alfabetización y escolarización en España (1877-1950)", *Revista de Educación*. Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. 1977, (314), p.217.

cuando este proceso se prolongue más allá de esta etapa. Por ello, se puede afirmar que la escolarización primaria y la alfabetización están directamente relacionadas, y por esta razón es adecuado comprobar los niveles de escolarización. Así mismo, y en paralelo a esta situación, es necesario comprobar los números correspondientes a edificaciones escolares existentes y construidas durante el periodo que nos ocupa, y previo al mismo.

En la segunda mitad del siglo XIX y en el primer tercio del siglo XX los niveles de analfabetismo y escolarización en España eran alarmantes. En 1877 el 72,01 % de la población española era analfabeta, en 1910 el 52,77 % y en 1930 el 33,73 %.⁵

Si acudimos ahora a niveles de escolarización, la situación era igualmente alarmante. La tasa de escolarización para niños y niñas de 6 a 11 años es la siguiente: en 1885 solo el 45 % de los niños estaban escolarizados, en 1908 el 40 %, en 1923 el 50 % y en 1932 el 60 %⁶. Se observa que el crecimiento de la escolarización en las tres primeras décadas del siglo XX corresponde a un 10% aproximadamente por década. Si dejamos los porcentajes y seguimos en números absolutos, en 1908 más de 1.660.000 niños no estaban escolarizados (sobre una población de 3.154.000 niños de 6-11 años), y en 1923 más de 1.382.000 niños (sobre 2.801.000 niños de 6-11 años)⁷.

Como bien dice Chema Segovia ⁸, la infancia de hoy en día no es la misma que hace dos generaciones, cuando pensamos en niños y niñas se nos vienen imágenes abstractas, imágenes de fragilidad, de algo esencial, algo que debemos acompañar todo el tiempo a lo largo de su crecimiento, pero con esta idea ya prefigurada no nos damos cuenta de que la infancia cambia a lo largo del tiempo, es una idea construida cultural y socialmente y que no tiene nada que ver con la infancia de principios del siglo XX.

⁵ GÓMEZ ALFONSO, Carlos José, *Construcciones escolares en Valencia. 1920-1939*. Directores: Vicente Mas Llorens. José Luis Ros Andreu. Tesis Doctoral. Universidad Politécnica de Valencia. 2015. sobre SAMANIEGO BONEU, Mercedes y GOMEZ MOLLEDA, María D. *La política educativa de la Segunda República durante el bienio Azañista*, Madrid: C.S.I.C Escuela de Historia Moderna, 1977, pp.158, 164

⁶ 4 Ibidem. p, 217-243

⁷ GÓMEZ ALFONSO, Carlos José, *Construcciones escolares en Valencia. 1920-1939*. Directores: Vicente Mas Llorens. José Luis Ros Andreu. Tesis Doctoral. Universidad Politécnica de Valencia. 2015. sobre Ibidem, p. 232

⁸ Chema Segovia, "Los niños y las niñas en la ciudad", (2018), School LAB. Media UPV < <https://media.upv.es/#/portal/video/5cc55ba0-07f5-11e8-8598-1bd5a4a266de> > [Consulta: 18 de abril de 2018]

Los niños de principios de siglo tenían otros hábitos, las niñas se encargaban de cuidar a los hermanos, familiares, comprar, realizar encargos para sus casas, es decir, se encargaban de liberar a la figura materna de ciertas tareas o trabajos, una visión casi imposible hoy en día.

Los niños se encargaban de trabajar, con edades muy tempranas cumpliendo funciones como si fuesen adultos, trabajaban en talleres, comercios, campos, aprendices, etc. Los niños tenían un valor económico, generaban economía para las casas y no existía esa protección o falta de autonomía como se puede apreciar ahora.



Figura 2_Grupo de niños trabajando en 1912.

Como bien explica Adriana Bisquert ⁹ , aparecen dos formas o modelos de familias, "la familia comunal" basada en la vida rural o de las ciudades tradicionales, donde podemos encontrar que las relaciones eran más afectivas y extensas y por otro lado "la familia nuclear" , concepto estrictamente urbano.

La familia nuclear, estaba formada por padres e hijos y se tenía poco en cuenta a otros familiares dentro de esta, es decir, se relacionaban poco con ellos o no se tenían en cuenta. Estas relaciones no existían tanto porque las condiciones de vida urbana se lo dificultaba y no podían disfrutar de esos momentos como bien lo hacían las familias comunales. Los niños y niñas disfrutaban de total autonomía por sus barrios y generaban muchas "casas" que no eran realmente sus casas, las casas del "tío tal" o "el tío cual" , se llegaba a nombrar a alguien con términos familiares (tío, tía, abuelo, abuela) y realmente no formaban parte de tu unidad familiar, sino

⁹ BISQUERT, A. (1982). *El niño y la ciudad*. Madrid: Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid. pp. 40.

eran personas que se encontraban en el mismo barrio. Estas convivencias generaban en la infancia un mundo afectivo, le otorgaba experiencias diferentes con personas de distinto tipo y no lo fijaba solamente en la figura de padres y madres y en un grupo familiar único alrededor de ellos, sino que le otorgaba un grupo y su búsqueda individual dentro de este.

1.2 La Infancia en periodo de guerras. (1933-1945)

Concedores de que los años en periodo de guerras en comparación con los anteriores se caracterizan por un incremento considerable en la mortalidad infantil, llama la atención aquellas formas que incrementan la mortalidad infantil por aspectos derivados de la guerra, como pueden ser las derivadas de peligros alimenticios y trastornos nutritivos o enfermedades relacionadas con el aparato respiratorio, es decir, aspectos derivados de la guerra que tienen una consecuencia directa en la infancia durante el periodo de guerras. Según Fernando Gil y Albert García¹⁰, las batallas bélicas (muertes violentas) y las miserias ocasionadas por la guerra, ya sea escasez de alimentos, malas condiciones sanitarias, etc, afectan de manera directa a la infancia. Durante 1937, cuando la guerra alcanza su máxima crisis, fallecen 136.125 menores de 14 años, 23.204 más que en 1935, constituyendo el 28,83% de la mortalidad total de ese año. Siendo un porcentaje alto relacionado con la infancia.

Las condiciones de las ciudades son inapropiadas para la salud e integridad física de la infancia por lo que ante estos problemas la solución será trasladarlos a lugares más tranquilos donde puedan crecer sin miedo a los efectos de las guerras, ya sean bélicos o efectos relacionados nombrados anteriormente. Es aquí donde aparece la movilidad infantil en las guerras, la evacuación infantil de las ciudades se convierte en algo necesario para su desarrollo, no será nada fácil pero las colonias escolares eran el sistema de protección infantil más idóneo en esos momentos. La preocupación por la infancia se empieza a hacer visible en medios oficiales y es en el año 1936 cuando se ven reflejadas las primeras medidas para orientar los servicios e instituciones asistenciales que ya existían. Más tarde se llevará a cabo la constitución de nuevas instituciones para solucionar los problemas de higiene, alimentarios y de mortalidad infantil.

¹⁰ Gil, F., & García Soler, Albert. (2009). La mortalidad en la infancia durante la Guerra Civil: Impacto territorial a partir del Censo de 1940. *Reis: Revista Española De Investigaciones Sociológicas*, (127), 55-92.

Uno de los aspectos más importantes sobre la infancia y que la guerra deja muy reflejado en ella, es la pérdida de sus padres y madres durante esta etapa. La unidad familiar se rompe y es cuando los huérfanos ya reflejan un gran número entre las medidas protectoras.

Estas colonias de la guerra antes mencionadas, aparte de intentar mejorar las condiciones higiénicas, sanitarias y preventivas se convierten en colonias permanentes, asumiendo un carácter protector de cualquier mal reflejado por las guerras. Además estas colonias se expandieron por otros países extranjeros, traspasando fronteras y relacionando colonias y colonos con semblantes distintos pero con fines iguales: asegurar una protección a la infancia sin olvidar su educación. Esta idea de ejercer la formación de los niños y niñas en las colonias predominará en todas ellas, y es que este tipo de vida comunal que se llevará a cabo en lugares no conocidos para la infancia le otorgará la posibilidad de conocer a otros niños y desarrollar la capacidad de relación entre ellos, asimilando y conociendo conductas de socialización, y por otro lado, sentir y experimentar sensaciones o cosas nuevas alejados de esa visión de guerra instaurada en esos momentos.

No relacionado con una marcha comunal, pero si como una marcha de movilidad en la propia ciudad como llamamiento a la ayuda de la infancia en España durante la época de la Guerra Civil, aparecen los proyectos que tratan de crear caminos seguros para los escolares. Estos contaban con un curioso precedente en la Barcelona de los años de la guerra: entre los años 1936 y 1939, la Generalitat de Catalunya creó un organismo para organizar la enseñanza en toda Cataluña, el Consejo de la Escuela Nueva Unificada. El CENU organizó una red de centros en Barcelona, tratando de que los niños acudieran a escuelas dentro de su propio distrito. Sin embargo, esto no fue posible en todos los casos y fue necesario organizar el desplazamiento de las niñas y niños desde los barrios más populosos y desprovistos de locales adecuados hacia escuelas habilitadas en la parte alta de la ciudad. El transporte diario de los escolares se solucionó con la utilización de los servicios públicos, en los que viajaban de forma gratuita y, habitualmente, solos. Un brazalete identificaba a estos alumnos de las Escuelas Populares y, a la vez, instaba a toda la ciudadanía a hacerse responsables de su seguridad en sus viajes por Barcelona, en un tiempo y una situación de especial riesgo y dificultad.

La experiencia anima a reflexionar sobre la necesidad de hacernos cargo colectivamente del bienestar y de la autonomía de los niños y las niñas, también ahora, cuando la paz no ha conseguido, sin embargo, ofrecer calles seguras para todos¹¹.

¹¹ OLLER, M. (2001). *El camino escolar. Institut d'Educació-Vía Pública*. Ajuntament de Barcelona.



Figura 3_Barcelona, 1936-1939

Es durante el siglo XX cuando empezó a implantarse la protección sobre la infancia en áreas novedosas como pueden ser la social, jurídica y sanitaria. Este cambio que se inició en Francia, se extendería por toda Europa. A partir de 1919, con la creación de la Liga de las Naciones (más adelante se convertiría en la ONU) el tema de la infancia empezó a tener más importancia internacional, por lo que se desarrolló el Comité para la protección de los niños. En septiembre de 1924, la Liga de las Naciones aprobó la declaración de los Derechos del Niño, conocida como el primer tratado internacional sobre los Derechos de la infancia; a través de Eglantyne Jebb, fundadora de Save the children Fund. Este tratado otorga derechos a los niños además de responsabilidades a los adultos. Esta declaración fue posible gracias a los trabajos médicos de Janusz Korczak, médico polaco. Miles de niños y niñas quedaron en un pésima situación tras la Segunda Guerra Mundial, que tuvo como consecuencia en 1947 la creación del Fondo de las Naciones Unidas para la infancia, conocido actualmente como UNICEF, el cual se le otorgó el rango de organización internacional en 1953. Los inicios de esta institución estuvieron enfocados en ayudar a la infancia, víctimas de la Segunda Guerra Mundial, sobretodo enfocado a la infancia Europea ¹².

¹² HUMANIUN. *Historia de los derechos del niño. Perspectiva histórica de la evolución de los derechos del niño*. < <https://www.humanium.org/es/historia/> > [Consulta: 05 de mayo de 2018]

1.3 La infancia y la ciudad a partir de mitad del siglo XX.

Aunque exista una contradicción y una coincidencia a la vez, la infancia y la ciudad han ido históricamente de la mano, y esto lleva a pensar en sus inicios y en su evolución, abriendo un mundo de reflexión. La infancia nace como un periodo concreto en la vida humana cuando la burguesía experimenta su mayor auge, en el mismo periodo que se desarrolla la ciudad burguesa sobre la ciudad popular. Nacen con ella, creadas por la revolución industrial, las disciplinas que pretenden organizar u ordenar la sociedad y su forma urbana. La infancia crece de la mano de instituciones o elementos anteriormente no existentes, es decir, empiezan a verse ciencias alrededor de la infancia como la psicología, medicina, sociología, pedagogía, arquitectura, urbanismo y otras ciencias del orden social que antes no existían y ahora en esta época empiezan a mirar a la infancia de otro modo. No solo nos vale con liberar a la infancia de los trabajos industriales o enfocar una construcción familiar alejada de la familia nuclear, con un ama de casa, una separación entre lo público y lo privado o un barrio central y periférico, es una labor de ámbito cultural y espacial que se realiza desde principios del siglo XX hasta los años setenta del siglo XX ¹³.

Como bien cuenta Chema Segovia, la infancia de mediados del siglo XX cambia respecto de las anteriores épocas, la infancia empieza a mirarse con detenimiento y cuidado, empiezan a aparecer ciencias que se encargan de su cuidado, crecimiento, desarrollo, relación con otros niños o empiezan incluso a crearse etapas o tiempos de crecimiento que deben existir comunes en todos los niños, es decir, empieza a verse a la infancia como si fuese una serie mecanizada, algo que debe de seguir siempre los mismo pasos. Es aquí cuando empezamos a controlarlos, creamos una sobreprotección alrededor de ellos porque vemos a la infancia como un bien escaso, es en esta época donde se reduce el nacimiento de niños y niñas en las familias. La ciudad y el ambiente social cambia, siendo la ciudad algo peligroso para la infancia, algo que no está preparado para ella y que debemos de controlar una vez salgamos a ella.¹⁴

¹³ ROMÁN, M., PERNAS, B. (2009). *¡ Hagan sitio, por favor !. La reintroducción de la infancia en la ciudad.* Madrid. CENEAM. < www.mapama.gob.es/es/ceneam/recursos/documentos/hagan-sitio-infancia-ciudad_tcm30-170423.pdf > [Consulta: 21 de octubre de 2017]

¹⁴ Chema Segovia, op. cit. supra, nota 8.

Es en el año 1959, cuando las Naciones Unidas aprueba la Declaración de los Derechos del Niño en la cual estaban incluidos diez principios pero no eran suficientes para otorgarles el derecho que se pretendía al no tener carácter obligatorios. Es el Gobierno de Polonia en 1978, quien presento una versión provisional de una Convención sobre los Derechos del Niño en las Naciones Unidas.

Después de varias negociaciones con gobiernos, instituciones, líderes políticos y religiosos, será 10 años más tarde, en 1989 cuando se aprobó la Convención sobre los Derechos del Niño, la cual sería obligatoria para todos los países que la ratificasen. Fue firmada por 20 países y se convirtió en ley oficial en 1990, hoy en día todos los países del mundo excepto Estados Unidos cumplen esta ley que se recuerda o se conmemora el 20 de noviembre de cada año desde 1990, celebrándose este día como el Día Universal de Niño¹⁵.

1.4 Aldo Van Eyck y su contribución con el espacio infantil.

" Aldo Van Eyck (1918-1999) nació en Driebergen, Holanda en 1918. Aunque estuvo educando en Inglaterra durante su juventud, estudió la carrera de Arquitectura en Zurich. Fue profesor de la escuela de Arquitectura de Ámsterdam de 1954 a 1959, y profesor en la Universidad Técnica de Delft a partir de 1966 a 1984. Fue redactor del foro del comportamiento de la arquitectura a partir de 1959 a 1963 y en 1967. Un miembro activo de CIAM y en 1954 fue co-fundador del Team 10. Van Eyck abogaba la necesidad de rechazar el funcionalismo y atacaba la carencia de la originalidad en la mayoría del modernismo de la postguerra." ¹⁶

Aldo Van Eyck fue un arquitecto de prestigio durante su época, realizando un gran número de proyectos arquitectónicos, pero si hay que destacar en algo a este Arquitecto es y de manera no menos importante en la proyección de más de 700 parques o patios de juegos diseñados entre 1947 y 1978 en la ciudad de Ámsterdam. Es en esta ciudad donde trabajo todos estos espacios para la infancia, ya fuese en el centro urbano, suburbios, plazas, esquinas de calles, solares vacios, jardines públicos o patios, todos estos espacios fueron transformados en espacios para la infancia.¹⁷

¹⁵ UNICEF. *La historia de la Convección sobre los derechos del Niño.* < <https://www.unicef.es/causas/derechos-niños/conveccion-derechos-niños> > [Consulta: 5 de mayo de 2018]

¹⁶ HIGUERAS, E. , MACHÍN GIL, H. *Aldo Van Eyck. Parques de juego en Ámsterdam (1947-1971).*< <https://dededodos.files.wordpress.com/2009/07/parques-de-juego-aldo-van-eyck2.pdf> > [Consulta: 24 de marzo de 2018]

¹⁷ La principal artífice de la construcción de 700 parques y espacios de juego en Ámsterdam fue Jakoba Mulder, quien busco a Aldo Van Eyck para el diseño de estos espacios infantiles.

Hay que destacar como gracias a Aldo Van Eyck los espacios para la infancia, parques infantiles, cobraron un merecido reconocimiento y ayudaron e influyeron en la historia de la ciudad de Ámsterdam y en todos sus ciudadanos. Una influencia que llega hasta el punto de que el ayuntamiento del distrito Ámsterdam Zuid, otorgará a los parques infantiles construidos en esas épocas el grado de monumentos municipales, reconociendo el mérito que tuvieron para la infancia y para la ciudad en aquella época. Con este grado de monumento, se le reconocerá una protección especial, una conservación de aquellos espacios infantiles que quedan hoy en día en la ciudad y la restauración de aquellos que hayan sufrido modificaciones.

Los parques infantiles anteriormente nombrados fueron construidos por el arquitecto entre los años 1947 y 1978. Para él, los dos puntos más importantes a la hora de proyectarlos fueron: dónde y cuándo. La ciudad de Ámsterdam se encontraba en un situación de postguerra en los años finales a la década de los 40, necesitando una urgente rehabilitación por parte del gobierno de la ciudad. Debido a los bombardeos muchos edificios se encontraban en situación de ruina, muchos solares quedaban desocupados y la mayoría de los espacios públicos estaban derruidos. Es a principios de los años 40 cuando empiezan a desalojarse edificios por miedo a posibles derrumbes y accidentes de los habitantes de la ciudad. Este ambiente de postguerra y situación de la ciudad empezó a dar visibilidad a solares y espacios vacíos en el tejido urbano de la ciudad, donde algunos de ellos al principio eran utilizados como almacenaje de chatarras, talleres improvisados o aparcamientos, pero fue Aldo Van Eyck quien empezó a fijarse en ellos para el diseño de los espacios infantiles.



Figura 4_Edificios demolidos en la ciudad de Ámsterdam en 1943

Figura 5_Solar ocupado como taller mecánico provisional

Niños y niñas de la ciudad de Ámsterdam, dado que la postguerra no había dejado espacios para ellos, se desplazaba hacia estos espacios vacíos para jugar y pasar su tiempo, dado esto habitantes de la ciudad escribieron al ayuntamiento pidiendo espacios seguros para el juego y disfrute de sus hijos. Este movimiento llevado a cabo por las familias en plena reconstrucción de la ciudad tras la Segunda Guerra Mundial, preocupados por los espacios en los que crecían sus hijos daría lo que es una de las mayores transformaciones urbanísticas llevadas a cabo en una ciudad moderna teniendo en cuenta como punto focal a la infancia y a su desarrollo. Los más de 700 parques o espacios infantiles logró crear en la ciudad una red de espacios públicos lúdicos que permitían el movimiento y juego de la infancia, un gran precedente en el Urbanismo Moderno¹⁸.

"No entró en más detalles sobre la "naturaleza" o la "tarea", pero es bastante obvio lo que significaba. La arquitectura no puede permitirse subordinar la forma a la necesidad de expresión directa e individual. Responde por definición a un propósito concreto, a la función de la vida privada y pública, y por lo tanto debe expresarse en un lenguaje que se presta no solo a un uso individual sino a un uso plural. Sus idiomas deben ser elementales para que sea accesible a tantas personas como sea posible. Al mismo tiempo, debe, como se dijo, tratar de reevaluar los aspectos elementales de la vida y de ese modo hacer la existencia más simple y más alegre" ¹⁹.

Ámsterdam, comparada con otras ciudades, tenía sus parques de juego o espacios infantiles dentro de la ciudad, es decir, estaban insertados en el tejido urbano y permitían la creación de una red de conexión de estos espacios permitiendo la movilidad entre ellos. Esto fue gracias a que Aldo Van Eyck se basó en la teoría de los puntos intersticiales dentro de una trama. Esto ayudó a reducir la densidad urbana, los parques de juego o espacios infantiles comenzaban a formar parte de los planes urbanísticos que influyeron en la calidad de vida de sus habitantes. Cualquier espacio era bueno para desarrollar una actividad infantil, ya fuesen espacios privados, rotondas, plazas, calles, o incluso medianeras, los espacios existentes en la ciudad y que estuvieran abandonados eran convertidos en espacios para la infancia.

¹⁸ ÁLVAREZ SANTANA, J. *Proteger la infancia a través de Aldo Van Eyck*. < www.arquitecturaviva.com/media/Documentos/jaime_alvarez_santana.pdf > [Consulta: 24 de marzo de 2018]

¹⁹ STRAUVEN, F. (1998). *Aldo Van Eyck : The Shape of Relativity*. Ámsterdam.



Figura 6_Ubicación de los parques de juego en Ámsterdam 1954. Posterior crecimiento.

Una de las razones del éxito de estos proyectos es que en la ciudad, en el ambiente social se le estaba dando una prioridad a la infancia, se estaba colocando la primera, respecto de los coches. Muchos de los espacios se convertían en parques o plazas infantiles antes que espacios para coches, los ciudadanos entendieron la necesidad que en aquellos momentos priorizaba y era que la infancia era más importante que el coche²⁰.

Aldo Van Eyck abrió un campo de investigación fantástico gracias a su contribución con los espacios infantiles en los cuales centraba unas ideas teóricas. Fue el primer Arquitecto en tener en cuenta al niño en el urbanismo de la ciudad en la que hasta entonces no había sido incluido. La ciudad pasaba a tener un nuevo referente, el cual era un punto crítico sobre su relación con la ciudad. Relación que empezará a crearse a partir de la apropiación de espacios por parte de este nuevo usuario y haciéndolos aptos para su uso. Creó un sistema compositivo y espacial de proyección de espacios infantiles que puede aplicarse en cualquier punto del planeta, debido a una serie de elementos arquitectónicos e ideas compositivas que hacían fácil su reproducción. Estas ideas se ven reflejadas durante más de 30 años en los más de 700 parques en la ciudad de Ámsterdam, destacando como primer espacio el parque de Bertelmanplein²¹.

²⁰ 16 Idem.

²¹ 18 Idem.

1.5 Cambios sociales y económicos que afectan a la ciudad.

Cuenta Hertzberger ²², que en la década de 1960 la educación tenía un claro papel conservador y que tras un alzamiento, en gran parte político, declaró que el único aprendizaje real se desarrollaba fuera de la escuela, refiriéndose a que el conocimiento verdadero se realizaba en las calles, es decir, en la ciudad. Se empezaba a otorgar una sabiduría a la ciudad, espacios donde aprender por ti mismo y enfrentarte a los problemas, lugares o situaciones que hacían que cada individuo formase su propia opinión sobre la sociedad.

En los años setenta, la educación se vio envuelta en una suma de críticas que se desencadenó una vez se aclararon ciertas ideas de la Segunda Guerra Mundial. Son estos cambios sociales y su visibilidad los que hacen un punto de reflexión sobre la búsqueda de otro tipo de educación y otro tipo de escuela. El aprendizaje se ha ido desvinculando poco a poco del concepto de escuela autónoma, que se centraba solo en el aprendizaje en el aula y ha conseguido sobrepasar las paredes de ese aprendizaje en el aula tradicional para conseguir salir al exterior. Se empezaba a propagar la idea de una educación permanente, un aprendizaje diario que te permite ver la vida como un aprendizaje continuo, ya sea dentro de la escuela o fuera de ella, igualmente sería aprender estando en el colegio como aprender camino del colegio. Las aulas y la ciudad abrían sus puertas a personas de todo tipo y edades que deseaban aprender no solo pasando tiempo en las escuelas sino pensando que su desarrollo continuaba cuando salían de ellas.

La calle, la plaza o el parque se convierten en un nuevo paradigma de aprendizaje, el cual se abrió paso en la educación moderna. Esta educación moderna hace que el aprendizaje individual o colectivo pueda extenderse fuera del recinto del colegio, sobre las calles, plazas o parques de aprendizaje, haciendo que la educación se extienda sobre el tejido urbano, consiguiendo al final que se entienda la ciudad como un territorio de aprendizaje, donde los espacios, las instalaciones o los equipamientos tengan que interactuar con las personas y su desarrollo.

Como bien dice Hertzberger en su libro; *"Cada vez que los arquitectos tenemos éxito en crear al menos las condiciones espaciales para esto, vemos que el aprendizaje se extiende más allá de los confines de la escuela y la ciudad. Las*

²² HERTZBERGER, H. (2008). *Space and Learning*. Rotterdam. pp.102. Texto traducido propio.

escuelas no se detienen en sus muros exteriores, o mejor dicho, esas paredes exteriores son incapaces de frenar el flujo de aprendizaje."

Francesco Tonucci, psicopedagogo, muestra como en los últimos cincuenta años la ciudad ha cambiado de manera muy clara, ha pasado de tener espacios de encuentro y de intercambio donde existía la relación y bienestar de sus ciudadanos a conocer el valor comercial que tienen esos espacios y a transformarlos para conseguir de ellos un beneficio. La sociedad y el interés económico cambian ahora esos espacios que habían sido rescatados para la ciudad.

El valor de esos espacios se ve reflejado en la vida de los ciudadanos, antiguamente ricos y pobres vivían en los mismo barrios, unos al lado de otros, se diferenciaban en la calidad de sus viviendas pero vivían sobre el mismo lugar. El interés económico hizo que el valor del suelo cambiará haciendo que la cercanía al centro de la ciudad marcará un baremo al que los pobres no podían llegar, esto hizo que se trasladarán a las afueras de la ciudad donde el suelo era más barato.

El centro de las ciudades paso a ser sede de grandes compañías, espacios donde el capital se posicionaba como primer elemento y función más importante, durante el día, ya que al anochecer cuando esas grandes compañías cerraban el centro de la ciudad se quedaba vacío, nadie camina sobre él, nadie se relaciona en él, los ciudadanos se van a otros lugares una vez el capital descansa. Esos centros de ciudad, tan ricos y bellos en arquitectura, tan cuidados por los anteriores ciudadanos ya no brindan la oportunidad de ser disfrutados y pasan a convertirse en espacios de despreocupación por sus actuales usuarios. Como bien dice Tonucci: "*Los lugares más hermosos de nuestro país están negados al juego y a la experiencia de los niños, al paseo y al recuerdo de los ancianos*".

El cambio que ha sufrido el centro de las ciudades ha originado el concepto de periferia, común en todos los lugares; los mismo bloques, las mismas calles o la no preocupación por las zonas verdes, plazas, parques, etc. Las periferias surgen de la especulación y no nacen de la preocupación de los habitantes de tener ciudades bonitas, agradables, sociables, en resumen, espacios aptos para la vida y desarrollo de sus habitantes. Esto nos lleva a no encontrar personas disfrutando de la calle en las periferias, que se usan para dormir y descansar cuando no se está trabajando en el centro de la ciudad, la ciudad ha perdido su ser ²³.

²³ TONUCCI, F. (1998). *La ciudad de los niños : Un modo nuevo de pensar la ciudad*. Madrid: Fundación Germán Sánchez Ruipérez.

Relacionado con el cambio de las ciudades y su desarrollo caótico, no teniendo en cuenta los aspectos sociales, arrastró consigo la construcción desordenada de escuelas, no siguiendo una distribución lógica. El desarrollo de la industria y el capitalismo dejó de lado a la educación, olvidándose que la educación y el aprendizaje tanto de la infancia como de los ciudadanos en general era una cuestión social, que venía de la escuela y de la propia de la ciudad. Inicialmente se construían las escuelas en los centros de las ciudades, pero cada vez respondían más a una situación distinta, se localizaban en calles sin importancia y alejadas de los puntos importantes. Además no se tenía en cuenta la relación de la escuela con la ciudad, o en ciertos casos con los barrios a los que servía, no teniendo en cuenta las distancias que los niños debían recorrer hasta las escuelas. Esto dificultaba su movilidad hacia los colegios, construyendo obstáculos en vez de beneficios. No se tenía en cuenta el juego de los niños, por lo que los espacios para desarrollar estas actividades eran muy pequeños y no aportaban beneficio a los niños. Entender este periodo de tiempo dedicado a la especulación privada ha resultado ser negativo para la infancia en el intento, anteriormente, de una planificación ciudadana alrededor de la infancia ²⁴.

1.6 La ciudad como escuela.

Ya en 1962, el Arquitecto Holandés, Aldo Van Eyck pensaba que una ciudad moderna que no estuviera planteada para la infancia dejaba en muy mal lugar a la sociedad y habitantes de ese momento. La infancia nos muestra como la ciudad no ha seguido un crecimiento y desarrollo natural, sino que ha creado una barrera con ellos debido a los intereses políticos y económicos de la ciudad. Si lo que se desea es crear una ciudad sedentaria, mansa y fluida se seguirá por este camino pero si lo que queremos es una ciudad activa, que nos permita desarrollarnos y aprender se tendrá en cuenta a la infancia y a los jóvenes, ya que son capaces de abrirnos los ojos y aportarnos vitalidad. Siguiendo con lo que dice Hertzberger ²⁵, nuestra ciudad debe prestar más atención a este grupo vulnerable generando espacios para ellos y no centrándose solo en la seguridad vial para su relación con la ciudad, es un grupo dinámico y en constante movimiento que necesita de estos lugares para su desarrollo.

El desarrollo y aprendizaje de la infancia se crea con la experiencia, aprender a estas edades es hacer y experimentar cosas y todas estas experiencias son las que

²⁴ ROTH, A. (1950). *The new School = Das neue schulhaus = La nouvelle école*. Zurich : Girsberger.

²⁵ 22 Ibidem, p.118

se importan al cerebro y se genera un orden. Si ese cerebro, entendido como ciudad interna es un reflejo de la ciudad externa, la ciudad externa debería ser lo más rica posible, variada, alegre, divertida, social, segura, etc. Una ciudad desprenderá conocimiento cuando despierte curiosidad a sus habitantes, cuando los atraiga a descubrir sus espacios, salir a la calle, pasar tiempo en ella y a estimular el pensamiento. Esto genera un paradigma en la pensadores de la ciudad moderna que deben pensar en los criterios formales del espacio.



Figura 7_ Street cubes. Ámsterdam.

La ciudad no solo debe fijarse en el consumismo de los usuarios y en facilitarles sus desplazamientos para realizar sus compras sino en contribuir a tener un espacio público que de comprensión a este mundo ayudando a la socialización de las personas y dejando de lado la soledad y seguridad al aislar a los usuarios.

Los adultos esperan que la infancia se adapte a la ciudad, cuando la infancia es un grupo vulnerable que la mayoría de las veces no son capaces de ver su camino, en contraposición a este pensamiento podríamos pensar que una ciudad que otorgue la posibilidad de adaptación de la infancia será una base para el aprendizaje de estos y será más fácil a la vez para los adultos. Una ciudad de aprendizaje es una ciudad para los niños y a la vez para los adultos.

El concepto de educación permanente hace que el aprendizaje público exista, una prioridad que debe seguir cualquier ciudad cuyo objetivo sea el aprendizaje. Una ciudad instructiva no solo debe mostrarnos la superficie de las cosas sino también debe mostrarnos su profundidad, esto debe hacerse para impedir que se borre la historia porque es la historia la que nos dice como son las cosas y qué función tuvieron, su significado queda guardado en sus elementos ya sean ladrillos, monumentos, plazas, en general lo que engloba a la arquitectura y que junto a los

escritos, imágenes forman una memoria que contribuye a una conciencia colectiva y por lo tanto a una cohesión social. La historia, sus recuerdos, sus experiencias nos llevan a general sentimientos no solo vinculados a sus monumentos sino también a sus lugares, objetos peculiares, edificios, solares, etc. La ciudad que ayuda a aprender usa esos recuerdos, hace visible su pasado y además muestra su situación actual y sus intenciones. Si aprender a superar las diferencias entre personas y grupos es un problema dentro de las aulas, debería salir al espacio público, ya que los problemas sociales pueden solucionarse generando espacios sociales que ayuden a mejorar el comportamiento antisocial con las relaciones sociales y las experiencias comunes entre unos y otros que nos lleven otra vez a la historia, recuerdos y sentimientos comunes.

1.7 Fano-Roma-Ámsterdam - Historia de la movilidad infantil.

La ciudad de Fano, en Italia, se ha convertido como bien dice Tonucci²⁶ en su libro, en una ciudad laboratorio en la cual se estudia, experimenta y proyectan los posibles cambios en la ciudad adaptándolos para la infancia y colocando al niño como parámetro principal.

Fue el ayuntamiento de Fano, interesado en los servicios para la infancia, quien en 1991 desarrollo un laboratorio municipal llamado "La ciudad de los niños" que pretendía por un lado ser un punto de partida para los ciudadanos, niños, usuarios: y por otro un punto de reclamo para las instituciones gobernantes pidiendo que se adoptara la imagen del niño como punto focal de desarrollo de la ciudad.

Este laboratorio resulta ser un desafío para la sociedad en la cual la ciudad había crecido en función de las necesidades de los adultos y sin tener en cuenta al niño en la vida diaria, resulta ser un cambio de papeles con muchas contradicciones y cambios. Esto no nos lleva a decir que Fano es la propia ciudad de los niños, sino una ciudad y una sociedad que ha aceptado el desafío y el cambio que hasta entonces no había sido visto desde Ámsterdam con Aldo Van Eyck.

Fano ha logrado instaurar este laboratorio en su plan como ciudad, consiguiendo una sede propia con instalaciones, personal de trabajo, actividades normalizadas. Ha conseguido crear un comité técnico formado por distintas instituciones que

²⁶ 23 Ibidem, p.118

trabaja de forma conjunta alrededor del niño y la ciudad. Este trabajo ha sido reconocido por el Ministerio Italiano de Medio Ambiente como un ejemplo de trabajo territorial y educativo que ha sido financiado por programas de medio ambiente.

Gracias al proyecto que se inició en Fano en mayo de 1991, nace lo que se conoce como "La città dei Bambini"²⁷, a través de la invitación de otras ciudades para unirse al proyecto de la ciudad de los niños. Esta iniciativa involucró a cientos de ciudades y escuelas, se llevaron a cabo reuniones nacionales para niños y niñas, educadores y administradores, dando lugar a una red de conexión que se volvió internacional.

Es en 1996 en Roma, cuando el Instituto de Ciencias y Tecnologías Cognitivas fundó un grupo de trabajo que sustentaba y coordinaba aquellas ciudades que se unían a este proyecto con iniciativas internacionales. Fue de esta manera como empezó el Laboratorio Internacional "La ciudad de los niños".

A día de hoy, podemos encontrar más de 100 ciudades inscritas a este proyecto internacional que cuenta con ciudades de diferentes países de Europa y de América Latina como pueden ser: Italia, España, Uruguay, Argentina, Colombia, México, etc. Todas estas ciudades se encuentran coordinadas por el laboratorio internacional creado en Roma.

1.8 "Perder la calle" - Evolución progresiva.

La pérdida de la autonomía infantil ha sufrido un incremento progresivo a lo largo del tiempo, algo que es común en ciudades de occidente y que comenzó a aparecer a mediados del siglo XX. El control de los adultos sobre el movimiento de los más pequeños avanza, llegando incluso a edades más mayores. Utilicemos como referencia a los niños de once años, podemos observar como en los años setenta, los niños iban solos prácticamente en la mayoría de sus desplazamientos, en los años noventa iban la mitad de esos menores y que en el año 2002 sólo una cuarta parte se desplaza sin acompañamiento adulto.

Cuando hablamos de la autonomía infantil, según un estudio codirigido por Tonucci, la edad y la clase social se convierten en factores determinantes. Antes, conforme un niño o niña iba desarrollando sus capacidades motoras y sensoriales,

²⁷ INSTITUTO DE CIENCIAS Y TECNOLOGÍAS COGNITIVAS-CNR. *La Città dei Bambini*. < <https://www.lacittadeibambini.org/la-rete-internazionale/> > [Consulta: 27 de mayo de 2018]

su campo de acción se veía incrementado. En la actualidad el desarrollo de esas capacidades no mejora su autonomía, por lo tanto no actúa en un campo de acción más amplio. Aunque el grado de autonomía aumenta según la edad de los menores, este aumento no está relacionado con el desarrollo de las capacidades del menor, sino con las percepciones que tienen los adultos sobre ellas.

Si hablamos de que les sucede a los niños italianos, podemos observar como la mayoría de ellos terminan la escuela primaria y no han conocido o experimentado la autonomía en sus desplazamientos. Siento un 62,2 % los niños entre 10-11 años que no experimentan la autonomía en sus propios desplazamientos y un 15,5% aquellos que si lo hacen. Los estudios nos muestran como conforme avanza la edad de los menores la autonomía va aumentando pero no de manera significativa, llamando la atención como hasta menores, de 12 a 14 años, acuden al instituto acompañados en sus trayectos por padres y madres realizando el camino en coche. Estos datos chocan con situaciones que experimentan más tarde, niños y niñas que no han recorrido su ciudad, que no conocen los espacios por si solos o que no han ido en bicicleta a ningún punto de la ciudad, se ven en el siguiente paso con vehículos motorizados como motocicletas.

Otro de los datos que afecta a la autonomía, es el grado educativo o nivel que puedan tener los padres y madres de los niños, se ve reflejado como a mayor nivel educativo adulto, menor autonomía de los menores. Con estudios elementales o bajos, el 21,7 % de los menores va solo al colegio. En el caso de padres con niveles Universitarios, sólo el 6,6 % de los menores van solos al colegio.

Un aspecto a tener en cuenta y que cada vez se va igualando más debido a que la mayoría de los niños están sobreprotegidos, es la cuestión del género, niños disfrutan más de desplazamientos sin ir acompañados de adultos (17,8 %), mientras que las niñas no disfrutan tanto de esa autonomía (14,2 %). De alguna manera las diferencias de género que suceden en el mundo adulto, traspasan al mundo infantil.

Aparece aquí la distancia en los desplazamientos de los menores, a mayores distancias, menores autonomías. Vivir próximos al colegio puede ser un factor que aumente la movilización, a distancias menores de 500 metros al colegio, se ve favorecida. Es sorprendente como a distancias entre 500-1000 metros, cómodas para ir andando al colegio o a otras actividades, el 70% de los alumnos italianos usa el coche para esta distancia. Como referencia se puede decir que en otro estudio, los niños ingleses en los noventa en similares distancias, era de 60%. En una investigación realizada en Madrid, los estudiantes que viven en un radio de 500

metros van todos a pie, pero entre los que viven a 500-1000 metros, la autonomía a pie se reduce en un 40 %.²⁸

Si hablamos sobre la movilidad en España, según un estudio realizado por Attitudes y dirigida por Francisco Alonso²⁹, este estudio aporta datos recientes sobre la autonomía de los más pequeños. El 70 % de los niños españoles de primaria no van nunca solos al colegio. El 77 % de los padres y madres son los encargados de llevar a los niños al colegio. El 12% de los padres dejaría a su hijo/a con 12 años ir caminando solo al colegio. El 36 % les dejaría a la edad de 13 años y el 16 % a la edad de 14 años. El 30 % de los niños que van solos al colegio, lo hacen con una edad media de 9,4 años. Madrid es la capital más tardía en permitir esta autonomía, 10,9 años, mientras que los niños Gallegos son los de edad más temprana, 8,2 años.

Se observa como el tamaño del municipio es un elemento fundamental, a mayor número de habitantes y mayor tamaño, la edad en la que empieza la autonomía es mayor, en municipios pequeños con menor población es más habitual el desplazamiento de menores solos, conocimiento de su entorno y disfrute de los espacios próximos a su hogar.

Estos estudios nos vienen a decir que niños y niñas con una edad comprendida entre los 8 y 12 años tienen la suficiente capacidad para realizar desplazamientos autónomos por su localidad, pero que en la práctica no lo hacen, no disfrutando de sus espacios, ni desarrollando al máximo sus capacidades.

¿Cuántas veces vas a hacer deporte o música solo?
 Respecto al curso y la edad de los niños y niñas

Curso	Nunca	Pocas veces	Muchas veces	Siempre	Total
Primero	96,4%	0,0%	1,5%	2,1%	100,0%
Segundo	88,7%	3,8%	4,7%	2,8%	100,0%
Tercero	82,0%	6,3%	4,7%	7,0%	100,0%
Cuarto	75,6%	8,8%	5,6%	10,0%	100,0%
Quinto	62,2%	14,2%	8,2%	15,5%	100,0%
Total	80,3%	6,9%	5,1%	7,8%	100,0%

Fuente: Tonucci, Francesco, Prisco, Antonella, Renzi, Daniela, Rissotto, Antonella (2002) "L'autonomia di movimento dei bambini italiani"

Figura 8_ Datos sobre perder la calle

¿Cuántas veces vas a hacer deporte o música solo?
 Respecto al curso y la edad de los niños y niñas

Curso	Nunca	Pocas veces	Muchas veces	Siempre	Total
Primero	96,4%	0,0%	1,5%	2,1%	100,0%
Segundo	88,7%	3,8%	4,7%	2,8%	100,0%
Tercero	82,0%	6,3%	4,7%	7,0%	100,0%
Cuarto	75,6%	8,8%	5,6%	10,0%	100,0%
Quinto	62,2%	14,2%	8,2%	15,5%	100,0%
Total	80,3%	6,9%	5,1%	7,8%	100,0%

Fuente: Tonucci, Francesco, Prisco, Antonella, Renzi, Daniela, Rissotto, Antonella (2002) "L'autonomia di movimento dei bambini italiani"

²⁸ ROMÁN RIVAS, M., SALÍS CANOSA, I. (2010). "Camino escolar". Pasos hacia la autonomía infantil. Madrid: Ministerio de Fomento. < https://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/7C6DDB6D-B0E3-42B7-B042-85FAA06F049E/103128/camino_escolar_guia_br.pdf > [Consulta: 15 de marzo de 2018]

²⁹ ALONSO, F. (2009). *Los niños, las ciudades y la seguridad vial: Una visión a partir de la investigación*. Valencia: Attitudes. < www.caminoescolar.org/utebo/documentos/Seguridad%20vial/los%20niños%20las%20ciudades%20y%20la%20seguridad%20vial.%20Attitudes.pdf > [Consulta: 13 de junio de 2018]

2- Cambios en el contexto social.

2.1 El automóvil.

Fue en los años sesenta y setenta cuando las ciudades españolas cedieron sus calles al automóvil, abriendo estos espacios al tráfico y permitiéndole posicionarse en el primer escalón de movilidad. Un momento histórico que cambió la percepción infantil en la calle y su movilidad. Fue esta aparición la que reclutó a más niños y niñas a sus casas, donde las familias los salvaguardaban de esta máquina peligrosa.

La seguridad no se puede medir, además depende de muchos aspectos pero son los relacionados con la infancia los que importan en este caso. Para entender la seguridad se debe atender a la relación y víctimas de accidentes, según datos oficiales estos siniestros se reducen con el paso de los años. La siniestralidad infantil se reduce en la actualidad comparada con datos de hace 40 años con la entrada de los vehículos a nuestras ciudades, reduciéndose en un tercio en grupos de edad de 0-14 años y la mitad en grupos de 15-17 años.

Si seguimos estos datos, los responsables de tráfico nos harán pensar que los accidentes de tráfico en víctimas infantiles se han reducido en comparación con otros años, pero debemos plantearnos si esa reducción se ha producido por una mejora en el tráfico o un abandono de la infancia en las calles, si se reduce el número de menores moviéndose libremente por las calles, se reduce a su vez el número de posibles accidentes que puedan sufrir. Por lo tanto surge un aspecto diferente que el número de accidentes, el riesgo. Hay que relacionar los accidentes con el nivel de uso de los espacios. Actualmente se dice, que todo lo que entra en conflicto con la movilidad de los vehículos, es generador de accidentes, es decir, pone en riesgo la movilidad de estos, ocupando el coche el primer escalón de movilidad. No es el coche el que pone en peligro al peatón, sino el peatón el que pone en peligro al coche, consiguiendo así que el tráfico triunfe.

Si profundizamos más sobre el riesgo, encontramos el concepto de víctimas peligrosas, es decir, un ciclista que circule por la carretera, un niño jugando a la pelota en un paseo próximo a un viario, una persona anciana que cruza una calle, debido a que se les conceptúa como personas con carencias, movilidad reducida, vista y oído reducido, sin reflejos, etc. Todo está a favor de esta máquina que pesa más que un niño y se mueve más rápido que ellos. El principal riesgo y

peligro depende de la cantidad de tráfico, peso de los vehículos y de su velocidad. Como dato claro sobre esto, el tráfico en España ha ido aumentando, la circulación de coches se incrementa debido a la aparición de más coches, las calles y los espacios tienen que dar cabida a más vehículos que antes, a más ruido, más contaminación, etc. Se ha pasado de un vehículo cada diez personas en 1960 a uno cada dos en 2009.

Por lo que respecta a los datos de siniestralidad en las calles, estos no muestran realmente la situación actual, debido a que padres y madres han adoptado reducir la exposición de sus hijos e hijas a este peligro. Los siniestros de esta manera, se producen en personas ancianas, mayores de 65, que representan un nivel de atropellos del 51,2 %, respecto del total que representan en la población que es de un 17% de población total española.³⁰

2.2 Trabajo familiar y la estructura de las familias.

Centremos en observar que en los tiempos donde más personas, técnicos, profesionales o gente dedicada al desarrollo de la ciudad tenemos trabajando para ella, más separación hay entre la infancia y la ciudad. Pensemos que guía a esas personas en su trabajo, en sus decisiones, en su imagen sobre la ciudad y las personas que la habitan.

Cuando se establecen las bases del urbanismo, se da paralelamente a su vez el modelo de familia nuclear, creando un pensamiento que favorece el cabeza de familia, si este se ve favorecido por la ciudad, a la familia le irá mejor. Suponiendo esto como una visión antigua, no todo el derecho recae sobre esa persona, antiguamente si a esta figura le convenía llegar más rápido al trabajo y tener un sitio para aparcar cerca de este se le favorecía esa opción sobre otras. Ya decía Le Corbusier con el Modulor, que la estructura física de todos los hombres es igual, y por lo tanto todos tienen las mismas necesidades.

Surge así "La figura del Modulor" como elemento de referencia para el diseño de espacios comunes para el hombre. Siendo al final esta figura una imagen que no se asemeja a la mayoría de personas. Si extrapolamos esta idea de generar todo sobre una figura que no engloba el máximo conjunto, caemos en el resultado de entorpecer la vida de los que no responden a esas características. No hacemos visibles otras formas y otras necesidades, cayendo en una homogeneización que

³⁰ 28 Ibidem, pp.46

favorecerá a los más poderosos, en este caso los adultos trabajadores. El Modulor de la ciudad es ahora una figura capaz de producir, trabajar, moverse libremente y tener acceso a cualquier recurso que le ofrezca la ciudad, una figura que se adapta a la imagen de ciudadanía en un momento determinado de su vida, cuando producen, es decir, cuando trabajan. En esta ciudad y su modelo adoptado, se ha expropiado a muchas figuras que no entran dentro del modelo económico que plantean.³¹

2.3 De la biodiversidad al monocultivo

Antiguamente, el espacio público era donde grandes y pequeños se movían de la misma forma, es decir, el espacio público respondía equilibradamente a diferentes generaciones. La movilidad era muy parecida y los menores tenían más libertad en sus desplazamientos. La riqueza que generaban sus calles era significado de vitalidad urbana, respondiendo a un sin fin de actividades; ya sean comerciales, culturales, sociales o deportivas. La biodiversidad de las calles reflejaba lo que sucedía muchas veces en la sociedad del momento y no excluía a ningún ciudadano.

La expulsión de la infancia de las calles se ha visto pareja al proceso de empobrecimiento de las calles, ya que se han generado usos que han eliminado a otros. El capitalismo sobrepasa la sociabilidad y la ciudad como "monocultivo" de espacios para la movilidad motorizada han producido este empobrecimiento y exclusión de una parte de la población. La calle deja de ser un espacio de relación, estancia, socialización, para ser un espacio de paso y prisas, donde la prioridad nunca la tendrá el peatón, y menos la infancia.³²

Se produce así en Madrid en 1924, tras la proclamación del automóvil, la difusión de un bando sobre la circulación peatonal y de vehículos por parte del Alcalde de la ciudad, en un intento de ordenar estas dos figuras dando prioridad al uso del coche sobre los peatones y por lo tanto al monocultivo.

"Los padres cuidaran bajo su más estrecha responsabilidad de que sus hijos no jueguen más que en parques y jardines, que son los sitios adecuados al aprovechamiento infantil; debe multarse a los padres de los niños que jueguen al football, a los patines, o que cometan otros actos de índole que puedan molestar a las personas que transitan por la vía pública. Se recogerá a los niños

³¹ 13 Ibidem, pp.16

³² 13 Ibidem, pp. 20

*que se les encuentre jugando fuera de los recintos marcados, conduciéndoles a la Tenencia de Alcaldía hasta que acudan sus padres y satisfagan la multa correspondiente."*³³

2.4 Sobreprotección vs autonomía

Los cambios producen una sobreprotección en la infancia, además esta sobreprotección se ve reflejada en muchos aspectos de su vida; prevención de riesgos físicos, conflictos con terceros, evitar dificultades o aburrimiento. La sobreprotección genera un efecto contrario al deseado.

La movilidad infantil se ha visto bastante reducida por la protección de los padres sobre los menores, afectando radicalmente a su vida diaria, estando esta bajo el poder de decisión de los adultos. La disminución de autonomía infantil en sus movimientos y disfrute de los espacios de la ciudad se ve reflejado con el poder del vehículo motorizado en la ciudad. La reclusión infantil de los menores que han sido "guardados" bajo llave en los hogares, ha sido un proceso silencioso y asumido por la sociedad que ha visto como peligro la aparición del vehículo en sus calles.

Actualmente cuando hechas la vista a un colectivo de menores deambulando por las calles sin un control adulto te viene a la mente un grupo más parecido a lo salvaje que a la civilización. Se ha producido un pensamiento de preocupación y malestar por los menores no domesticados. Parece que la sobreprotección y el estar en casa es sinónimo de educación, de saber comportarse, mientras que la expansión de los menores solos por la ciudad sin un adulto que les proteja es significado de algo negativo. Este pensamiento se lleva al uso de la ciudad, es decir, al uso de los espacios públicos cuando hablamos de "niños de la calle". Esta expresión no lleva a ningún término positivo, y hace que niños jugando por la calle o paseando solos parezcan niños desprotegidos, capaces de hacer cosas malas. Esto lleva a los padres y madres a proteger y salvaguardar de estos peligros a los niños, creyendo que pasando más tiempo en la calle conocerán la delincuencia, violencia, desorden, etc. Pensamiento que ya se veía en las sociedades burguesas, donde colectivos infantiles y juveniles que se criaban en la calle eran mal vistos.

En un país como el nuestro, con una cultura muy mediterránea, donde la calle y el uso de esta es algo muy natural, se ve también afectada por la aparición del tráfico rodado, provocando la desaparición de niños y niñas en nuestras calles y espacios. Surge así una consecuencia más, la privatización de la maternidad.

³³ 32 Idem.

Ahora es más difícil que niños y niñas crezcan en un entorno más abierto, creando vínculos con más personas que enriquezcan su crecimiento, en casa crecer significa crecer en familia y es esa familia la responsable de resolver todas las necesidades, se aumenta aún más la protección y se elimina la autonomía.³⁴

2.5 Control y privatización del tiempo

Uno de los principales efectos negativos para la infancia en esta ciudad considerada como peligrosa es la dependencia de los adultos, ya sean madres o padres, para cualquier movimiento o desplazamiento que hagan los niños y niñas. Esta dependencia genera problemas de desarrollo en los menores y hace que su tiempo siempre sea gestionado por un adulto, al tener que depender de él para cualquier actividad.

Hoy en día, el tiempo que se gestiona así mismo un niño es prácticamente nulo. El adulto gestiona la entrada al colegio del niño, la recogida, el camino hacia una actividad, la salida de esta, etc. El juego, los encuentros, los horarios, todo está marcado por la disponibilidad del adulto, que no les permite una autonomía. Si la disponibilidad del adulto es mínima, las opciones que el menor tiene para disfrutar de ciertas cosas es mínima también. La sobreprotección o el imperio económico son factores que han provocado que los adultos controlemos los tiempos de nuestros pequeños.

Surge un cambio en los tiempos de los niños, este control del tiempo hace que los adultos tengamos que suplir con actividades el tiempo que antes pasaban los niños jugando en la calle. En 1981, los niños y niñas tenían un 40% del tiempo libre, en la actualidad solo el 10% de su tiempo es para actividades que no sean programadas por los adultos.

Esta privatización del tiempo por parte de la sobreprotección que se ejerce sobre los niños hace que el cuidado se desarrolle relacionado con la familia, donde la mayoría de las veces acaba siendo responsabilidad de las mujeres. La poca autonomía infantil merma la libertad de las madres, que aun siendo menos hijos que antes, se ve como el cuidado se ha incrementado. Los adultos que se encargan de este cuidado u ocupación del tiempo del menor sufren las carencias de la ciudad para estos pequeños usuarios. La maternidad ahora es un concepto diferente al de otras épocas, ya que ahora se necesita de esa figura para

³⁴ 28 Ibidem, pp.26

cualquier actividad del menor, incluso la de jugar, vigilando cualquier movimiento o acercamiento que pueda hacer con otros niños.³⁵

2.6 "Antes teníamos miedo al bosque".

Antiguamente se tenía miedo al bosque, es decir, el bosque era un lugar donde podían suceder cosas peligrosas para nosotros; nos podíamos perder, encontrar con un lobo, sentir la oscuridad y el silencio o encontrarnos con un desconocido. En resumen era un lugar donde no nos gustaba estar y cuando nos adentramos en un bosque es cuando empezamos a sentir el miedo o la inseguridad, es donde el relato se hacía cada vez más lento, cuando la voz era más grave y cuando algo podía suceder. En cambio nos sentíamos seguros entre las casas, por las calles, en la ciudad, con los vecinos. Era en esos lugares donde el miedo desaparecía, donde nada te podía ocurrir, donde quedabas con tus amigos y los desconocidos no eran desconocidos. Era nuestro mundo, donde construíamos nuestros juegos según las destrezas que aprendíamos de los mayores y sobre los espacios que la ciudad nos ofrecía.

Toda esta historia ha cambiado en la actualidad, en apenas unas décadas se ha producido un cambio total. Por un lado la ciudad ha perdido esas características y se ha vuelto peligrosa, fea, agresiva, antisocial; mientras que por otro lado han aparecido los defensores del bosque, de la naturaleza, ecologistas, defendiendo la belleza del verde y de los animales. El bosque que antes era peligroso y oscuro ahora es un lugar bonito y amable para todo aquel que se adentre.³⁶

2.7 Casa como elemento que lo engloba todo.

La victoria del automóvil sobre el peatón no solo produjo una oleada de peligro en las calles, sino que provocó además el empobrecimiento de estas. Los efectos del transporte motorizado, ya sean ruidos, contaminación, más vehículos afecto a la relación entre espacio público y privado. Frente a unas calles con menos interés y más peligro, las viviendas van poco a poco dando la espalda a estas, antiguamente y más en un país muy mediterráneo como el nuestro, la relación con la calle era algo elemental. Si las casas daban la espalda a las calles y avenidas se pierde la seguridad y vitalidad en sus calles.

³⁵ 13 Ibidem, pp.34

³⁶ 23 Ibidem, pp.21

Gracias a tres imágenes que nos muestra Donald Appleyard ³⁷, vemos como el impacto del tráfico no solo afecto al uso del espacio público sino también a la relación de las viviendas con estos espacios. (citar a esta persona)

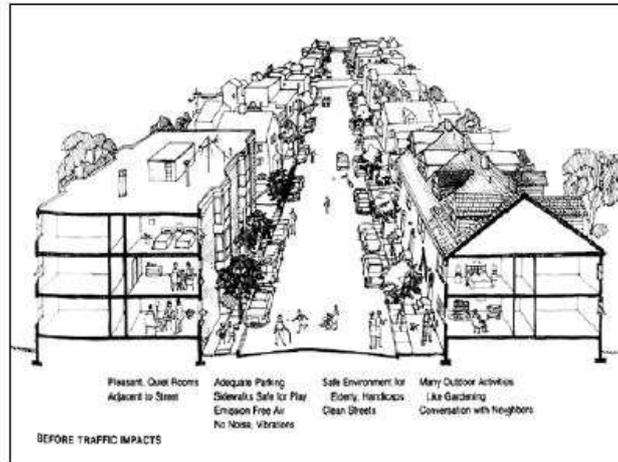


Figura 9_ Donald Appleyard. Antes del impacto del tráfico

En esta primera imagen nos muestra como "antes de los impactos del tráfico" la vida se realizaba en la calle. Los niños jugaban en los espacios públicos rodeados de vecinos y personas adultas, eran espacios donde socializarse, relacionarse, conocerse, es decir, donde la vida se producía en el exterior. Las viviendas vierten a la calle, los jardines estaban en las partes delanteras y las ventanas se abrían a los espacios verdes y al aire libre no contaminado por el ruido y el tráfico.

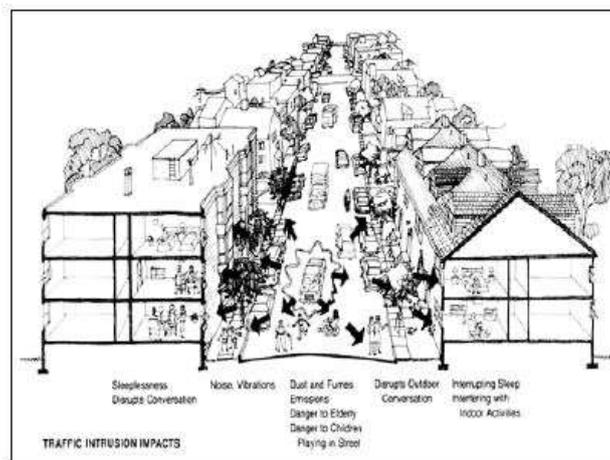


Figura 10_ Donald Appleyard. Durante la irrupción del tráfico

³⁷ Donald Appleyard fue un urbanista californiano que estudio el impacto del coche en la ciudad y sus efectos. Escribió un libro sobre esto llamado "Livable Streets".

La segunda imagen nos muestra la irrupción del tráfico en las calles, cuando empieza a aparecer el peligro en los años sesenta y setenta con la aparición en las ciudades del tráfico. Se aprecia un momento de confusión entre los peatones y los vehículos a la hora de utilizar los espacios públicos.

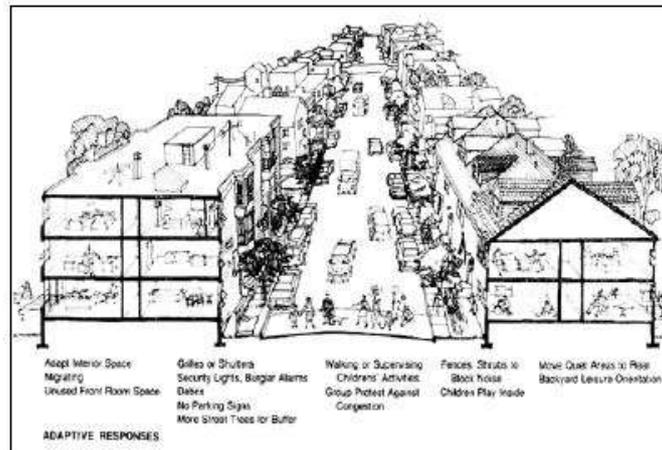


Figura 11_ Donald Appleyard. Después del impacto del tráfico.

La tercera imagen muestra el asentamiento del tráfico en las calles, con una "respuesta adaptativa" de los peatones a este peligro. Desaparecen niños y niñas de las calles, los adultos sienten como un peligro los vehículos reclutando a los menores al interior de las casas, las relaciones entre personas son menos y más cortas, las casas se cierran a las calles con dobles ventanas para evitar los ruidos molestos, la vida ya no se hace en la parte delantera de las casas en relación con la calle, se pierde así la vida en el exterior. Las casas toman más importancia, los interiores y los jardines o patios traseros son ahora más importantes. El tráfico nos ha encerrado.

Como bien nos muestra Donald Appleyard, la casa también se ha modificado debido a la aparición del vehículo. Se intenta que el interior sea rico y este dotado de todo lo posible para hacer que a falta de una necesidad no se necesite salir de casa, que el niño pueda salir al exterior, pero a un patio interior y solo. Cada vez las casas hacen de nuestra vida más privada, sin ayudar a esas relaciones sociales que se tenían hace unas décadas.³⁸

Además ahora las casas responde a un patrón urbanístico diferente, creciendo en altura respondiendo a la especulación y sin pensar en cómo un niño de cuatro o cinco años puede bajar a la calle a jugar por sí mismo o como puede tener un contacto con el exterior seguro. Las casas se blindan herméticamente para que el

³⁸ 13 Ibidem, pp.22

ruido de los niños que antes hacían en las calles ahora lo puedan realizar en el interior de las casas, pero es que además se blindan de los ruidos que vienen del exterior. Para estos prisioneros la única solución serán los balcones, de nuevo espacios separados, lejanos y ficticios.³⁹

2.8 La equivocación de los servicios y las mini-ciudades

La separación entre la calle y la casa, y por lo tanto la vida en su interior han provocado sentimientos negativos en la vida de los ciudadanos. Se han puesto obstáculos a las relaciones entre personas, al dialogo, al encuentro, al juego, todo ello por parte de los administradores de la ciudad, que se han encargado más de las especulaciones urbanísticas y en poner en el primer escalón al tráfico rodado que en preocuparse de si sus ciudadanos tenían buenos espacios de encuentro y disfrute.

De esta manera se han llevado a cabo servicios públicos como un idea de buena administración, si las personas viven alejadas del centro urbano, de los espacios ricos y de relación, de los trabajos y de los colegios, se han llevado a cabo infraestructuras para acercarlos a ellos de la mejor manera posible y más rápida. También se han creado servicios para la infancia, sino sabe qué hacer con su hijo por las mañanas, es un cargo por las tarde o no tiene tiempo para educarlo tranquilo porque la administración equipará de servicios como guarderías, centros de encuentro, bibliotecas o ludotecas para que se produzcan estas relaciones o actividades entre los niños.

El servicio es equivoco, provoca más la separación y cubre la tranquilidad de madres y padres por parte de la administración, cuyo objetivo es que los ciudadanos productivos estén contentos y pueda desarrollar sus actividades. Puede parecer un acto meritorio y todo es necesario en su justa medida pero el problema de estos servicios es que hacen que la ciudad se olvide, pase a un segundo plano y solo nos fijemos en las calles que tengo que atravesar a máxima velocidad para llegar a la hora de entrada de esos servicios. Los servicios dejan de lado a la ciudad, no hacen que participe y solo se producen en espacios cerrados.⁴⁰

A estos servicios se les suma uno más especializado, la ciudad al final se deja de entender como una única ciudad y pasa a conocerse como una suma de lugares

³⁹ 23 Ibidem, pp. 24

⁴⁰ 23 Ibidem, pp. 26

especializados y autónomos, con su propio aparcamiento, bar, cajero, etc. Es como si cada lugar fuese una pequeña ciudad.

Antiguamente comprar era un acto totalmente diferente al de ahora, comprar significaba salir a la calle y andar, ver a personas en el camino, hablar con ellas y relacionarte, preocuparte por los demás, entrar en diferentes lugares y ver diferentes paisajes. Ahora para comprar uno se traslada a una zona de la ciudad, donde puedes encontrar de todo, donde solo hace falta que vayas una vez o dos.

Un ejemplo claro es el centro comercial, entendido como una mini-ciudad, que se sitúa en las periferias de las ciudades, donde tienes que trasladarte en la mayoría de las veces con tu vehículo o en servicios públicos y que cuentan con una gran cantidad de aparcamientos. Estos centros comerciales en su interior son una ciudad sin coches, donde se hace lo que antiguamente se hacía, andar y entrar a diferentes establecimientos, que pueden estar en la misma planta o dos más arriba, donde andabas y te encontrabas espacios para jugar, plazas donde descansar, bancos donde charlar, en general, sitios seguros donde los padres dejan a los niños solos que se mueven libremente entre sus calles.

El deterioro de la ciudad hace que se construyan espacios semejantes a la ciudad, donde uno se siente seguro, protegido y pasa su tiempo libre pero siempre en un espacio especializado, no natural y que poco tiene que ver con la ciudad verdadera.⁴¹

2.9 Un acuerdo entre adultos

Ante estas situaciones el que más sufre siempre será el niño. Los espacios que se generan para los adultos muchas veces no son tan beneficiosos para los niños, de modo que le podremos quitar el espacio para jugar en la calle o el espacio para jugar en casa y devolvérselo en otro espacio de la ciudad, pero se lo habremos quitado de todas formas y encima se lo hemos puesto más difícil para que pueda jugar. Un niño no podrá ir solo a un espacio lejano diseñado para él de forma que siempre tendrá que ir acompañado, dependerá entonces otra vez de la disponibilidad de los adultos.

Los parques son un ejemplo claro de como los servicios son pensados por los adultos para los adultos, sin tener en cuenta a los niños siendo estos los destinatarios. Estos espacios son iguales en todo el mundo, por lo menos en el

⁴¹ 23 Ibidem, pp. 25

occidente, donde todo está industrializado para su fácil y rápido montaje, todo está nivelado y pensado para que al adulto le sea más fácil acompañar al niño y vigilarlo. Lo primero que llama la atención de los parques, es que todos son planos, no permitiendo alturas o puntos donde los niños se puedan subir o esconder, así los padres controlarán mejor a los niños y controlaran su juego. El juego de los menores nunca debe ser vigilado.

Otro aspecto es que todos los parques cuentan con los mismo elementos, esto hace referencia a que están formados por los juegos que los mayores quieren que hagan en ese espacio. No se les da la libertad de jugar como ellos mismos quieren.

Los parques vuelven a ser un servicio para los adultos, para tenerlos contentos y que tengan espacios donde dejar a los niños y además los tengan controlados. Los parques representan un estereotipo que al final no les gusta a sus usuarios. Otro ejemplo y más cotidiano es como los adultos han intentado cambiar los horarios de trabajo con relación a la entrada de las colegios, pensando así en las pre-escuelas, sin tener en cuenta que llevando una hora o media hora antes al colegio a sus hijos le están cargando con más horas de trabajo. Preocupa como los adultos llegan a pensar estas cosas y que no se paren a pensarlas.⁴²

Como bien explico Chema Segovia en su conferencia, si alguien que no conociese la vida humana bajara a la tierra y se encontrase con una calle, podría entender viendo su estructura como funciona; varios carriles para los coches, otro para los servicios públicos y taxis, zonas de aparcamientos para esos coches, etc. Si se encontrase en su camino con un parque, un elemento geométrico muy marcado, muchas veces cuadrado o rectangular, con elementos que lo cierran en todo su perímetro, elementos de juego en su interior que son los mismo en otros parques, pensaría que dentro de estos espacios encerramos algo. Es muy parecido a la reflexión de encerrar a animales, en sitios donde están controlados y se les pueda vigilar, además de dotarles en el interior con cosas que queremos que hagan y así no busquen su imaginación para hacer lo que les venga en gana.⁴³

⁴² 23 Ibidem, pp. 29

⁴³ Chema Segovia, op. cit. supra, nota 8.

3- La necesidad de la movilidad infantil.

3.1 Beneficios de la movilidad infantil.

Ya en 1932 se publicaba en revistas como las del "G.A.T.E.P.A.C", la necesidad de la vida al aire libre. Estas publicaciones reclamaban las necesidades de espacios aireados, naturales y sanos, alejados de los espacios cotidianos de altos ritmos de trabajo y vida diaria. Incluso el deporte, la higiene, el equilibrio físico y personal necesitaba de estos espacios para generar paréntesis en la vida de sus ciudadanos. La necesidad era una realidad, pero los medios no lo eran, generando así un ambiente de necesidad precisa de crearlos pero de una manera correcta e inteligente. Surge así la urgencia de generar esas zonas de reposo que no existen en la ciudad y comunicarlas de manera idónea y económica con sus usuarios, facilitándoles así su disfrute y relacionando esos espacios con la ciudad, es decir, pensando en los ciudadanos. Se ha visto como el cambio de vida en los últimos años ha formado un pensamiento de relación del hombre con la naturaleza, viéndose como positivo la vida al aire libre. Los administradores de la ciudad son los encargados de recoger estos deseos, necesidades y urgencias para organizar y estructurar en la ciudad zonas para la vida al aire libre antes de que el crecimiento especulativo de la ciudad lo haga imposible.⁴⁴

Salir de casa, andar, conocer tu entorno, ciudad, vecinos, es algo imprescindible en el crecimiento de un niño o niña, no sólo en el aspecto social, sino también en el cognitivo. Para un adulto, salir a andar muchas veces es un regalo que se hace así mismo, es decir, es algo con lo que disfruta por ejemplo después de una jornada de trabajo, ya que habla de sus cosas, se relaciona, hace ejercicio y se olvida y evade de sus problemas. Sin embargo para un niño salir y moverse se convierte en una necesidad. Los adultos no nos movemos, sino que nos desplazamos, vamos de un sitio a otro e intentamos tardar lo menos posible, los niños no tienen ese concepto, un niño de casa no sale pensando voy de casa al colegio en el menor tiempo posible, sino que sale de casa esperando que algo le ocurra, llame la atención, sorprenda, etc. Buscando siempre algo nuevo para llegar al colegio y hablar de eso, para llegar a casa y contarlo con fascinación. Surgen así los sueños de los niños, las historias, los pantalones rajados o los bolsillos llenos de piedras. Surge el conocimiento, el aprendizaje, las relaciones entre los

⁴⁴ Grupo de Arquitectos y Técnicos Españoles para el Progreso de la Arquitectura. (2005). " AC Publicación Del GATEPAC ".

menores, las preguntas sobre las cosas, surgen así un montón de cosas que no pasan en la parte trasera de un coche, donde todo pasa muy deprisa. No ocurre cuando los padres advierten de no pararse con nada en el camino, cuando se les dice no te pierdas, sin darnos cuenta que es perdiendo el tiempo como nos hacemos mayores.

La falta de esa autonomía en sus desplazamientos, provocada por los padres debido a los miedos y peligros que existen, hace que sean acompañados en todos los desplazamientos y se unan al recorrido que hacen sus padres de un lado a otro para cumplir una función. En ese recorrido no podrán conocer su entorno, su camino de casa al colegio o de casa a su actividad extraescolar, no organizarán su espacio y por lo tanto no podrán construirse su ciudad, creciendo entonces con problemas de organización espacial y con bajo conocimiento de su entorno que hará en ellos que los miedos que los padres tienen aumenten.

Vivir experiencias propias es algo esencial en la vida de cualquier persona, independientemente de la edad, ya que implica muchas veces la autonomía de la persona para enfrentarse solo a problemas, riesgos, emociones, que hagan experimentar la alegría de resolver un problema o conocer los fallos de uno mismo para mejorarlos. Antiguamente, la vida de los niños se dividía en dos; por un lado la vida formal, aquella que tenía que ver con sus obligaciones, y la vida informal, aquella que tenían para su tiempo libre. Es en esta última donde la infancia vivía sus experiencias con otros, conocía, reconocía, observaba, escuchaba, un sin fin de cosas que le hacía tener una infancia más rica. Naturalmente hoy en día esa vida informal ya no existe, los adultos cargan con más vida formal a sus hijos, ya sea mediante actividades relacionadas con el colegio, apuntándolos a actividades deportivas o cualquier otra actividad que haga que el niño se entretenga con una cosa y que pase así el tiempo más rápido, siendo los padres otra vez los que eligen que tienen que hacer sus hijos. Se reduce de este modo la posibilidad de vivir esas experiencias. Una curiosa reflexión que surge, es que si la organización del trabajo continúa con la tendencia actual, habrá menos horas de trabajo y por lo tanto más horas libres, la pregunta es qué harán los niños y niñas cuando sean adultos con ese tiempo si no han aprendido a organizar su tiempo libre. Se dice así que los niños de hoy en día no tienen nada que contar, puede ser que sea porque de verdad no lo tienen, ya que si los adultos controlan su tiempo a su vez son concededores de lo que hacen. De este modo es necesario que un niño baje a la calle y asuma los riesgos y los placeres que esto conlleva, que llegue a casa y pueda contar las experiencias vividas.

Hoy en día niños y niñas están acostumbrados a pasar mucho tiempo en casa, pensamos que en casa están seguros pero lo que no sabemos es que actualmente se producen más accidentes domésticos que callejeros. La casa es el lugar más peligroso para ellos y es donde a pesar de que ahora son más seguras que antes, es donde más riesgo tienen. El hecho es que antiguamente pasábamos en casa el menor tiempo posibles y los riesgos salíamos a buscarlos afuera, ahora el niño normalmente tiende a quedarse en casa hasta cuando no tiene nada que hacer y por lo tanto surge el aburrimiento. Un niño aburrido en casa es un niño en peligro, ya que no hay seguridad para un niño con la necesidad incontrolada de jugar, descubrir o conocer. Porque el día que un niño deje de buscar o arriesgarse será un día perdido para él.

La amplia relación que tienen los niños y la televisión es uno de los aspectos que más preocupa, reducirla es un aspecto que se ha visto como una obligación a favor de nuestra infancia. Los adultos, en este caso madres y padres, proponen reducir las horas de televisión al día, proponerles que solo pueden ver un programa o que pueden verla en las horas después de la comida o cena, al fin y al cabo usan estas técnicas a modo de "canguro" para mantener entretenidos cierto tiempo a los niños, pero no se dan cuenta que no les están haciendo ningún favor. Otras instituciones piensan que se debería de mejorar la calidad de la televisión infantil, pero llegamos a lo mismo, mejorarla nos llevaría a permitir posiblemente más horas enfrente de este "canguro". Una solución natural, sencilla y positiva para los niños es que pasen más tiempo en la calle, jugando con amigos o conociendo su entorno; y es que los niños según estudios realizados en Italia ponen en el primer puesto de sus deseos jugar con amigos y en puestos más inferiores ver la televisión.

Los niños y niñas son un claro indicador ambiental; si en la ciudad observamos a niños y niñas jugando en las calles, paseando, relacionándose con adultos y conociendo su ciudad podemos decir que es una ciudad sana, sin embargo si en una ciudad no vemos a niños por sus calles, paseando solos, podemos decir que es una ciudad enferma. Una ciudad con niños es una ciudad segura, tanto para ellos como para los demás ciudadanos. Los niños en la calle es un aliciente para que otros bajen a jugar, que los coches reduzcan la velocidad y estén más atentos a la presencia de estos, dan alegría a las calles y simbolizan una riqueza añadida. Para que esto se produzca la ciudad tiene que ofrecer alternativas, espacios y cambios que hagan posible una vida mejor y una vista al futuro.

No solo los beneficios vienen siempre vinculados a la infancia, los adultos viven con el miedo y la desconfianza sobre que les puede pasar a sus hijos o hijas, y es la vía de la defensa la que carece de esperanza y de futuro. Ya hemos visto que

encerrar a los niños en casa provoca que carezcan de experiencias propias, tengan menos relaciones sociales, no sean autónomos, se expongan a riesgos domésticos y a la televisión, es decir, factores que repercutirán en la vida de sus padres. Si un niño no es autónomo y no sabe hacer nada por sí solo creará la obligación en un adulto de hacerle las cosas y el adulto tendrá que estar siempre pendiente de estos problemas en vez de solucionarlos. Los adultos tienen menos tiempo para ellos, una de las cosas que más se quejan, pero si no acompañaran a sus hijos al colegio o a las actividades tendrían más tiempo para ellos mismo y no vivirían con el miedo constante de que les pasará. Hay que motivar a los padres y darles seguridad para que estas cosas no sucedan; las personas, la administración, la ciudad debe cambiar y aceptar a la infancia como lo que realmente es.⁴⁵

3.2 Por qué conquistar la ciudad a pie.

Niños y niñas son por obligación peatones y ciclistas y por esta razón un proyecto de movilidad infantil que mejore su autonomía no debe soportar modos motorizados para sus desplazamientos. Los niños siempre se verán favorecidos por actividades de movilidad sostenible o actuaciones que reduzcan el uso y protagonismo del automóvil en la ciudad.

En los proyectos de camino escolar no solo se plantean aspectos relacionados con la movilidad, aunque se basan en el camino que recorren los niños de casa al colegio y del colegio a casa también se discuten aspectos relacionas con el papel que juega la sociedad con la infancia, los modos de vida, la seguridad e integración de la infancia. Por lo tanto cuando hablamos de un camino escolar no solo nos tenemos que quedar con un camino seguro al colegio, sino con crear una experiencia real para que niños y niñas salgan a la calle a conquistar sus espacios, a explorar, divertirse, jugar, relacionarse, experimentar aventuras.

La idea principal de un camino escolar es la perdida de la autonomía infantil en el uso y apropiación por ellos mismos de la ciudad, es decir, un camino escolar es una primera excusa para que los niños salgan a la calle y disfruten del mundo que les rodea. En un primer momento el niño puede conseguir salir solo de casa al colegio y de este modo animar a que otros niños lo hagan, los padres irán ganando confianza en los niños y en la ciudad, las calles se llenarán de niños andando y jugando, empezaran a suceder sueños en la ciudad, la vida urbana

⁴⁵ 23 Ibidem, pp.60

mejorará y la calidad de la ciudad se verá favorecida, no olvidemos que una ciudad con niños es una ciudad sana y segura.

Conquistar la ciudad a pie por parte de la infancia es abordar los derechos de los niños, realizar juegos en las calles o desplazarse con los amigos a las actividades deportivas extraescolares. Sin duda desplazarse libremente mejorara aspectos que anteriormente se han visto como efectos negativos de la sobreprotección; el niño o niña será más autónomo, mejorará sus relaciones sociales, vivirá por si solo experiencias nuevas afrontado los problemas y canalizando las alegrías por sí solo, mejorará su salud dejando de lado la vida sedentaria y dependerá menos de los padres ganando estos tiempo para ellos mismos.

No olvidemos que el colegio está formado por personas que se dedican a la educación de la infancia y muchas veces ellos son sufridores de lo que pasa en la actualidad con los niños, viendo como no son capaces de hacer nada por si solos y canalizando sus energías en las aulas ya que en casa o fuera de esta no lo hacen. Ellos ven como los niños y niñas entablan menos relaciones entre ellos y los problemas o distancias entre ellos son mayores porque no se conocen. Un niño que llega al colegio en coche después de ver todo su camino desde la parte trasera de un coche que va rápido para dejarlo a tiempo y que por un lado o por otro tiene que sufrir un atasco o un retraso por no encontrar aparcamiento es imposible que llegue con las mismas ganas que un niño que sale de casa andando con sus amigos y empieza a despertar su cuerpo con el aire, el sonido, la temperatura y las conversaciones y risas que tiene hasta llegar al aula.

Además un camino escolar hace que la educación no se quede solo en el colegio sino que traspase sus muros y salga al exterior, un camino escolar provoca experiencias nuevas y el desarrollo de la infancia según un criterio lógico. No es solo es un camino, sino es todo aquello que te encuentras en ese camino. Por esta razón es conveniente hacer atractivo este camino y enlazar puntos de interés que hagan que los niños se animen a ir a pie o en bicicleta.

Para que un niño conquiste la ciudad a pie, la ciudad tiene que darle la oportunidad de hacerlo también, es aquí donde la ciudad tiene que participar en el aspecto educativo y saludable de los niños y que para ellos sea fácil abrir la puerta, salir de casa e ir en busca de sus amigos para volver con cosas que contar.

Los recuerdos son y serán algo esencial en las personas, si nos paramos a pensar muchos de los recuerdos que un adulto tendrá sobre su colegio son claramente momentos vividos dentro de él, pero otros muchos y seguramente más divertidos y valientes serán en las entradas y salidos del colegio, es decir, en los caminos que

recorrían para ir al colegio y volver a casa. Estos desplazamientos eran aventuras que ahora se recuerdan con alegría, como aquellas charlas de camino al colegio, aquella vecina que saludan todas las mañanas y que hoy en día sigue viendo a aquel adulto como aquel niño que era, quedar en el árbol de la plaza para ir al colegio, salir del colegio y quedarse en aquel banco hasta que salieran a por los niños, una suma de anécdotas infinitas que por desgracia desde la parte trasera de un coche son imposibles de vivir. ⁴⁶

3.3 Juego - Sedentarismo - Obesidad

Ya Hertzberger⁴⁷ adelantaba que los espacios de juego entendidos como un espacio no delimitado y sin función evidente deben estar presentes en la ciudad tanto como la figura de los propios niños. Es imposible pensar que los niños desarrollen capacidades nuevas o aprendan cosas cotidianas en espacios donde los adultos les queremos imponer nuestras leyes. Así aparecen los espacios con propósitos en la ciudad, donde cada fragmento tiene su función.

Los parques o zonas de juegos están diseñados de tal forma que no dan opción a cumplir dos funciones, es decir, un tobogán solo tiene la opción de bajar tirándote desde lo más alto, pero en el momento en el que vemos a un niño trepando o colgándose desde cualquier parte le advertimos que ese no es su uso. Los parques diseñados por Aldo Van Eyck daban la oportunidad de usar el espacio de juego dependiendo de la imaginación de cada usuarios, de esta forma el tobogán podría tener más de una función, cualesquiera el niño o niña. Otro ejemplo claro sería un instrumento, el cual contiene muchas posibilidades de uso, muchas maneras de ser tocado. Todo dependerá de los límites del instrumento y de la imaginación y deseo del músico. Las habilidades serán diferentes para cada uno y es que todos no vemos las cosas de la misma manera, por eso debe existir un margen de libertad, un espacio de experiencias porque no sabemos como una persona puede usar su espacio y sus habilidades.

" Para jugar un niño debería poder salir solo de casa, porque vigilado tampoco se puede jugar, porque el juego pertenece al mundo del placer, y el placer no permite, no soporta vigilancia" ⁴⁸

⁴⁶ 28 Ibidem, pp. 11

⁴⁷ 22 Ibidem, pp. 114

⁴⁸ Frase literal de Francesco Tonucci en la conferencia: "La ciudad de los niños".

Una auténtica revolución en la forma de entender la ciudad sería la de no crear una distinción entre espacios de juego y espacios de vida. Entendiendo la ciudad como una zona de juegos, una ciudad que enseña, donde el juego no tiene por qué estar acotado en un lugar determinado o tener un sitio específico donde ir y divertirse. Posibilitar esta opción de ciudad en la propia ciudad sería mejorar los niveles de calidad urbana.

La experiencia nos dice que los niños y niñas no necesitan de un espacio exclusivo para jugar y que es en el sitio menos oportuno donde realizan este placer. Tienen una increíble capacidad de reinterpretar los espacios gracias al juego y a la experimentación y no necesitan de lugares monofuncionales para hacerlo.



Figura 12_Niños jugando en un respiradero.

Los niños y niñas deciden la mayoría de las veces jugar en lugares que los mayores consideran incorrectos, y es que gracias a estudios realizados en Madrid nos dicen que los niños tienen suficiente capacidad para apropiarse de cualquier espacio informal para su juego.⁴⁹

Los "espacios intermedios" son una ejemplo de contraste con los espacios cerrados y monótonos como son los parques industrializados, donde el adulto controla en todo momento al niño. Estos espacios intermedios surgen a lugares de transición entre los hogares y las calles, espacios residuales próximos a lindes de edificios y calles, donde pueden adquirir un papel importante en esas relaciones infantiles y esa mejora de la autonomía. Mejoran la autonomía porque hace que la infancia por la proximidad a las viviendas estén algo controlados por los padres. Estos límites del "dentro" y "fuera" o "público" y "privado" que es esencial para dar mayor autonomía a los menores lo adelantó el urbanista Ildefonso Cerdá⁵⁰

⁴⁹ 13 Ibidem, pp. 53

⁵⁰ El urbanista Ildefonso Cerdá planteaba que las calles debían ser consideradas "bajo el doble concepto de patio o ante-patio de la casa y de la vía pública".

La falta de autonomía y las razones de encerrar en casa a los niños y niñas a salvo de los peligros generan otros problemas como puede ser la obesidad infantil, que está relacionado con la vida sedentaria de los menores y la falta de espacios para moverse libremente. Actualmente los niños pasan más tiempo en casa y generan una vida sedentaria que pone el riesgo su salud y su desarrollo, no olvidemos que hace 10 años o incluso menos, salíamos a jugar al fútbol, al escondite u otros juegos acompañados de nuestros amigos, hoy en día ya no se juega a eso si no es en el sitio especificado para la actividad deportiva o incluso ya directamente juegan online desde las casas con la televisión y las videoconsolas. La vida de los niños cada vez se hace más privada y sedentaria. Si no les hace falta salir de casa para tener lo que quieren no saldrán y eso llevará a no moverse y hacer el ejercicio que les hace falta. La obesidad se ha atribuido a la mala alimentación que ahora tienen los niños en casa, más recientemente al poco ejercicio que realizan en los colegios, aumentando así el tiempo de deporte en estos colegios. Pero no nos damos cuenta que la ciudad no les aporta nada para recorrer los espacios que tiene, para salir a jugar a la calle y moverse. No olvidemos que la responsabilidad corresponde a dos partes; por un lado el entorno social, que debe considerar a la infancia como un elemento más y que percibe a la infancia como algo molesto en las calles, y por otro lado las familias que piensan que dejar a los niños solos sin vigilancia es una irresponsabilidad.

La relación entre actividad física diaria y salud es algo demostrado hoy en día. No solo porque reduce enfermedades, sino porque ayuda a mantener el cuerpo y mente activo, a reducir síndromes depresivos y a evadirte de tu vida diaria divirtiéndote de forma saludable. Se recomienda como mínimo, una actividad física moderada diaria de 30 minutos al día, ya sea caminar o ir en bicicleta por ejemplo. En los países desarrollados los niveles de sedentarismo preocupan, especialmente se ve un crecimiento en menores y adolescentes. En España, en un periodo de 15 años, el sobrepeso y obesidad en menores ha pasado de un 5 % a un 15 %. Conforme avanza la edad, avanza el porcentaje, estando fijado en un 21% para niños entre 6-9 años y un 23% para niños entre 10-12. Si nos fijamos más en los datos, las niñas sufren más estos porcentajes con un 23% frente al 19,3% de niños, y es que las niñas según los datos de movilidad se les permite menos la autonomía en sus desplazamientos. Aunque se ha relacionado siempre la obesidad con la alimentación y es verdad que ahora los menores consumen más grasas que antes, la realidad nos dice que se mueven mucho menos que los niños de antes y esto por supuesto repercute en su salud.

El juego, la movilidad, la autonomía pueden ser factores que disminuyan estos porcentajes, y es en países Europeos con mayor autonomía de su infancia donde estos datos son menores.

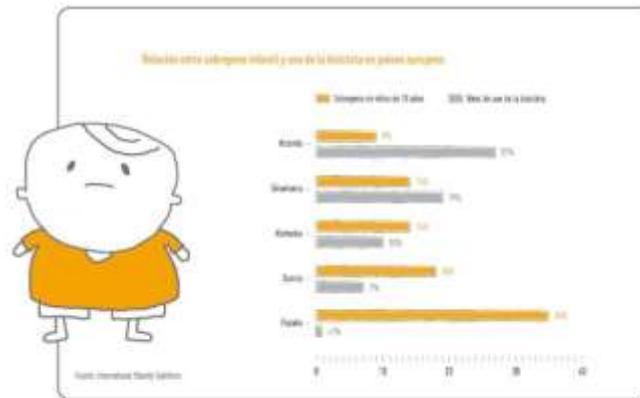


Figura 13_ Niveles de obesidad en niños europeos.

La obesidad como podemos observar también es provocada por la vida sedentaria de nuestra infancia, donde alrededor de 138 minutos diarios son los que nuestros menores pasan diariamente enfrente de la televisión y donde el 30 % tiene un televisor propio en su habitación. Resulta contradictorio las opiniones de los niños y niñas que la mayoría responde que prefieren jugar con amigos y amigas antes que quedarse en casa viendo la tele. La televisión y el ordenador en la actualidad cumplen perfectamente la función que actualmente ha generado el modelo urbano actual, suplir las experiencias del mundo real desde el salón o el escritorio de casa. Según expertos la televisión proporciona un sustituto del espacio físico, creando la oportunidad de ver otros espacios o entornos. Pero mientras generan esos mundos desde el salón de casa, su realidad material, es decir, su cuerpo y su salud se empobrece.⁵¹

3.4 La realidad de la movilidad infantil.

Algo que puede sorprender a la hora de analizar cómo se mueve nuestra infancia es la falta de datos que tenemos sobre este tema. No existen estudios o análisis que nos hagan saber cómo son estos desplazamientos y mucho menos que problemas tienen a la hora de realizarlos. Los estudios no muestran nada en común y se han realizado estudios pero más centrados en áreas concretas para recoger datos sobre entornos específicos. Al no tener nada en común la comparación

⁵¹ 28 Ibidem, pp. 27

entre ellos se dificulta o es imposible. Muchas veces estos estudios iban realizados a vehículos o a rangos de edad donde a la infancia no se la tenía en cuenta, incluso a veces desplazamientos de menos de 750 metros no se consideraban.

Últimamente las administraciones han ido dando la importancia que merece a peatones y con ello la necesidad de saber cómo se mueven todos los grupos de población. Son actualmente la EDM de Menorca 2004 y Movilia 2007 las que engloban el mayor grupo de población y datan la edad mínima en 4 años. Además el algunos estudios se excluyen los desplazamientos menores en tiempo a 5 minutos, es decir, se están eliminando los desplazamientos locales, los que se pueden producir en barrios pequeños o en distancias cortas.

Cuando hablamos de la infancia y de su movilidad puede dar que pensar que estos se mueven poco, pero los datos no dicen lo mismo. Siendo los menores de 14 años los que por muy poco se mueven igual que las personas adultas.

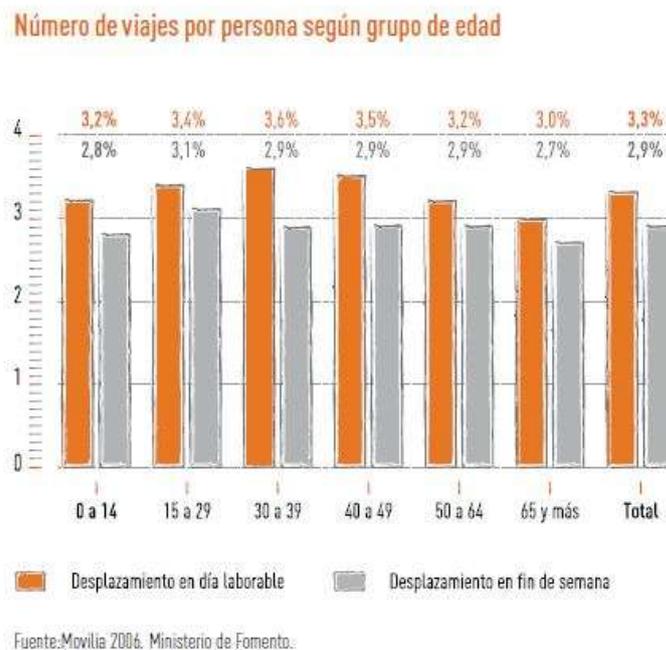


Figura 14_ Número de viajes por persona según grupo de edad_ Movilia

Los datos nos muestran que la infancia realiza unos 3,2 desplazamientos diarios lo que se traduce en cerca del 15 % de desplazamientos diarios, un total de 17,5 millones de desplazamientos al día. El desplazamiento de este grupo de edad suele realizarse a los colegios, como indica el 56% de sus viajes son para ir y venir de la escuela. Las salidas relacionadas con actividades de ocio llegan al 10% y la

de las visitas a amigos en un 9%, estos datos reflejan el recorte de la autonomía en sus desplazamientos. ⁵²

Los desplazamientos acompañados por adultos han aumentado considerablemente y son cada vez más escoltados por los padres o madres que refleja que cada vez los niños se desplazan más en coche que a pie. La siguiente tabla puede mostrar como los niños cada vez reducen más sus caminos a pie y eso que no está comparando datos de la actualidad. ⁵³

Tabla 2: Porcentaje de menores que viajan a diario solos al colegio

Edad	1971	1990
7 años	80%	9%
8 años	80%	9%
9 años	84%	30%
10 años	90%	55%
11 años	90%	55%

Fte. Hillman, Adams y Whitelegg (1990)

Figura 15_ Porcentaje de menores que viajan a diarios solos al colegio.

3.5 Los derechos de los niños.

"No hay causa que merezca más alta prioridad que la protección y el desarrollo del niño, de quien dependen la supervivencia, la estabilidad y el progreso de todas las naciones y, de hecho, de la civilización humana" ⁵⁴

He aquí algunos de los derechos de la infancia relacionados con los temas tratados:

Artículo 12: " Los estados partes garantizarán al niño que esté en condiciones de formarse un juicio propio el derecho de expresar su opinión libremente en todos los asuntos que afectan al niño, teniéndose debidamente en cuenta las opiniones del niño, en función de la edad y madurez del niño."

Artículo 27: " Los estados partes reconocen el derecho de todo niño a un nivel de vida adecuado para su desarrollo físico, mental, espiritual, moral y social. "

⁵² 28 Ibidem, pp. 39

⁵³ 13 Ibidem, pp. 25

⁵⁴ UNICEF COMITÉ ESPAÑOL. *Convención sobre los derechos del niño*. [En línea]. [s.e] Madrid, 2006. [Consulta: 25-03-2018]. Disponible en: www.un.org/es/events/childrenday/pdf/derechos.pdf .

Artículo 29: " Los estados partes convienen en que la educación del niño deberá estar encaminada a: a) Desarrollar la personalidad, aptitudes y capacidad mental y física del niño hasta el máximo de sus posibilidades. [...] c) Inculcar al niño el respeto de sus padres, de su propia identidad cultural, de su idioma y sus valores, e los valores nacionales del país en que vive, del país que sea originario y de las civilizaciones distintas de la suya. d) Preparar al niño para asumir una vida responsable en una sociedad libre, con espíritu de comprensión, paz, tolerancia, igualdad de los sexos y amistad entre todos los pueblos, grupos étnicos, nacionales y religiosos y personas de origen indígena."

Artículo 31: " Los estados partes reconocen el derecho del niño al descanso y esparcimiento, al juego y a las actividades recreativas propias de su edad y a participar libremente en la vida cultura y en las artes". ⁵⁵

3.6 La ciudad para Tonucci.

Que los niños puedan salir solos de casa es algo que Francesco Tonucci ⁵⁶ persigue como objetivo, promoviendo cambios en la ciudad tanto físicos como sociales. Su idea principal será asumir que el niño es el parámetro central sobre el que va a girar todo.

Tonucci vivió en Italia de joven y defiende su país y sus ciudades arquitectónicamente. Sabemos que Italia es un país con una cultura artística e histórica magnífica, donde el 60% de las obras de arte de todo el mundo están allí, donde sus monumentos, iglesias, palacios, fuentes, pavimentaciones y obras arquitectónicas son estudiadas en todo el mundo. Para él las ciudades son sorpresas, admiración, puntos donde perderse y observar todo lo que te encuentras, para él las ciudades son recorridos. Son recorridos pensados para hacer a pie donde realmente puedes pararte y observar los detalles, los sonidos, la escala y los pequeños rincones donde descansar y pararte a mirar. Tonucci ve la que la vida moderna pasa por encima de todos estos privilegios, que no disfrutamos de las ciudades y que no nos paramos a observar lo que nos rodea, nuestra preocupación es llegar lo más pronto posible de un sitio a otro y que las ciudades han pasado de ver peatones a ver tráfico y tráfico continuo. Los vehículos han creado su propia ciudad dentro de la nuestra; sus avenidas y calles

⁵⁵ 54 Idem.

⁵⁶ 23 Ibidem, pp. 81

de asfalto, menos bonitas que las de piedra, aparcamientos privados y públicos al aire libre, gasolineras, puntos de limpieza, estaciones de servicio y descanso, señales de tráfico, ruidos, riesgo, etc. Los automóviles han dañado en los últimos 50 años a nuestros monumentos con las contaminaciones y vibraciones, repercutiendo en ellos mucho más que otros problemas de la antigüedad.

Debemos de volver a conquistar la ciudad a pie y de sentir el placer de los recorridos. Si los adultos no pueden hacerlo no deberían de privar a menores, ancianos, visitantes o cualquier persona que quiera disfrutar de su ciudad. Si se pudiera disfrutar de recorrer la ciudad a pie; los arquitectos, urbanistas, artistas deberían de preocuparse de sorprender, entretener y acompañar el recorrido de los ciudadanos por las calles.

No se pretende cambiar un Plan General de Urbanismo o Planes de Circulación, sino realizar un mirada a los proyectos ligados con el juego de los niños, de encuentro y descanso de niños y adultos entorno a sus viviendas, etc. Adoptar la visión del niño para encontrar los problemas y diseñar así una ciudad para todos, más sana, habitable y bella.

La solución de las ciudades no será aplicar planes de movilidad, porque si queremos hacer la ciudad más transitable estos programas van relacionados en la mayoría de las veces a mejorar el tráfico, siendo este más fluido y veloz enseñando a los ciudadanos a respetar las normas que los vehículos poseen. En las ciudades se circula la mitad de los coches que se poseen, estando la otra mitad parada en garajes o aparcamientos, si mejoramos el tráfico haciéndolo más fluido y creando ventajas esa mitad de vehículos parados se animará a recorrer las calles. El pensamiento que se debe tener es la necesidad de un Plan Urbano para la Movilidad, permitiendo que los ciudadanos se desplacen libremente y sin peligros por las calles y espacios de la ciudad. Un plan que mejore las calles, creando aceras donde puedas andar y con espacios para pararte y charlar con quien te encuentres, sin peligros de cruzar las calles, con elemento verde que nos recuerde la naturaleza y la vida al aire libre, mejorando la movilidad en otros medios de transporte como la bicicleta. Para Tonucci si el sistema aplicado constituye a una sociedad democrática, el plan deberá contar con una jerarquía que responda desde el más débil, peatón, al más fuerte, medios privados. Si la movilidad es el principal objetivo se tendrían que dar las siguientes condiciones.

- Disminuir la velocidad del tráfico en las ciudades.
- Privilegiar los recorridos peatonales.
- Favorecer los recorridos en bicicleta.

- Reducir y descentralizar los aparcamientos.
- Volver competitivos los medios de transporte
- Educar con ejemplo.

Los administradores de la ciudad y en su caso los responsables en el ámbito de Arquitectura y Urbanismo serán los responsables de invertir más en aspectos sociales y comunitarios que en aspectos privados y especulativos sobre el tráfico.

Una de las medidas que favorecen y recuperaría la ciudad de Tonucci son los centros históricos, ahora plagados de coches y alboroto que hacen difícil el tránsito normal de personas por sus calles sin estar pendientes de todo lo que les sucede alrededor. Los centros históricos, es decir, los espacios que más riqueza tienen de la ciudad donde se encuentran los monumentos, las iglesias, plazas, calles y estructuras urbanas históricas, etc. Recuperar el centro de la ciudad es una tarea muy beneficiosa para niños y niñas que no conocen hasta llegada una edad de adolescencia, donde lo único que entienden de esos espacios son los grandes comercios que se encuentran en sus plazas y calles, pasando desapercibido los elementos arquitectónicos de riqueza de la ciudad y asociando los centros con lugares de especulación económica.

En la ciudad de Tonucci los juegos de los niños deben abandonar el espacio conocido como parque infantil, siendo este espacio un lugar controlado por los adultos, producido por estos últimos y con poca capacidad de generar sueños en los niños. Si atendemos a los deseos de los niños, estos quieren jugar en espacios no catalogados como zonas de juegos; juegan en cualquier lugar y en los sitios donde un adulto lo ve imposible, la imaginación les hace disfrutar en escaleras, aceras, plazas, árboles, rincones, aquellos sitios que les permiten explorar su mente y hacer de un simple lugar, un parque de juegos. El problema de los adultos es que no somos capaces de prever espacios de juego para los niños. Si queremos resolver estos problemas tendremos que responder a sus necesidades, ponernos en su piel y observar desde su altura, no tenemos que diseñar espacios para ellos sino debemos aprender a dejarles espacios. Dejar estos espacios no significa renunciar a proyectarlos, significa cambiar la forma de hacerlo, con más claridad, humildad, generosidad, creatividad, pensando en cómo juegan y disfrutan los niños.

"Dejar espacios significa regalar. Esto quiere decir que en el diseño de la ciudad deberán desaparecer los espacios dedicados a los niños y preverse en cambio espacios ricos, frecuentes, cercanos, originales, abiertos a todos, adecuados a los

niños y a los ancianos, a quien quiera leer el periódico y a los enamorados. Espacios ricos significa articulados, animados, con obstáculos, malezas, muretes, árboles, materiales diversos. Espacios donde cada uno pueda hacer lo que quiera, porque no son para un único uso, no son espacios que se dedican sino precisamente espacios que se dejan." ⁵⁷

4- Reintroducción del niño en la ciudad.

4.1 Participación del niño en la ciudad

Según el escrito de Lewis Mumford ⁵⁸ en la revista Italiana *Urbanística* de 1945, la ciudad se ha ido olvidando de sus usuarios pero más aún de los niños. Considera que el desarrollo de las ciudades ha provocado que estas se olviden de sus ciudadanos, ya sean ancianos, jóvenes, mujeres, y todavía más de la infancia. Siendo estas pensadas para dar respuesta a la categoría más fuerte: la adulta y productiva. Denuncia como las ciudades han ido tomando una tendencia al aislamiento, haciendo que la vida de los ciudadanos sea cada vez más en la soledad y no ofreciendo esos espacios de relación. Pretendía el uso social de los centros educativos en horarios no lectivos o la reintegración de los niños y ancianos en la vida social. Todo esto en 1945, donde se da un ambiente impregnado por los problemas bélicos de las guerras y que para salir de esas miserias se hablaba de la situación de niños y niñas como futuro y no de especulaciones económicas. Una época donde ser infancia era volcar el futuro hacia ellos y donde se les quería dar la participación que merecían. ⁵⁹

Cuando la participación del niño en la ciudad empieza a tomar importancia surgen los caminos escolares como primer modo de participación y reintroducción del niño en la ciudad. El primer ejemplo de camino escolar que aparece se sitúa en la ciudad de Odense en los años 70, siendo esta ciudad una referencia en movilidad sostenible, ya sea mediante caminos a pie o en el uso de la bicicleta. En los años noventa y con la preocupación que empieza a darse en torno al uso del

⁵⁷ 23 Ibidem, pp. 92

⁵⁸ Sociólogo que se llegó a poner en contacto con Frank Lloyd Wright pensando que él sería el único arquitecto capaz de salvar a la humanidad del caos urbanístico.

⁵⁹ 23 Ibidem, pp. 38

vehículo, comienzan a darse los movimientos de camino escolar en el resto de ciudades Europeas y en países Americanos. Se empieza observar una preocupación por los medios motorizados que no solo llenan las ciudades y espacios de vehículos sino que empiezan a repercutir en la salud de las personas y en el medio ambiente.

Tras la amenaza del vehículo se inició la vida sedentaria de la infancia dando una epidemia de obesidad que causaba estragos año a año en las sociedades occidentales. Además la sobreprotección de la infancia aumentaba mermándose así el desarrollo de las capacidades de los niños y niñas. Los problemas en el desarrollo y salud de la infancia unidos a los problemas medioambientales que estaban apareciendo llevo a pensar sobre pautas de movilidad. Apareció un gran abanico de propuestas pero los proyectos de movilidad infantil anglosajones se basaban en asegurar condiciones viarias adecuadas para que la infancia hiciera ejercicio físico de camino al colegio. En el Reino Unido, donde las condiciones de autonomía infantil se vieron muy recortadas y el sedentarismo y la obesidad se empezó a incrementar de forma notable, los proyectos no estaban destinados a la libre movilidad sino a asegurar solo que vayan al colegio a pie.

En contraposición a esta visión anglosajona, los proyectos realizados en ciudades como Dinamarca, Holanda o Alemania, enfocaban sus ideas a calmar en tráfico en la ciudad y a promover el uso de la bicicleta en los desplazamientos. Las iniciativas de camino escolar tomaban otro punto de partida y es en estas ciudades donde se afinaban los diseños de los espacios públicos y en los espacios y elementos que se encontraban en ese camino escolar, es decir, no solo daban importancia al camino escolar sino a todo lo que se encontraban durante el camino. Son proyectos que no tienen un carácter específico de camino escolar, sino que buscan también la recuperación de espacios públicos de la ciudad. Se trata de recuperar la ciudad para peatones y ciclistas, haciendo la ciudad más adecuada para ellos.

El camino escolar es una primera forma de introducción y participación del niño en la ciudad. Surgen además de un modo que son pensados desde Planes de Movilidad Sostenibles y que a su vez mejoran la autonomía y la movilidad de la infancia, siendo y tomando conciencia que este problema debe formar parte también de la ciudad. Resultará más beneficioso conseguir espacios adecuados para la infancia que pensar solo en un camino que los lleve al colegio. Además la

ciudad debe apostar por un modelo que busque la habitabilidad y vitalidad del espacio público, de forma que sean espacios ricos para sus ciudadanos.⁶⁰

4.2 La visibilidad del niño en la ciudad.

La infancia vive hoy en día en una invisibilidad pública e inferioridad social. La invisibilidad no se refiere al menor número de niños y niñas que hay en la actualidad o a sus condiciones físicas sino al uso que hacen del espacio público; surge así de no pensar en los espacios para ellos, de no ponernos en su lugar y en su posición a la hora de usar los espacios y no tenerlos en cuenta para ninguna decisión.

Por lo tanto para realizar proyectos para la infancia necesitamos saber cómo son estos menores; como se mueven, que hacen, que necesitan, que les gusta. No podemos empezar a pensar cosas para ellos sin tenerlos en cuenta. Además los arquitectos siempre debemos pensar en para quien hacemos las cosas. Para pensar sobre estas cosas tenemos por lo tanto que cuestionarnos qué modelo de ciudad tenemos, a quien responde y si esos espacios responden de la misma manera a todos los usuarios. Estamos en un sistema donde poco a poco se ha ido excluyendo a la infancia, de forma silenciosa pero continua. En muchas encuestas que se hacen sobre la movilidad en la ciudad los niños menos de 4, 6 y 12 años muchas veces no aparecen, esto nos viene a decir que quien toma las decisiones de diseño o movilidad no tiene en cuenta a la infancia y no conocerá datos sobre esta parte de la población. También en estudios de movilidad desaparecen los usuarios que hacen recorridos menores a 5-10 minutos, recortando así muchos de los desplazamientos cotidianos y centrándose en quienes lo hacen en automóvil, quizás para mejorar los desplazamientos de estos últimos y no en los más cortos.⁶¹

Una de las maneras para empezar a visibilizar a la infancia sería la de transformar la visión que tienen los adultos de estos, haciéndoles ver que son los ciudadanos del mañana pero que los modos del presente repercutirán en su futuro. Es decir, no podemos pensar que si tenemos una sociedad que les excluye, que ponemos muchas prioridades antes que ellos y que no diseñamos la ciudad teniendo en cuenta sus necesidades, lo harán ellos por amor al arte cuando sean mayores. Hay que educar desde el presente para que en el futuro pienses de forma correcta. El hecho de que no puedan votar no significa que no sea ciudadanos, hay que tener a la infancia como una ciudadanía activa.

⁶⁰ 28 Ibidem, pp. 53

⁶¹ 13 Ibidem, pp. 48

Cuando la ciudad responde sobre necesidades sociales, responde en la mayoría de veces a necesidades o equipamientos domésticos que se realizan en suelo público; educación, sanidad o deporte. A la infancia se le asignan como usuarios de equipamientos educativos y de espacios puntuales de juego pero no se responde a otras necesidades como; socialización, movilidad, condiciones saludables.

" Juego en verano en el pueblo. Aquí como hay mucho tráfico no puedo. Yo quiero más parques, carriles de patines y bicicletas, porque por la carretera nos atropellan y por la acera molestamos. Si me hacen caso, seguro que la ciudad es más bonita y todos estaremos mucho más alegres. " ⁶²

Nos encontramos en una forma de ordenador o diseñar donde impera las actividades que entran en el mercado económico, dejando de lado aquellas que se encuentran fuera y quedan segregadas, olvidadas u omitidas. El modo de ordenar debe responder a todos, para dar reconocimiento y participación a la ciudadanía por completo. ⁶³

Según Tonucci ⁶⁴ lo primero que debemos hacer para visibilizar al niño es darle la oportunidad de expresarse, es decir, darles la palabra. Los adultos debemos de escuchar lo que dicen, comprenderlos y tener en cuenta aquello que dicen, porque muchas veces la opinión de un niño puede ser sobre algo que ya sabemos nosotros pero de algo que ellos se acaban de dar cuenta por su inexperiencia, o todo lo contrario, puede ser algo que nosotros al no fijarnos de una determinada manera no nos damos cuenta. Poner al niño en el centro del problema abre un camino para todos, ya que aquellos que sea bueno para el niño será mejor para todos. Para que escuchar sea posible la ciudad deberá tener a profesionales que escuchen a los niños y los tengan en cuenta en forma de actividades que hagan participe a los niños en las decisiones de la ciudad.

Es de esta manera como surge por primera vez el consejo de los niños ⁶⁵ en la ciudad de Fano. Consejo formado por niños y niñas donde se les da la oportunidad de participar y dar su opinión sobre aspectos de la ciudad. Surgió como una necesidad de dar voz a los niños ante los administradores de la ciudad teniendo en objetivo cambiar la ciudad y cambiar la cultura de los adultos a través del pensamiento infantil. Es un órgano consultativo al que no se le da funciones de consejo municipal como elecciones, órganos, partidos, etc.

⁶² Frase de una niña dando su opinión sobre su participación. 13 Ibidem, pp. 42

⁶³ 13 Ibidem, pp. 42

⁶⁴ 23 Ibidem, pp. 53

⁶⁵ 23 Ibidem, pp. 120

4.3 Intervenciones físicas en la ciudad.

Devolver la calle a la infancia no es un proceso rápido y sencillo, compromete a la ciudad a crear condiciones de seguridad y habitabilidad para estos usuarios, dejando de pensar en la producción y consumo del tráfico y dando paso a la infancia. Estos proyectos de participación y caminos escolares deben cambiar la fisonomía de las calles, avenidas, plazas, aceras o espacios públicos dando respuesta a una nueva política y criterios de intervención. Deben responder a la infancia para generar una mayor habitabilidad y seguridad que mejore la autonomía y uso infantil.⁶⁶

Cuando hablamos de la infancia, hablamos de desplazamientos a pie, es decir, peatones y para estudiar sus necesidades debemos estudiar las condiciones que se les brinda para desplazarse, estar y jugar en las calles. Para analizar bien las necesidades de los más pequeños debemos cambiar la mentalidad y bajar el punto de vista que predomina hoy en día. Los peatones en sus desplazamientos necesitan menos espacios que los vehículos, hacen mucho menos ruido que estos y son capaces de adaptarse mejor a los cambios del espacio; salvar rampas, escaleras, esquivar elementos o modificar su posición. Pero estas capacidades de los peatones no nos dicen que estos se adapten a todos los espacios porque si, sino que eligen por cuales ir evitando los más difíciles o inaccesibles. Se ve como las vías con más presencia de coches o ruidos deterioran el espacio público y hace que sean zonas menos transitadas y de estar que otras.

A la hora de analizar el espacio público, características físicas, en relación a los menores debemos ponernos a su altura y entender que los menores son un parámetro de calidad urbana y que habrá que mejorar sus recorridos para que puedan moverse por espacios agradables y seguros. Para analizar estos espacios podremos usar un plano de la zona, una cámara de fotos, un cuaderno de notas y una cinta métrica para que nos ayude a darnos la información necesaria. Una de las cuestiones a analizar será si existen aceras en las calles, que dimensiones tienen, que elementos las forman (mobiliarios, alumbrado, arbolado, pavimento, etc.). Puntualizar que las aceras también pueden ser espacios donde pase algo, no deben de ser entendidas como viarios para peatones donde solo se usan para desplazarse y el que va más despacio debe de ir por la derecha dejando la parte izquierda para quien va más deprisa, como se decía en algunas normas de circulación peatonal en la Comunidad de Madrid. Habrá que estudiar y analizar los cruces entre calles, donde los peatones y los vehículos se encuentran en un

⁶⁶ 13 Ibidem, pp. 66

determinado momento, se deben localizar los cruces y sobre todo los que sean peligrosos para los peatones, habrá que ver como es el cruce, su visibilidad, la velocidad a la que llegan los vehículos, los elementos que forman el cruce (pasos de peatones, altos, señales, semáforos, etc.). Un punto importante será ver el uso y vida que tiene la calle, o los espacios públicos, analizando que usuarios lo usan más frecuentemente, como lo hace, que hay en ese espacio, que debería de haber, como es su relación con otros espacio y su conexión y accesibilidad. Para proyectar una propuesta de movilidad en las calles, tendremos que analizar y estudiar un montón de factores y elementos que nos ayuden a proyectar esas soluciones teniendo en cuenta factores sobre los usuarios.⁶⁷

De este modo las medidas más comunes vinculadas a la movilidad infantil dentro de cambios en la intervención urbana pueden ser:

1. Medidas de gestión del tráfico: Estas medidas no tienen repercusión en el aspecto de las calles, son medidas menos costosas y que responden a las primeras fases de proyecto. Pueden ser cortes provisionales o permanentes del tráfico; en calles cercanas al colegio o a los equipamientos establecidos, se genera un corte provisional del tráfico durante unas horas para facilitar la movilidad en esas zonas. Otra de las soluciones puede ser el cambio de sentido en la circulación; que haga que no haya tráfico en las calles de esos equipamientos y así mejore la movilidad. Supresión de plazas de aparcamiento; que haga que haya menos coches en la calle y solo sea una vía de paso sin que haya paradas o lugares donde dejar los coches, también se ampliaran las zonas donde caminar o ir en bicicleta. Los aparcamientos en zig-zag; provoca una reducción de velocidad en las calles al estar el aparcamiento en un lado y otro de las calles. La colocación de señales y pintura en el pavimento; funcionan como aviso de que algo sucede, son comunes cerca de colegios o equipamientos infantiles donde suelen moverse niños pequeños, pero llegamos a lo mismo, son un elemento que avisa que puede haber "niños sueltos" que pongan en peligro la circulación del coche, observemos la señal que hay cerca de los colegios con la imagen de niños encerrados en un triángulo moviéndose libremente, esta imagen avisa más a los coches del peligro que a los niños del riesgo del coche.

⁶⁷ 28 Ibidem, pp.119



Figura 16_ Señal peligro niños y niñas

Una buena solución puede ser que esas señales que al principio tienen un efecto limitado de atención, porque solo afectan al principio de su instalación, tengan además un mensaje de fondo en la sociedad y en los conductores que hagan acostumbrarse a estos iconos y tengan el mensaje real que merecen estas señales.



Figura 17_ Señal en Berlín para que los conductores adapten la velocidad a la presencia infantil.

2. Mejoras del espacio peatonal: Estas mejoras siempre repercutirán en la infancia, ya que mejoraran las condiciones de los peatones y en este caso ellos siempre lo son. Peatonalizar calles; estos cambios provocarán el desplazamiento a pie y con ello la seguridad y vitalidad de las calles, además permitirá crear espacios para estar y para jugar libremente. Coexistencia de tráfico; hay que entender que el viario es tanto para el coche como para el peatón y no solo para el uso y descanso del vehículo, las calles deben mostrar la igualdad entre estos modos de circulación de forma que existan elementos que ayuden a esto, aceras amplias, vegetación, diseño urbano o espacios que generen funciones urbanas más allá de las circulatorias solamente. Creación o ampliación de aceras y vías peatonales; la creación de espacios peatonales y seguros es algo imprescindible en la ciudad, se

deberá reducir el número de carriles de circulación para usar el coche en caso de necesidad y no por comodidad, reducir la anchura de los carriles para aumentar espacio libre en las calles, supresión de un sentido de circulación para liberar de tránsito a las calles o reducción de las zonas de aparcamiento para aumentar el espacio libre de las calles. Plantación de arbolado; el arbolado es algo fundamental en las calles y no porque solo mejore la capacidad ambiental y calidad estética de la ciudad y sus calles sino porque ayuda en los desplazamientos generando zonas de sombra en épocas de calor, además su ubicación espacial puede generar signos y rupturas de la circulación.



Figura 18_ Arboles que indican la entrada a un barrio. Berlín.

Instalación y ordenación del mobiliario urbano; estos elementos son esenciales en la vida y uso de la calle, un simple banco puede generar zonas de estancia y crear vínculos o relaciones sociales. El mobiliario urbano contribuye a mejorar la habitabilidad urbana y crear usos diferentes en las calles.

3. Intervención en el viario: Tiene como objetivo reducir el número, velocidad y molestias que provoca el tráfico en la ciudad y hacer que los medios de transporte motorizados sean compatibles con la infancia. Ruptura de la linealidad de la calle; calles totalmente rectas incita a los conductores a aumentar la velocidad, el espacio que forme la discontinuidad lineal de la calle pueda albergar funciones sociales o de estancia, así como ensanchar las calles. Reducción del espacio de calzada; aumentando así el espacio de aceras e incitando a caminar por las calles. Cambios en el pavimento; zonas con pavimentos rugosos o empedrados hacen que el coche no se sienta el usuario principal de ese espacio, es decir, contribuye a crear una prioridad peatonal. Reductores de velocidad; para hacer que la velocidad en ciertas calles se reduzca al encontrarse con estos elementos.



Figura 19_ Ruptura de la linealidad de la calle y cambio de pavimento. Berlín.

4. Cruces seguros: Cuando hablamos de seguridad los cruces juegan un papel importantísimo, ya que son donde más accidentes se pueden provocar al entrar en contacto los peatones y el tráfico. Ubicación de cruces en los pasos naturales; posicionar los cruces en los sentidos naturales de paso hace que se usen de manera correcta, evitando cruces que provoquen desvíos o hagan el recorrido más largo. Reducción de la distancia de cruce; si el momento al que más peligro se expone una persona es al cruzar una calle, reduciendo la distancia de cruce haremos que la sensación de peligro disminuya. Creación de aceras continuas y pasos sobreelevados; con esta solución el peatón es el que tiene la prioridad y no el coche, es decir, es el coche el que invade parte del espacio peatonal al pasar por una acera continua que se adentra en la calle. Instalación de "orejas" y refugios; estos elementos provocan los aparcamientos indebidos y mejorar la visibilidad en los cruces, algo esencial a la hora de cruzar. ⁶⁸



Figura 20_ Acera continua en Donostia

⁶⁸ 28 Ibidem, pp. 147

4.4 Intervenciones sociales en la ciudad.

Nos encontramos en el siglo de oro para la infancia. Nunca en la historia se habían reconocido y defendido los derechos de los niños como hoy se defienden. Hoy en día se defienden los derechos a la educación, libertad, juego, a no ser utilizados para el trabajo, etc. Incluso los padres no pueden violar estos derechos y niños de otras culturas o de diferentes países deben de ser aceptados en cualquier sitio y tener los mismos derechos que los demás. Surge un cambio en la sociedad importante alrededor de la infancia.

Son muchos derechos los que tienen a su alrededor pero muchas veces el niño se encuentra solo, ya sea porque con más frecuencia el niño es hijo o hija único; que vierte en el crecimiento del niño al tener sobre el más sobreprotección por parte de los padres, siendo este entendido como un bien escaso, además no crece con la compañía de un referente a su lado como puede ser un hermano o hermana. Este niño debe enfrentarse solo al trato de unos padres todavía inexpertos o a nuevas situaciones. El niño en la actualidad tiene que vivir prisionera en casa, entendida esta como una fortaleza donde nada le exterior y peligroso le pueda ocurrir pero que engloba muchos peligros. Vive tras los pasos y seguimiento de una canguro como es la televisión que hace que su tiempo se haga entretenido y sedentario en casa. Con todos los medios que tenemos en la actualidad, los derechos se han llevado a cabo y promovido, pero siguen estando solos en muchos aspectos que les suceden.⁶⁹

Las transformaciones que han aparecido en las calles con la aparición del vehículo han traído además cambios sociales, como privatización de espacios públicos, han alejado usos y actividades de las calles o han empeorado la posibilidad de las relaciones sociales en estas. Un proyecto de camino escolar y a favor de la infancia debe contribuir a volver a tejer entre todas las relaciones sociales que se han ido perdiendo, alejando la ciudad del modelo individual al que va encaminado. Debe de haber grupos que defiendan estos proyectos y que se cree así un clima urbano de compromiso entre todos que favorezca a la infancia. No olvidemos que la presencia infantil en los espacios públicos lleva consigo la creación de relaciones sociales no solo entre niños, sino de padres que se conocen, vecinos que se relacionan, etc. Siendo esta presencia la culpable de la mejora del bien colectivo.⁷⁰

⁶⁹ 23 Ibidem, pp. 40

⁷⁰ 13 Ibidem, pp. 67

La reintroducción del niño en la ciudad, es decir, en sus calles, avenidas, espacios públicos no solo va a depender de cambios físicos en estos espacios, ya sea ensanchamientos de aceras, mejoras de los cruces o calles peatonales, va a llevar consigo un cambio en el clima social que garantice el cuidado, seguridad y bienestar de los menores por parte de la sociedad. Se trata de un cambio de larga duración y no tan sencillo como cambiar cuatro calles y mejorar el arbolado de dos de ellas, sino de una transformación social que vea a la infancia presente en las calles y se muestre conforme con ella, sintiendo que la ciudad mejora, que los espacios y el ambiente que se generan son mejores para todos y que el cuidado de estos niños viene no solo de los padres si no de los valores que enseña la sociedad. Lo importante es que este interés social aparezca sin fines altruistas y que aparezca para beneficiar a la infancia y a la ciudad, incluidos sus ciudadanos. Muchos de estos cambios son promovidos por asociaciones o grupos de movilidad sostenible, organizaciones vecinales o peatonales, grupos ciclistas, etc.

Estos cambios tienen una finalidad y los protagonistas principales de estos proyectos son siempre los niños, pero hay que destacar que los cambios son buenos para todos, porque la ciudad es de todos. Por estas razones los cambios y la mentalidad de la sociedad debe abrir la puerta a estos niños, desde los padres y madres, educadores, administraciones públicas y privadas, ayuntamientos y equipos de gobierno. La ciudad es de todos y el cambio es positivo para todos.⁷¹

4.5 Puesta en marcha de un Camino Escolar.

Para la puesta en marcha de un camino escolar no hay una forma concreta y unos métodos escritos que se deban seguir para realizarlo, si no que depende de muchas variantes y de quien se anime a realizar este tipo de proyectos. Depende de quién sea el promotor que inicie el proyecto y de las características iniciales que se encuentren en camino para lograr el objetivo será de una manera o de otra. Estos proyectos se plantean como un programa de actuaciones coordinadas que pueden ser progresivas o pueden ejecutarse en paralelo, ya que estos proyectos depende de muchas personas para realizarlos. El final será distinto para cada uno porque de ellos dependerá su promotor, sus recursos y las alianzas que obtenga alrededor del proyecto.

⁷¹ 28 Ibidem, pp. 63

Paso A: Creación y formalización de un grupo dinamizador.

La creación de un grupo dinamizador es algo esencial en este tipo de proyectos, ya que deberá animar y motivar a los demás agentes del proyecto a conseguir las metas buscadas. Este promotor o iniciador del proyecto puede ser desde una sola persona, grupo colectivo, asociación o desde la propia administración. Muchas veces suelen ser las AMPAS de los colegios, colectivos de profesores o asociaciones ciclistas. Pero pocas veces viene de la intención de Arquitectos o Urbanistas o de la Administración pública. Lo importante es que este grupo de trabajo se proponga un fin y para llegar a ese fin se establezcan unas pautas, actividades y unas formas de trabajo que englobaran a muchas personas en el camino y que hará que el resultado final pueda ser muy beneficioso.

Paso B: Definición del proyecto.

La definición de un proyecto es algo esencial y con ello los objetivos y finalidades que este quiere aportar. Es algo que debe quedar muy claro desde el principio ya que al trabajar muchas personas sobre él pueden darse cambios o intereses que no ayuden al proyecto, por lo tanto, es imprescindible marcar el rumbo del proyecto desde el inicio. La forma de trabajo habitual será la de describir el proyecto; para quien va a consistir, ideas, programa, usos, etc. Los objetivos a lograr es algo imprescindible que debe de quedar claro desde el primer momento. Los métodos de trabajo; como se va a organizar la gente que trabaja sobre el proyecto, como van a participar y a ayudar, reuniones, distribución de trabajo, serán muchos grupos de diferentes ámbitos que costará trabajar de forma paralela en muchos casos por lo tanto la organización es algo necesario. Los apoyos al proyecto nos dirán los recursos que tenemos para llevar a cabo el proyecto por lo tanto es un buen síntoma que se vayan sumando asociaciones, entidades, voluntarios, especialistas, etc.

Paso C: Búsqueda de recursos.

La carga de trabajo es en algunos casos excesiva por lo tanto los recursos que se añadan al proyecto siempre serán una ayuda. Suelen darse tres formas distintas que pueden darse de forma complementaria y enriquecen el proyecto.

1) Mediante trabajos voluntarios de asociaciones, ciudadanos, centros de enseñanza. Sus recursos económicos son escasos pero tienen los medios y los conocimientos para llevar a cabo las ideas.

2) Personal contratado por la administración o los ayuntamientos. Tienen mayores recursos económicos pero en algunos casos suelen ser o especialistas que no tienen conocimientos en la materia o especialistas que si saben.

3) La subcontratación, donde se encarga a una empresa exterior a la administración el desarrollo del proyecto. La mayoría de las veces suelen ser empresas que se encargan del transporte, poco ayudaran a estas ideas de proyecto, o empresas encargadas de la pedagogía que están más al día de los problemas de la infancia.

Una vez el proyecto se inicia, los ayuntamientos son los encargados de abonar el los costes de ejecución o estos gastos vienen financiados por administraciones.

Paso D: Caminar en compañía.

El grupo dinamizador no podrá caminar solo durante todo el proyecto, de esta manera, el grupo que domina el proyecto deberá conocer quiénes son sus aliados y cuando introducirlos en el proyecto de manera oportuna. Puede darse que esos aliados estén durante el inicio o se vayan sumando dependiendo de las necesidades y gracias al interés del proyecto.

Paso E: Analizar la movilidad en el centro escolar.

Conocer cómo es la movilidad a estos centros educativos es una tarea obligatoria en este tipo de proyectos, de esta manera, sabremos mediante encuestas o actividades como van y vienen al colegio tanto los alumnos como los profesores.

Paso F: Diagnóstico del espacio urbano.

Debemos conocer el entorno de estos espacios educativos que nos hagan ver los beneficios o debilidades que se encuentra la infancia en sus desplazamientos. Se realizaran análisis urbanos del espacio cercano al colegio y se generará una visión crítica sobre estos. Deben realizarse por especialistas en la materia urbana o arquitectónica que muestren desde su visión y conocimientos una visión del espacio que más tarde ayude a la propuesta del proyecto.

Paso G: Realización de actividades educativas en los centros escolares.

De forma paralela a los análisis que los especialistas hagan del espacio urbano, la opinión de los usuarios es algo imprescindible en la arquitectura. Saber su opinión y visión a través de actividades en los centros educativos con los niños ayudará a entender y a resolver puntos del proyecto.

Paso H: Devolución y difusión de resultados.

Una forma de contribuir a animar a seguir con el proyecto es la difusión de estos resultados, es decir, hacer conocidos a la sociedad y los colectivos que trabajan para conseguir estos fines que los resultados que se obtendrán ayudaran a cambiar estos datos sobre la movilidad. Es una forma de hacer real el problema, porque muchas veces desde la ideas y las palabras no queda bien reflejado, los resultados ayudarán a incentivar el mensaje sobre la movilidad y la recuperación de la ciudad por y para todos.

Paso I: Realización y ejecución de proyectos de mejora del viario urbano.

Como norma general mejorar el espacio urbano suele ser un apartado final de este tipo de proyectos, ya que al tener todos los resultados y análisis obtenidos planteas las soluciones para estos problemas, pero algunas veces pueden promoverse justo después de las encuestas ya que puede que cambiando el sentido de algunas calles o peatonalizando algún viario no haya que modificar el espacio urbano cercano al colegio.

Paso J: Alimentación y mantenimiento de un proyecto de camino escolar.

El resultado final no puede ser asignar las mejoras para la movilidad y que se queden solo como un buen acto por parte de todos. Las actividades deben seguir para seguir concienciando a niños/niñas, padres/madres de que ir al colegio solos, a pie o en bicicleta es algo que debería de ser normal hoy en día, las encuestas deben de seguir e ir comparando datos año tras año para ver los cambios que se producen. Los niños crecen y no van a estar los mismos que al principio por lo tanto hay que incentivar a los nuevos niños a que sigan estas pautas. Un proyecto de camino escolar no se debe de quedar en el propio camino escolar, debe de ser una primera excusa para salir a la calle y conquistar la ciudad.⁷²

4.6 Proyectos a favor de la movilidad infantil.

Muchos son los proyectos que trataban de colocar a la infancia en el centro para crear una ciudad buena para todos. El proyecto de "La ciudad de los niños" de Fano en Roma fue un modelo propulsor que hizo que muchas ciudades se animaran a participar en proyectos de este tipo. Aunque ya años anteriores a la ciudad de Fano, en Ámsterdam, gracias a Jakoba Mulder y Aldo Van Eyck el niño

⁷² 28 Ibidem, pp. 75

tomaba importancia en la ciudad con espacios dedicados a ellos y con caminos seguros para sus desplazamientos. El papel de la infancia ha tomado poco a poco importancia en la ciudad gracias a promotores de proyectos de movilidad infantil y espacios dedicados la infancia y para la ciudad.

Uno de los ejemplos actuales de camino escolar, siguiendo las ideas que estos caminos marcan, es el proyecto " De mi escuela para mi ciudad " en Segovia. Se trata de un proyecto para mejorar la ciudad a partir de la infancia. Este proyecto nació en 1998 mediante un acuerdo entre el Ayuntamiento de Segovia y la Delegación provincial del Ministerio de Educación y Ciencia. Se inspiró en el proyecto de Fano, La ciudad de los niños de Tonucci, pero desarrollo la propuesta y las actividades siguiendo las características y condiciones locales de la ciudad. Las ideas básicas de este proyecto era mejorar la educación ambiental de la ciudad, promoviendo la movilidad infantil a pie o en bicicleta y alejar los problemas del automóvil de los colegios, y por otro lado dar a entender a la población de Segovia que es un proyecto que nace en las escuelas pero que debe expandirse a la ciudad, como fin de educar desde un conjunto común y mejorar la ciudad a partir de todos los ciudadanos. Al nacer de los colegios los principales protagonistas de las actividades serán los niños y niñas y el conjunto de educadores que serán una herramienta de intervención en la ciudad. Surge así de las actividades de los centros educativos, que se adhieren al proyecto de forma voluntaria y que marcan unas actividades anuales o bianuales que hacen posible los resultados deseados. Es así un proyecto de largo recorrido que entiende que en pocos años el problema no está solucionado y que debe de seguir con objetivos más ambiciosos para mejorar la ciudad a partir de la infancia y que sea segura y habitable para todos. ⁷³

Otro de los proyectos de movilidad, en este caso propulsores del uso de la bicicleta, se realizó en Menorca, donde muchos de los niños que acudían a los colegios de las grandes ciudades venían de pueblos pequeños cercanos al colegio. El grupo dinamizador creó unas encuestas para saber donde vivían los alumnos del colegio y saber las distancias que recorrían hasta los centros. Se formó así una red de trabajos en distintos radios comprendidos entre 1,2 y 3 kilómetros para mejorar la accesibilidad y movilidad en esas zonas. ⁷⁴

⁷³ 13 Ibidem, pp. 75

⁷⁴ 13 Ibidem, pp. 91



Figura 21_ Vía ciclista en Menorca.

Unos de los proyectos más cercanos es el proyecto "PAS A PAS" en los cuales trabaja Chema Segovia ⁷⁵, este proyecto se realiza en la ciudad de Xàbia. El proyecto nació a partir de la asociación del AMPA de uno de los colegios de la ciudad cuando en una salida del colegio uno de los alumnos del centro fue atropellado por un conductor que recogía a otros alumnos. Tras varios accidentes producidos anteriormente y el desencadenante de este último, la asociación se puso en contacto con el Ayuntamiento para poner solución a estos problemas. Fue así cuando el Ayuntamiento contacto con este grupo de Arquitectos y profesionales de la pedagogía para poner crear el proyecto "Pas a Pas". En las primeras fases se busco un grupo de trabajo formado por diversas personas de diferentes oficios que hicieran un grupo de trabajo más rico, es decir, una búsqueda de recursos. Una vez se propusieron los objetivos de proyecto se empezaron a plantear los análisis urbanísticos para detectar los problemas y hacerlos visibles tanto a los colegios, administraciones y ciudadanos. Las actividades con los centros fueron imprescindibles y además al venir promovido por el ayuntamiento se les facilitó la entrada a los centros y el trabajo con la infancia, creando así un ambiente de trabajo común. Los niños hacían actividades en los centros, calles o plazas principales, haciéndose partícipes de la ciudad. Cambiaban señales de la ciudad por señales que hacían ellos mismos en los colegios, es decir, participaban en las cosas de la ciudad y eso les hacía sentirse parte de ella. El proyecto sigue en marcha ya que es un proyecto de largo recorrido pero gracias a actividades como el "Pedibus", autobús a pie hacia el colegio, han logrado cambiar la mentalidad de niños, padres y ciudadanos.

⁷⁵ Entrevista personal realizada con Chema Segovia.

Dentro de los proyectos de movilidad y uno de los que se ha convertido en un referente Europeo y ejemplo para muchos de ellos es la ciudad de Odense, en Dinamarca, la cual se ha convertido en una referencia de habitabilidad y sostenibilidad gracias al gran uso de la bici que hacen sus ciudadanos. Se conoce así como el paraíso de las bicis. En esta ciudad el uso del coche está mal visto y son los peatones y los ciclistas los que dominan la ciudad. No es una ciudad pequeña ya que cuenta con 200.000 habitantes y hace que este milagro del uso del camino a pie y de la bicicleta sea aun más alucinante. Tampoco hay que pensar que Odense ya desde sus inicios fuese pensada para que los desplazamientos fueran así, ya que es la tercera ciudad de Dinamarca y tenía una fuerte política económica industrial que hacía que los vehículos tomaran la ciudad durante los años 60. El uso de la bicicleta ha logrado que esta ciudad se convierta en la ciudad Europea con mejores condiciones de habitabilidad y lo han conseguido posicionando a la infancia en el centro de la ciudad. Todo empezó con estrategias para que los niños desde los 5 años acudieran al colegio en bici y que los padres que usaran el coche en estos desplazamientos fuesen mal vistos, es decir, atacando también los estereotipos sociales. En la actualidad cuatro de cada cinco niños va al colegio en bicicleta, es decir, un 81% para ser exactos. No solo se quedan en ir al colegio sino que usan la bicicleta para cualquier desplazamiento y mediante sistemas electrónicos en la ciudad contabilizan su uso y sus rutas que hacen que ganen puntos para obtener accesorios para sus bicicletas. Nos encontramos ante un ejemplo fascinante de como cambiar la calidad de una ciudad industrial, pobre y gris a la considerada mejor ciudad con condiciones de habitabilidad teniendo en cuenta a la infancia.⁷⁶



La felicidad reina en Odense | Ayuntamiento de Odense

Figura 22_ Niños ciclistas en la ciudad de Odense.

⁷⁶ CORRER Y FITNESS. *Así es Odense, la ciudad que se convirtió en el paraíso de las bicis.* <https://www.correryfitness.com/bici/asi-odense-ciudad-que-conviertio-paraíso-bicis_2016040157d90f010cf2c29133d0ca09.html> [Consulta: 29 de junio de 2018]

4.7 Jan Gehl y los espacios públicos.

Gehl Architects ha sido el grupo de arquitectos y urbanistas encargados de la rehabilitación de la ciudad de Copenhague en Dinamarca. Esta ciudad es la capital del país y cuenta con 1.8 millones de habitantes.

Copenhague es una típica ciudad Europea, que creció alrededor de unas fortificaciones. Las viviendas típicas son de cuatro o cinco alturas con fachadas estrechas y pintadas de colores muy vivos. Las calles que dejan estas casas entre ellas son muy interesantes. Después de la Segunda Guerra Mundial las calles se llenaron de coches y vehículos motorizados que hicieron que la movilidad peatonal se redujera. Fue con la aparición del vehículo y el tráfico cuando un total de 18 plazas de la ciudad se convirtieron en aparcamientos de coches.

Actualmente la mayoría de esos espacios para aparcamientos han desaparecido y se ha buscado una política de ciudad sin coches, es decir, dando prioridad a la movilidad peatonal.



Figura 23_ Comparación de la ciudad de Copenhague.

La ciudad busca la inclusión de los ciudadanos en los centros, para recuperar así estos espacios para la ciudad. Se realizaron pequeños pasos, uno detrás de otro, para animar a los ciudadanos a volver a descubrir los espacios atractivos de la ciudad y así conocer su entorno y su cultura.

Desde 1970 el uso de la bicicleta ha ido aumentando progresivamente de una manera sorprendente, apostando tanto las administraciones como la ciudadanía en este medio de transporte. Se han llevado a cabo iniciativas tanto físicas como sociales para mejorar las condiciones de la ciudad ante este medio de transporte que tanto ayuda a la ciudad y a las personas.

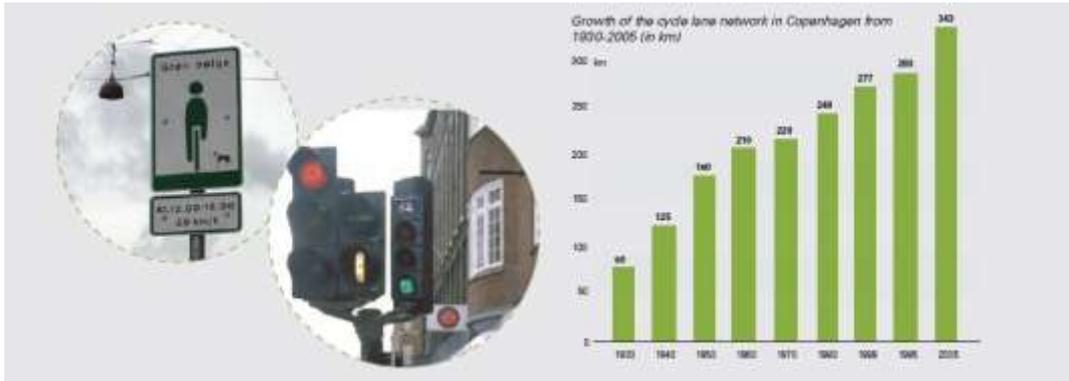


Figura 24_ Uso de la bicicleta en Copenhague.

Estudios sobre la ciudad de Copenhague han mostrado como la evolución de la vida urbana ha ido incrementándose de forma continua desde el año 1962. Se han documentado libros sobre los "espacios públicos" y "la vida pública" en la ciudad u otros denominados "La nueva vida en la ciudad".

Las actividades en las calles y espacios públicos de la ciudad han aumentado. La ciudad ha apostado por el ciudadano, ya sea para la infancia o para los ancianos, pero ha puesto a la persona en el centro del problema. Las calles han visto como el coche desaparecía poco a poco y las bicis y los peatones ocupaban su lugar. La ciudad en si se ha beneficiado mejorando su calidad urbana, habitabilidad, seguridad y accesibilidad. Esta ciudad además ha desarrollado una conexión peatonal entre los espacios más importantes, ya sean monumentos, edificios culturales, turísticos, etc, para poder conocer la ciudad a pie y disfrutar de ella de forma que puedas parar, observar y mirar con atención los detalles de una ciudad que ha cambiado a favor de sus ocupantes.⁷⁷

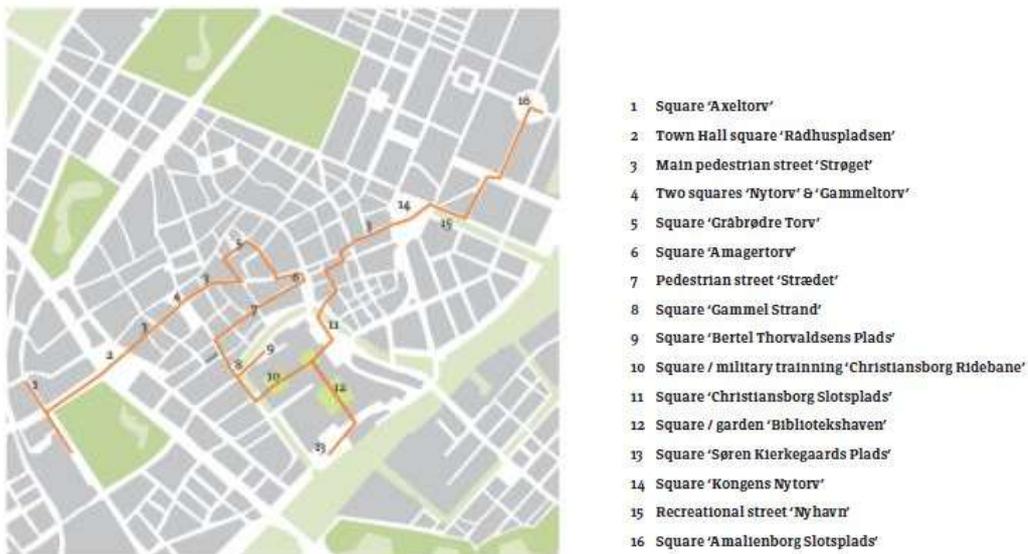


Figura 25_ Proyecto de Jan Gehl en la ciudad de Copenhague.

⁷⁷ GEHL ARCHITECTS. *Public Spaces in Copenhagen. A guide to the public spaces in Copenhagen.* [en línea] Copenhague, Dinamarca. Gehl Architects. < [http://www.akershus.no/file/c112a084c81172d57c8dba94e41113cc/091217_Cph_Guide%20\(2\).pdf](http://www.akershus.no/file/c112a084c81172d57c8dba94e41113cc/091217_Cph_Guide%20(2).pdf) > [Consulta: 25 de marzo de 2018]

5- Planteamiento de movilidad infantil. Proyecto muévete!



Figura 26_ Portada del Proyecto Muévete!

5.1 Historia Urbanística del pueblo de La Roda

El pueblo de La Roda ha sido siempre conocido como un punto encuentro, es decir, como un pueblo de paso donde muchas personas paraban a descansar de sus viajes y pasaban algo de tiempo en el pueblo. Su posición intermedia entre la Comunidad Valenciana, Murcia y Madrid hace que sirva como paso y estancia mínima de estos trayectos.

Antiguamente La Roda fue un pueblo que creció alrededor de estas vías y calles que llegaban hasta el interior, incluso la vía más importante cruzaba el pueblo por la mitad, vía que está actualmente pero como carretera Nacional N-301. Este viario que funcionaba como entrada de todos los visitantes se encontraba próximo al centro del pueblo, en concreto, a la Iglesia del Salvador y a la plaza mayor.

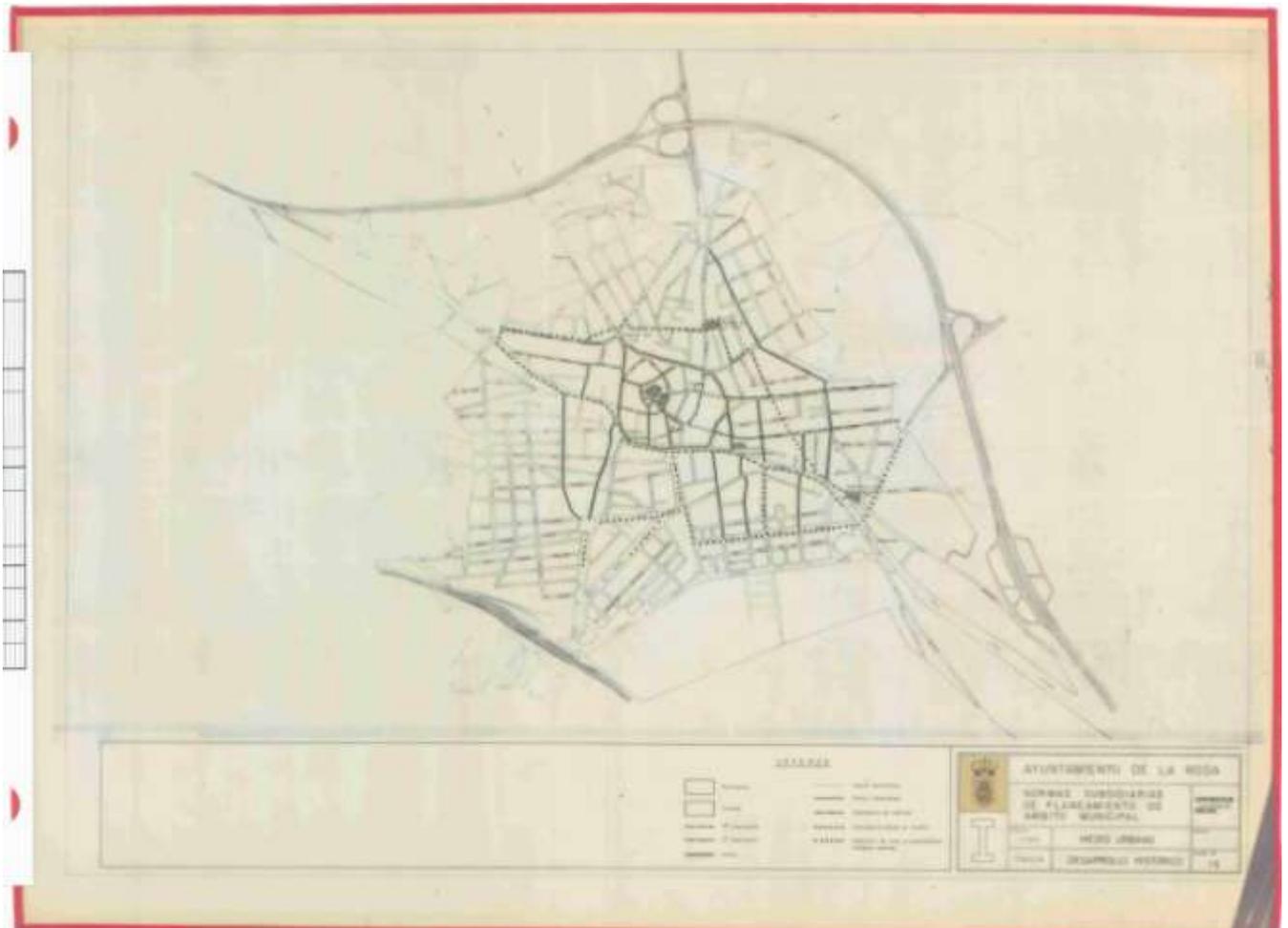


Figura 27_ Desarrollo Histórico del pueblo de La Roda. Ayuntamiento de La Roda.

La estructura principal del pueblo de La Roda giraba en torno a la Iglesia y la Plaza Mayor y entorno al Parque Central, como bien nos muestran los viarios cercanos a estos espacios que eran de mayores dimensiones y que conectaban los puntos exteriores con estos. La calle Peñicas, calle de la Virgen, Paseo de la Estación, Avenida Juan Ramón Ramírez y Avenida Ramón y Cajal; son las calles que muestran estas características gracias a su anchura.

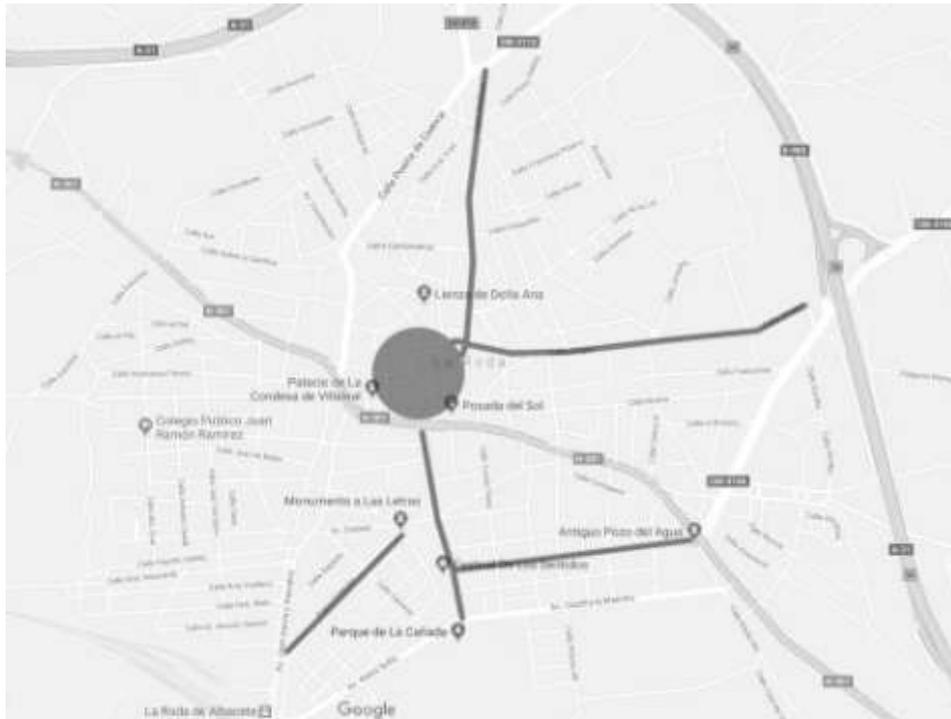


Figura 28_ Calles históricas del pueblo de La Roda

Se entiende como a partir del punto central giraba el funcionamiento del pueblo de La Roda, es así como su crecimiento inicial fue sobre este punto en las direcciones Norte y Este. En la parte norte se produjo la mayoría del 1º Crecimiento, ya que sobre la dirección norte nos encontramos con las localidades de Tarazona, Rubielos, Cuenca, Sisante o Madrid, es decir, el crecimiento se produjo en la misma dirección a estas localidades cercanas y alrededor de los viarios ya existentes. También se creció hacia la parte Este, donde se encuentra la ciudad de Albacete.

El crecimiento no se produjo hacia la parte Oeste por una razón histórica del pueblo y es que toda esa zona es conocida como "Los Terreros", donde existe una explotación de terrenos blandos y blancos conocidos como "Blanco de España" que en el término municipal es conocido como "Tierra Blanca". La explotación de esta zona era muy importante y empezaba en un punto muy próximo al Paseo de la Estación, paseo situado en la parte más oeste del plano, y llegaba hasta varios kilómetros hacia el Oeste. Hoy en día se sigue explotando y se hacen visitas.

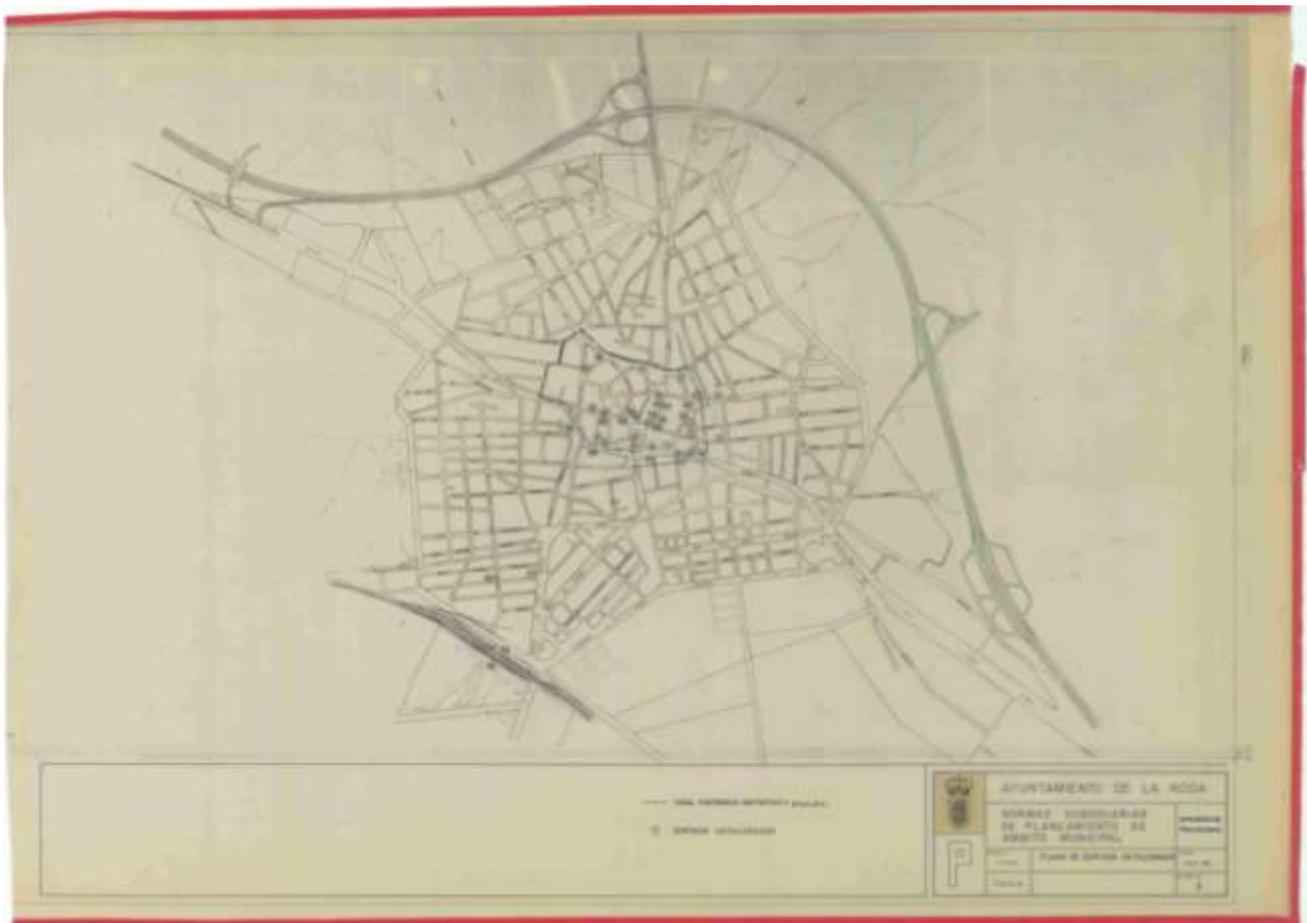


Figura 29_ Edificios Catalogados_ Ayuntamiento de La Roda

Otro de los aspectos que nos hacen ver que el pueblo se construyó a través de estos viarios y alrededor de la Iglesia del Salvador y la Plaza Mayor son los edificios catalogados que se encuentran en esa zona. En la parte sur no encontramos ningún signo anterior a este crecimiento y actualmente es suelo ocupado por viviendas adosadas o en hilera de construcción actual.

Uno de los elementos históricos muy importantes también y que nos hacen ver aun más que La Roda era un pueblo de paso es el Camino Romano que pasa cercano al pueblo, que era un camino empedrado que comunicaba Alcalá de Henares con Cartagena.

Las viviendas principales e históricas se construyen cerca de los viarios principales y de los edificios catalogados como históricos, siguen una arquitectura local Renacentista.⁷⁸

⁷⁸ Entrevista realizada con el Arquitecto Municipal Alejandro Rodrigo Rodenas. Imágenes escaneadas de los archivos municipales del propio ayuntamiento.



Figura 30_ Plano de ordenación y gestión_ Ayuntamiento de La Roda

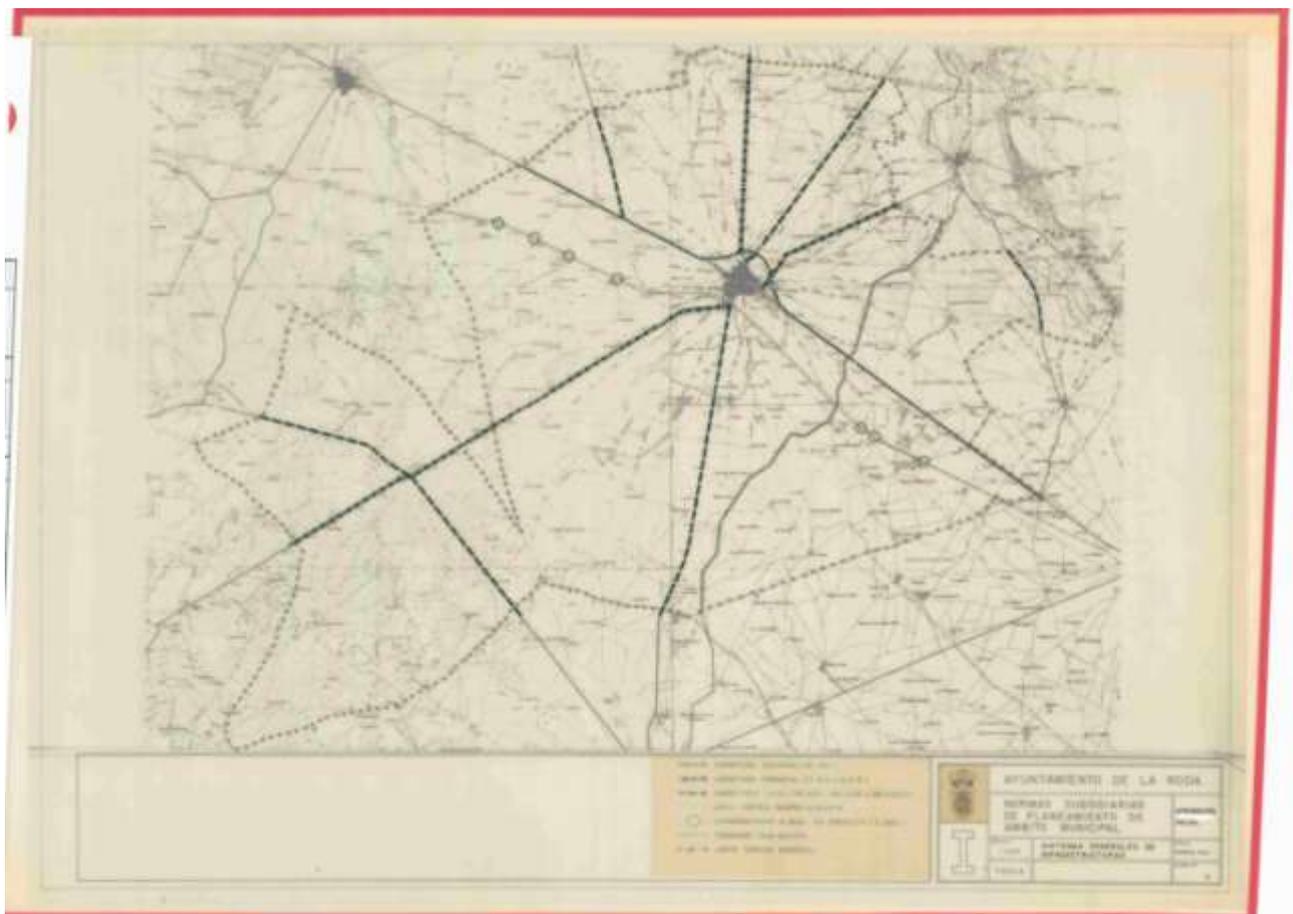


Figura 31_ Sistema general de infraestructuras_ Ayuntamiento de La Roda

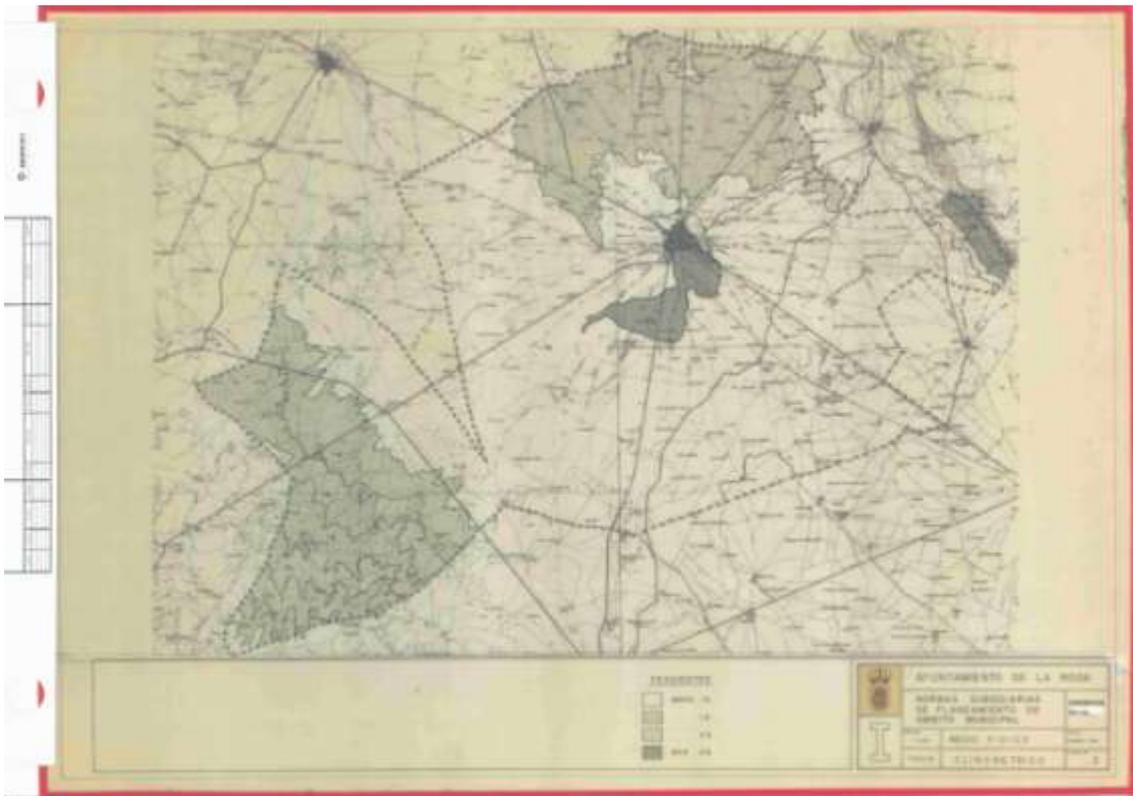


Figura 32_ Medio físico_ Ayuntamiento de La Roda



Figura 33_ Clasificación del suelo_ Ayuntamiento de La Roda



Figura 34_ Plano de alturas_ Ayuntamiento de La Roda

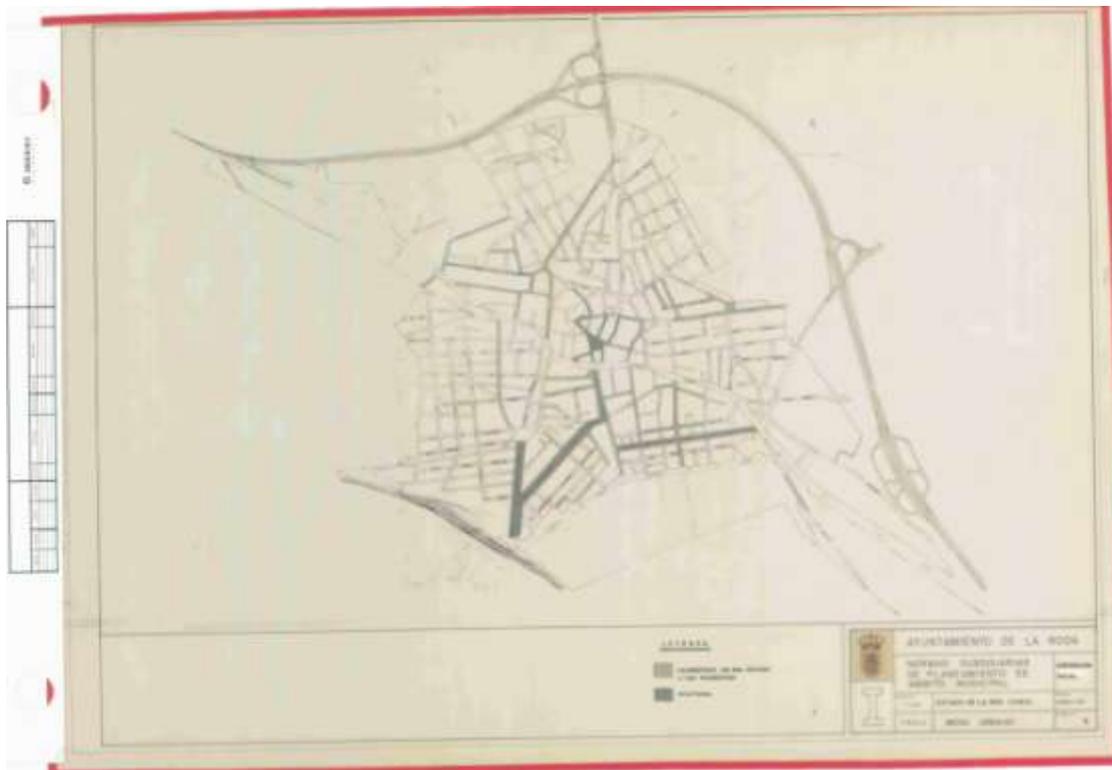


Figura 35_ Estado de la red viaria_ Ayuntamiento de La Roda

5.2 Ideas y bases del proyecto Muévete!

Tal y como se ha estudiado sobre este tema, la idea principal del proyecto Muévete es mejorar la autonomía de la infancia en sus desplazamientos. Poner en el centro del proyecto y del problema a la infancia ha sido la base de partida del proyecto y sobre lo que girará todo.

El pueblo de La Roda es un pueblo relativamente pequeño, de unos 16.000 habitantes más o menos y que cuenta con una superficie de 398 m². Es una localidad a la que no le hace falta el uso del coche conforme se está utilizando hoy en día. Cualquier ciudadano de la ciudad va a cualquier sitio en coche, y se puede decir que los desplazamientos entre los lugares o espacios son cortos, de punta a punta de la localidad andando a un paso normal puedes tardar entre unos 15-20 minutos, estamos hablando de extremo a extremo, lo que hace que entre puntos cercanos las distancias sean entre 5-10 minutos. Las calles del pueblo están pensadas al 100% para el uso del vehículo y muchas de ellas se olvidan totalmente del peatón. Los ciudadanos usan el coche por comodidad y han provocado que la visión de niños jugando por el pueblo de La Roda sea inexistente.

Como ciudadano de La Roda y como persona que ha vivido su infancia en esta localidad, he visto como los espacios de la rodá no han ido evolucionando y ofreciendo oportunidades a sus habitantes. Me puedo considerar que he crecido en la frontera entre la vida en la calle y la vida en casa y he visto como los espacios donde yo jugaba con amigos y donde crecía ahora están vacíos y no despiertan el interés y las ganas de ser usados como eran antes. La idea del proyecto es recuperar estos espacios a través del niño, ya que en un pueblo como La Roda no es nada complicado salir de casa e irse a jugar con los amigos, conocer el pueblo, relacionarse, desarrollarse, etc. He visto como niños y niñas son cada vez más suyos, tienen problemas para relacionarse, no pueden ir a ningún lado solos y tienen que depender de los padres y madres para cualquier cosa.

La intención de generar un "Camino Escolar" en el pueblo de La Roda que a su vez conecte los colegios y los espacios de mayor riqueza y de interés del pueblo es una labor que puede ser muy positiva para el pueblo y para sus ciudadanos, recordemos que una ciudad para la infancia es una ciudad mejor para todos, saludable, segura, habitable y con una calidad urbana inmejorable. Estos son los puntos de partida para generar un proyecto de estas características como contribución a un pueblo que cada vez apuesta más por el coche y que poco a poco se vuelve menos bonito y accesible a sus ciudadanos.



Figura 36_ Logo del proyecto Muévete!

5.3 Equipo de trabajo

La primera fase de trabajo de este proyecto fue buscar a un grupo dinamizador para darle la importancia que se merece y tener apoyos en el pueblo de La Roda para realizar las actividades requeridas.

A) El primer contacto fueron los colegios de la localidad de La Roda:

- Colegio María Auxiliadora
- Colegio público Tomás Navarro Tomás
- Colegio público José Antonio
- Colegio público Juan Ramón Ramírez
- Colegio público Miguel Hernández.

Una vez conocido el tema para poder defenderlo ante estos colegios me dispuse a realizar una entrevista individual con cada uno de los Directores o Directoras de los distintos centros y con los jefes o jefas de estudio de estos. Las entrevistas resultaron satisfactorias en los cuatro primeros centros y los responsables de estos centros vieron con buenos ojos las ideas del proyecto, ofreciendo su ayuda y participación para las actividades y siendo instituciones de apoyo para ganarme la participación del ayuntamiento y demás instituciones. Hay que decir que el quinto centro no participo en nada siendo el colegio más situado en las afueras,

con menos alumnos y que responde a un colegio de barrio que ofrece la enseñanza a los niños de viviendas colectivas de oferta pública. El cuarto colegio se ofreció solo a realizar las actividades pero a no a ser incluido en el proyecto.

B) Una vez contaba con el apoyo de los colegios y sus directivos busque la opción de contar con el apoyo de los usuarios de los colegios, es decir , de los niños y niñas. La forma de contar con ellos fue a través de las A.M.P.A de los colegios, organice una entrevista común para los cuatro presidentes de estas asociaciones y tras exponer todas las ideas del proyecto y el camino que iba a seguir quedaron ilusionados y expectantes por un proyecto destinado a sus hijos e hijas. El dialogo y las discusiones fundamentadas entre nosotros fue de gran ayuda para conocer la idea y la visión de padres que se encuentran con estos problemas diariamente; una madre venía de alicante y explicaba que ella siempre iba al colegio andando durante unos 15 minutos y que recordaba aquellos momentos como inolvidables, un padre contaba que lleva años pidiendo carriles bici en el pueblo para los desplazamientos en este medio y otra madre contaba como la llamaban irresponsable por dejar a su hijo ir en bici a las actividades extraescolares. Fue y es un apoyo importante porque a través de ellos se dio a conocer en reuniones del A.M.P.A y el proyecto fue conocido y hablado en el pueblo.

C) El centro de operaciones iban a ser los colegios y el apoyo y conocimiento de los padres y madres ya existía. De este modo organice una entrevista en el Ayuntamiento de la Roda con el Área de Urbanismo y Medio Ambiente, en este caso, con la vicepresidenta del partido. A esta reunión se sumo además el Arquitecto Municipal, Alejandro Rodrigo Rodenas. Tras exponer las ideas, bases y objetivos del proyecto quedaron fascinados por la propuesta y contribución al pueblo de La Roda ofreciéndome su ayuda y apoyo para las actividades, información necesaria, difusión del proyecto, apoyo ante instituciones externas, etc. El conocimiento del ayuntamiento sobre este proyecto ya era real y con ello me otorgaba la ayuda y respaldo para realizar las actividades con total libertad.

D) El proyecto no solo trata el tema urbano, como bien se explica las modificaciones que propone son tanto físicas como sociales, por lo que la infancia en el ámbito social, es protagonista en este proyecto. De esta manera organice de la misma forma una reunión en el ayuntamiento con la Concejala de Educación Delfina Molina. La reunión fue satisfactoria, me dio el apoyo del área de educación y la posibilidad de difundir un programa de movilidad infantil en el pueblo de la rodá siempre y cuando las opciones y el proyecto lo posibilitaran. Me ofreció la ayuda de la difusión en medios de comunicación, el apoyo de la policía local para actividades con los niños. Es otro gran apoyo para el proyecto.

E) Por último y añadido una vez iniciado el proyecto, el Centro Joven de la localidad se sumo al proyecto. Tras la previsión de ciertas actividades de movilidad y como organización que se encarga de realizar actividades para la infancia y para los jóvenes, se me ocurrió que era una institución importante que me podría ayudar a realizar las actividades y a fomentar una actividad que se realizará más adelante como es el Pedibus, un bus a pie al colegio.

Como se puede observar, el grupo de trabajo del proyecto Muévete! engloba distintos especialistas de la materia como pueden ser; educadores, trabajadores sociales, urbanistas, arquitectos, políticos, y por otro lado, el apoyo de padres y madres que son junto con los niños y niñas ciudadanos del pueblo de La Roda. Esto ha generando una serie de charlas, discusiones, encuentros que han servido para charlar sobre este problema y hacerlo visibles a los ciudadanos. Una experiencia más que satisfactoria.

5.4 Fases y actividades realizadas.

A) La primera fase del proyecto fueron las actividades realizadas sobre la movilidad infantil en los colegios. Al ser el colegio un centro de operaciones que me permitía gracias a los apoyos obtenidos realizar actividades con los niños y niñas y sus profesores, desarrolle tres tipos de encuestas para realizar en los colegios sobre la movilidad de los alumnos y la opinión de los niños y padres.

Por un lado se propuso una encuesta general para todas las clases de primaria del colegio, es decir, de 1º a 6º de primaria. En los casos en los que se tenían dos ramas se realizaba también una encuesta a estas con el fin de obtener de cada colegio el 100% de los desplazamientos diarios de los niños y niñas. De esta manera la actividad se explico en el colegio a los directores, jefes de estudios y profesores de forma que una primera hoja explica la actividad y sus fines y la siguiente cuenta con la encuesta a pasar. La segunda hoja era diferente dependiendo del colegio al que respondía, de este modo si hicieron cuatro opciones.

El objetivo final de esta actividad era conocer la totalidad de los desplazamientos de los niños hasta el colegio, de una forma general y concreta, para después obtener unos resultados de movilidad y saber porcentajes reales.



Encuesta de Movilidad General

Cada mañana cientos de niños y niñas del Pueblo de La Roda realizan sus desplazamientos cotidianos a lo largo de trayectos, en algunos casos comunes, hacia destinos muy concretos, sus COLEGIOS.

Sin embargo desconocemos aspectos como pueden ser el grado de autonomía de los niños y niñas en estos desplazamientos. Para bien o 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. Es aquí en el colegio, donde se aglutinan un gran número de personas dedicadas o interesadas en la infancia, por esto denominaremos a los colegios como "el centro de operaciones".

OBJETIVO:

El aspecto que tiene mayor trascendencia y urgencia es el de la pérdida de la autonomía infantil en el uso y apropiación de la ciudad.

A partir de la realización de esta encuesta de movilidad general se conocerá el grado de autonomía de los menores a la hora de un desplazamiento tan simple como ir al colegio. Conoceremos los modos y formas de llegar al colegio y alguna que otra opinión sobre el recorrido de todos los niños del pueblo de La Roda que cursen en primaria.

TEMPORALIZACIÓN:

Esta actividad puede realizarse en una sesión de clase, con una duración de entre 5-10 minutos.

DESCRIPCIÓN DE LA ACTIVIDAD:

Esta actividad está dirigida a los alumnos de 1º a 6º de primaria. Es tan sencilla como realizar la encuesta en voz alta para toda la clase y hacer un recuento de las respuestas que se anotarán en la siguiente página.

En la encuesta al principio se debe indicar a que curso está dirigida, en caso de tener dos ramas indicar si es A o B y el número de alumnos que están matriculados en ese curso.

A continuación se hará la pregunta en voz alta y los niños levantarán la mano según su respuesta, se hace un recuento y se indica en la casilla el número de niños que han respondido esa respuesta.

1- ¿Cómo venís al colegio?

2- ¿Cómo os gustaría venir al colegio?

3- ¿Qué veis en vuestro camino al colegio?

(La encuesta y preguntas se realizan sobre la siguiente página, estas preguntas sirven como base)

Una vez finalizada la encuesta guardar el dossier para su entrega en fecha acordada.



Figura 37_ Explicación encuesta general



Encuesta de Movilidad General

1- ¿Sobre qué curso se realiza la encuesta?

<input type="checkbox"/> 1º Primaria	<input type="checkbox"/> 3º Primaria	<input type="checkbox"/> 5º Primaria	<input type="checkbox"/> A	Nº Alumnos
<input type="checkbox"/> 2º Primaria	<input type="checkbox"/> 4º Primaria	<input type="checkbox"/> 6º Primaria	<input type="checkbox"/> B	<input type="text"/>

2- ¿Cuántos niñ@s vienen al colegio de la siguiente manera?

-Caminando solos:

-Caminando acompañados de padre/madre/abuelos, amigos, etc...

-Bicicleta:

-Coche:

-Autobus escolar: -Otra: _____

3- ¿A cuántos niñ@s les gustaría llegar al colegio de la siguiente manera?

-Caminando solos:

-Caminando acompañados de padre/madre/abuelos, amigos, etc...

-Bicicleta:

-Coche:

-Autobus escolar: -Otra: _____

4- ¿Qué es lo que ven los niñ@s cuando van al colegio? (Pueden ser varias opciones)

-Otros niñ@s caminando o en bici: <input type="text"/>	-Árboles, bancos: <input type="text"/>
-Coches, atascos y ruidos molestos: <input type="text"/>	-Camino divertido: <input type="text"/>
-Sensación de peligro: (Pasos de cebra, malas aceras) <input type="text"/>	-Camino desagradable: <input type="text"/>

Figura 38_ Encuesta movilidad general.

El segundo modelo de encuesta está pensando para realizarlo de una manera particular. De cada colegio se escogió por parte de los directores, jefes de estudio y profesores a 6 niños y niñas que formarían "El consejo de los niños" de cada colegio. De esta manera se selecciono a 6 alumnos de cada colegio que siendo 4 colegios en total hacen un total de 24 niños. Estos niños se encuentran en los cursos de 3º-5º de primaria, es decir, han seleccionado a dos alumnos de 3º, dos alumnos de 4º y dos alumnos de 5º. En estas edades y cursos se pueden sacar las opiniones más críticas sobre la movilidad. Se trata de una encuesta con mayor profundidad en el tema, donde se da cabida a las opiniones de los niños y niñas. La encuesta se realizaba en casa, los profesores se la entregaban a los niños seleccionados y estos la rellenaban para devolver al colegio en el plazo establecido.



Figura 39_ Explicación encuesta particular



Encuesta de Movilidad Particular

1- ¿En qué curso estás?

- 1º Primaria 3º Primaria 5º Primaria A
 2º Primaria 4º Primaria 6º Primaria B

2- Sexo

- Masculino
 Femenino

3- ¿Cuánto tiempo crees que tardas en llegar al colegio?

- Poco Regular Mucho

4- ¿Cómo vas desde casa al colegio por las mañanas?

- Caminando solo Caminando con tus padres Bicicleta
 Caminando con hermanos/amigos Coche Autobus escolar

5- ¿Cómo vuelves a casa al salir del colegio?

- Caminando solo Caminando con tus padres Bicicleta
 Caminando con hermanos/amigos Coche Autobus escolar

6- ¿Cómo te gustaría ir desde casa al colegio por las mañanas?

- Caminando solo Caminando con tus padres Bicicleta
 Caminando con hermanos/amigos Coche Autobus escolar

7- ¿Cómo te gustaría volver a casa al salir del colegio?

- Caminando solo Caminando con tus padres Bicicleta
 Caminando con hermanos/amigos Coche Autobus escolar

8- ¿Cómo describirías el trayecto entre tu casa y el colegio?

- Largo Corto Divertido Aburrido
 Agradable Desagradable Bonito Feo
 Seguro Inseguro Frecuentado Solitario

Figura 40_ Encuesta movilidad particular 1



Encuesta de Movilidad Particular

9- ¿Qué ventajas tendría para tí venir andando al colegio?

- | | | |
|--|---|---|
| <input type="checkbox"/> Me divierte, me gusta caminar | <input type="checkbox"/> Ir sin adultos | <input type="checkbox"/> No cuesta dinero |
| <input type="checkbox"/> Estar en forma | <input type="checkbox"/> Ir a mi ritmo | <input type="checkbox"/> No contamina |
| <input type="checkbox"/> Ir hablando con amigos/as | <input type="checkbox"/> Observar lo que me encuentro | <input type="checkbox"/> No hace ruido |

10- ¿Qué dificultades tendría para tí venir andando al colegio?

- | | | |
|---|--|--|
| <input type="checkbox"/> Me aburre, no me gusta caminar | <input type="checkbox"/> Camino feo y desagradable | <input type="checkbox"/> Está muy lejos |
| <input type="checkbox"/> Mis padres no me dejan | <input type="checkbox"/> Hay cruces peligrosos | <input type="checkbox"/> Llevo mucho peso |
| <input type="checkbox"/> El camino no es seguro | <input type="checkbox"/> Hay muchos coches | <input type="checkbox"/> No se llegar al colegio |

11- ¿Qué ventajas tendría para tí venir en bicicleta al colegio?

- | | | |
|--|---|---|
| <input type="checkbox"/> Me divierte, me gusta la bici | <input type="checkbox"/> Ir sin adultos | <input type="checkbox"/> No cuesta dinero |
| <input type="checkbox"/> Estar en forma | <input type="checkbox"/> Ir más rápido al colegio | <input type="checkbox"/> No contamina |
| <input type="checkbox"/> Ir con otros amigos/as | <input type="checkbox"/> Observar lo que me encuentro | <input type="checkbox"/> No hace ruido |

12- ¿Qué dificultades tendría para tí venir en bicicleta al colegio?

- | | | |
|---|--|--|
| <input type="checkbox"/> Me aburre, no me gusta la bici | <input type="checkbox"/> No tengo bicicleta | <input type="checkbox"/> No hay aparcabicis |
| <input type="checkbox"/> Mis padres no me dejan | <input type="checkbox"/> Hay cruces peligrosos | <input type="checkbox"/> Llevo mucho peso |
| <input type="checkbox"/> El camino no es seguro | <input type="checkbox"/> Hay muchos coches | <input type="checkbox"/> No se llegar al colegio |

13- ¿Sientes o sentirías miedo al venir caminando solo al colegio?

- | | |
|-----------------------------|--|
| <input type="checkbox"/> Si | <input type="checkbox"/> Un poco |
| <input type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> ¿Por qué? _____ |

14- ¿Es fácil cruzar las calles e ir por las aceras?

- Si
 No
 Un poco

15- ¿Los conductores se portan bien?

- Si, paran en los pasos de cebra
 No, no respetan al que va andando
 Un poco

Figura 41_ Encuesta movilidad particular 2

Para concluir con la actividad de las encuestas era necesario saber la opinión de los padres, de esta manera se llevo a cabo una encuesta para los padres de los alumnos que formaban " El consejo de los niños ". A estos 24 niños seleccionados, 6 de cada colegio, se les entrego una encuesta paralela a la particular para que la entregaran en casa a sus padres, de esta forma los padres voluntarios la realizarían y la entregarían al colegio con la de los niños. Una forma de saber la opinión de un grupo de padres y madres de los diferentes colegios sobre la movilidad de la infancia, los espacios alrededor del colegio y los problemas o beneficios de la zona. Resulto satisfactoria en los 24 casos.



Figura 42_ Explicación encuesta movilidad familiares



Encuesta de Movilidad Familiares

1- ¿En qué curso está su hijo/a?

- 1º Primaria 3º Primaria 5º Primaria A
 2º Primaria 4º Primaria 6º Primaria B

2- ¿Qué distancias estimáis que recorre de casa al colegio?

3- ¿Cómo va su hijo/a al colegio?

- Caminando solo/a Bicicleta Autobus escolar
 Caminando con herman@s/amigos Coche Otros _____

4- ¿Cuanto tiempo se tarda en el trayecto al colegio?

- 0-5 minutos 5-15 minutos Más de 15 minutos

5- En caso de ir en coche, ¿Qué motiva esta elección para llevar a los niños/as al colegio?

- Comodidad Lejanía del colegio Malas condiciones de La Roda
 La entrada al trabajo posterior Inseguridad o miedo Otros _____

6- ¿Que opináis sobre el recorrido de vuestras casas al colegio de vuestros hijos/as?

- Seguro Inseguro Bonito Feo
 Agradable Desagradable Fácil Difícil
 Frecuentado Solitario Divertido Aburrido

7- (Solo para los padres que acompañen al colegio a sus hijos/as) ¿Pensáis que podría ir solo/a?

- Sí ¿Por qué? _____
 No _____

8- ¿Que dificultades encontraréis a la hora de llevar a vuestros hijos al colegio?

- Aparcamientos Niños alrededor colegio Pasos de peatones Otros _____
 Cantidad de coches Otros padres/madres Aceras _____

9- ¿Cómo pensáis que le gustaría ir a vuestro hijo/a al colegio? ¿Por qué?

Figura 43_ Encuesta movilidad familiares.

B) La segunda fase del proyecto fue la realización de otra actividad, en este caso, solo se realizó con " El consejo de los niños " de cada colegio y con sus padres o madres, estos últimos de manera voluntaria.

La actividad dirigida a los 24 niños fue la realización de un dibujo en un formato A4 en el cual dibujaran su propia percepción de su camino al colegio. Esta actividad se llama: ¿Cual es mi camino?. En ella se les da total libertad para dibujar aquello que se les venga en gana y representar cualquier elemento que a ellos les marque en este trayecto. El objetivo de esta actividad es entender como los niños y niñas ven este camino y como de atractivo es para ellos. Conseguiremos obtener la percepción del espacio que ellos tienen de su camino al colegio. La primera hoja sirve para explicar la actividad a los niños y niñas que deben realizar en casa o en el colegio si les dejan los profesores. La segunda hoja es el formato para realizar el dibujo.

La segunda actividad dirigida en este caso a los familiares de los 24 niños, es la realización del itinerario que siguen todos los días para ir y volver al colegio sobre un plano que engloba el ambiente próximo al centro educativo. Esta actividad se llama: Mi camino dentro de la ciudad. De esta manera sabemos los itinerarios más usados de una manera no exacta pero variada para saber por dónde llegan los alumnos al colegio. Además debajo de este plano se deja un hueco para una opinión personal sobre este trayecto. La primera hoja viene referida a la explicación de la actividad para los padres y madres y la segunda hoja tiene la actividad a realizar con el plano y el hueco para la opinión personal. La segunda hoja no es común para todos los colegios ya que cada uno tiene el plano del ambiente que le corresponde a cada colegio.



¿Cuál es mi Camino?

Cada mañana cientos de niños y niñas del Pueblo de La Roda realizan sus desplazamientos cotidianos a lo largo de trayectos, en algunos casos comunes, hacia destinos muy concretos, sus COLEGIOS.

Dentro de este bloque de actividades de **Muevete!** queremos convertir a nuestros pequeños en "pequeños urbanistas" para conocer su **percepción urbana** en sus desplazamientos para llegar al colegio. Teniendo en cuenta en sus desplazamientos las diferencias entre **mirar y ver, oír y escuchar...** Quizás no nos demos cuenta pero el niño empezará a fijarse en los elementos de su alrededor cuando realmente se enfrente a ellos.

Además utilizaremos distintas técnicas de trabajo para elaborar conclusiones y poder realizar un estudio de camino escolar. Potenciaremos su **creatividad** a través del dibujo.

OBJETIVO:

A partir de la realización de esta actividad se conseguirá una **percepción del espacio** que tienen los niños/as al realizar su camino al colegio diario. Por otra parte **enmarcaremos el colegio en el barrio**, gerando una visión desde la infancia sobre sus calles, elementos y detalles que ellos pueden apreciar y que para nosotros pueden ser pasados por alto.

TEMPORALIZACIÓN:

Esta actividad puede realizarse **en casa**, al ser una actividad de mayor duración o si el profesor/tutor ve oportuno, en una sesión de clase si no altera demasiado el ritmo de la clases. La actividad tiene una duración de entre **15-30 minutos**.

DESCRIPCIÓN DE LA ACTIVIDAD:

Esta actividad está dirigida a los alumnos de **3º a 5º de primaria (El consejo de los niños anteriormente formado)**.

El niño/a deberá realizar un dibujo de lo que le parece su camino al colegio, es decir, de **lo que para el/ella es su camino al colegio**, detectando elementos que le parezcan importantes (calles, bancos, aceras, arboles, animales, etc...). La manera de dibujar será la que el elija para mostrar con mayor claridad y entendimiento su camino diario, ya sea con colores, formas, etc... La cuestión será dar la mayor libertad al niño para que nos muestre su versión más crítica sobre ese itinerario. Claro está que niños y niñas que realicen el camino al colegio en coche deben dibujarlo como si fuesen utilizando este medio de transporte.

Una vez finalicen el dibujo guardarlo para su entrega en el colegio tan pronto como sea posible.



Figura 44_ Explicación actividad: ¿Cuál es mi camino?



¿Cuál es mi Camino?

Haz un dibujo donde puedas reflejar tu camino al colegio, alguna calle que te parezca importante, algún detalle (bancos, árboles, aceras, cruces, etc...) o cosa que te parezca interesante y que además te ayude a orientarte en tu camino al colegio. Si vas en coche o bicicleta hazlo como si estuvieras montados en ellos.

A large, empty rectangular box with a thin black border, intended for the student to draw their route to school.

Figura 45_ Ficha base de la actividad: ¿Cuál es mi camino?



Mi Camino Dentro de la Ciudad

Cada mañana cientos de niños y niñas del Pueblo de La Roda realizan sus desplazamientos cotidianos a lo largo de trayectos, en algunos casos comunes, hacia destinos muy concretos, sus COLEGIOS.

Dentro de este bloque de actividades de **Muevete!** queremos convertir a nuestros padres/madres en "urbanistas" para conocer su **percepción urbana** en los desplazamientos para llegar al colegio de sus hijos e hijas.

No quiero dejar de lado esta oportunidad para dirigirme a ustedes y comentaros una frase del psicopedagogo **Francesco Tonucci**, el cual decía, *que una ciudad con niños es el reflejo de una ciudad con cierta calidad urbana*. Para mí lleva toda la razón debido a que ciudades con niños en la calle son ciudades seguras, debido a que son aptas para que todo tipo de usuarios paseen, charlen y disfruten de sus rincones, una ciudad con gente en las calles es una ciudad segura.

OBJETIVO:

A partir de la realización de esta actividad se conseguirá saber que **itinerarios son más frecuentados** a la hora de llegar al colegio, para así conocer los puntos donde más tráfico puede existir o los cruces de mayor riesgo. También conoceremos la opinión de padres y madres a la hora de describir ese camino.

TEMPORALIZACIÓN:

Esta actividad debe realizarse **en casa**, al ser una actividad destinada a padres y madres. La actividad no lleva más de **10-15 min.**

DESCRIPCIÓN DE LA ACTIVIDAD:

Esta actividad está dirigida para los padres de los alumnos de **3º a 5º de primaria** (El consejo de los niños anteriormente formado).

En el plano que se muestra en la siguiente página se deberá **indicar el camino que realiza el niño/a** ya sea solo o acompañado de casa al colegio. Para ello se deberá ubicar más o menos el domicilio familiar, no hace falta que sea exacto, y hacer un esbozo con una lápiz de color el trayecto hasta el colegio. Si no fuese posible por temas de no ubicación del domicilio, falta de claridad, no aparecer dentro del plano, etc... indicar en el hueco de abajo las calles que se frecuentan a la hora de llegar al colegio. Para finalizar se puede dejar una opinión sobre ee trayecto escrita por vosotros.



Figura 46_ Explicación de la actividad: Mi camino dentro de la ciudad.



Mi Camino Dentro de la Ciudad

Indicar si es posible el camino escolar que realizan vuestros hijos o hijas ya sea caminando, en bicicleta, en coche o en transporte escolar. Si no fuese posible, indicar abajo en el espacio propuesto las calles que transitan para llegar hasta su respectivo colegio.



[Empty rectangular box for handwritten notes]

La visión crítica de los padres y madres también es muy importante en este proyecto, animaros a dar vuestra opinión sobre el camino al colegio de vuestros hijos o hijas, calidad de las calles, estados de las aceras, falta de arbolado, ausencia de mobiliario urbano como bancos, inseguridad en los cruces, falta de pasos de peatones, problemas de coches, falta de aparcamientos, etc... Vuestra opinión puede ser muy importante dado que al final este proyecto tiene como finalidad la mejora de la ciudad para vuestros hijos e hijas. Si quieren dejar vuestros comentarios haganlo por la parte de atrás de esta hoja.

Figura 47_ Ficha de la actividad: Mi camino dentro de la ciudad.

C) La última actividad realizada correspondiente al análisis de la movilidad infantil en La Roda y ya no solo pensando en la movilidad a los colegios sino pensada en la movilidad y el uso de espacios urbanos por parte de la infancia fue la realización de una quedada extraescolar con los niños que formaban " El consejo de los niños" de cada colegio. Esta actividad que se realizó pero sin demasiado éxito de participación, de 18 niños (para esta actividad uno de los cuatro colegios decidió no participar y no entregar la circular de quedada a los alumnos) acudieron a la quedada unos 7, consistía en quedar en un punto central y crítico de la localidad e ir andando o en bici hacia los distintos colegios, de esta manera los niños y niñas con pegativas verdes y rojas las pegaban en los puntos que a ellos les gustaba o los veían como positivos o en los puntos que no les gustaban y eran negativos o peligrosos. Surgió así la actividad llamada: "El detective de lo nunca observado". De esta forma los niños y niñas se convertían en pequeños urbanistas y arquitectos que analizaban la ciudad desde su punto de vista, dando la opinión de los espacios, calles, cruces, mobiliarios, elementos verdes o aceras desde su análisis más crítico.

La actividad se supervisó desde las A.M.P.A de los colegios, para dar seguridad a padres y madres de que la actividad era conocida y que se podían fiar, cosa que ha sido un problema desde las primeras fases, la confianza. Además de las asociaciones de madres y padres conté con el apoyo de una compañera que es psicóloga, para acompañar a uno de los colegios, y de un familiar que se encarga de la enseñanza en un centro educativo que promueve y premia la llegada al colegio en bicicleta. El ayuntamiento también fue conecedor de esta actividad y dio permiso para ella de forma que hizo pasar a la policía local, único servicio 24 horas que se encontraba disponible el día de la quedada, para dar respaldo y seguridad a la actividad.

Una vez reunimos a los niños y niñas y demás personas para la actividad, cada niño o niña fue desde ese punto hacia su colegio haciendo un análisis espacial y urbano sobre ese trayecto. Los padres además también pudieron dar la opinión personal sobre esos trayectos.



El Detective de lo Nunca Observado

Antes de empezar a describir la tercera actividad y última que tiene que ver con el "Consejo de los niños" del colegio, creado para trabajar con el proyecto Muévete!, y sus familiares, me gustaría daros las GRACIAS por la participación que habeis realizado en este proyecto tanto a los niños como a sus familias, no sabeis la ayuda que proporcionan estas pequeñas y cortas actividades y el buen uso que se puede hacer de ellas para mejorar nuestro pueblo y para mejorar la vida de nuestros pequeños, a la vez que mejoramos la nuestra.

Me gustaría animarles a realizar esta última actividad que por problemas de horarios escolares y por la imposibilidad de realizarla durante horario lectivo, su realización **debe hacerse en horario extraescolar**. Para mi, me es imposible estar durante la semana en La Roda, de esta manera y viendo que los niños los fines de semana tienen más tiempo libre os animaría a asistir a esta actividad el **Sábado 12 de mayo** (próximo sábado) a las **17:00 en la La Miliaria** (junto a la fuente que hay enfrente del Molina) para poder llevar a cabo esta actividad que tendrá una duración de **30 min-1 hora** aproximadamente.

Se que hay dificultades de que existan otros planes o eventos durante ese periodo de tiempo pero la máxima ayuda sería un gran paso para el proyecto. He contactado con los **presidentes de las AMPAS** de vuestros colegios para que estén presentes en la actividad y exista un mejor ambiente de trabajo y una mayor confianza ante esta actividad. Además el **Centro Joven**, **Concejalía de Educación** y **Concejalía de Urbanismo** son conocedores de esta actividad y además de apoyarla, intentarán asistir a ella. **Invitar a cualquier familiar a asistir a la actividad si quiere y participar en ella.**

Recordarles que soy un estudiante de Arquitectura, que soy un joven vecino del pueblo de La Roda y que todo esto es para un trabajo académico final de carrera que me gustaría que acabase presentado en el ayuntamiento como una opción de mejora de nuestro pueblo.

Ante cualquier duda, aclaración o comentario dejo mi número de telefono y mi nombre completo.

Sergio Toboso Moreno,
Telefono: 696002506

OBJETIVO:

- Conocer como **sienten** los niños y niñas su camino escolar.
- Descubrir**, a través de sus observaciones, elementos, colores, olores de ese recorrido diario.
- Potenciar la **observación** a través de los sentidos.
- Analizar** el camino escolar existente.
- Aceptar o criticar** el camino ya existente



DESCRIPCIÓN DE LA ACTIVIDAD:

Una vez estemos en el punto de quedada, se hará una pequeña explicación de unos 5 min y cada "Consejo de niños" irá caminando hasta su colegio con los acompañantes que vengán a la actividad. En el camino, de ese punto de partida hacia el colegio, irán pegando pegatinas verdes y rojas en los puntos que ellos vean positivos y negativos. De esta forma ellos analizarán su camino, nos darán su opinión y harán visibles todos los problemas y beneficios que el camino tiene para ellos.

Figura 48_ Explicación de la actividad: El detective de lo nunca observado.

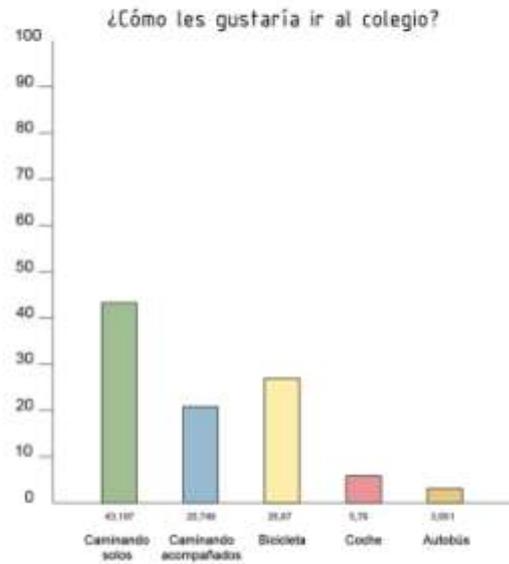
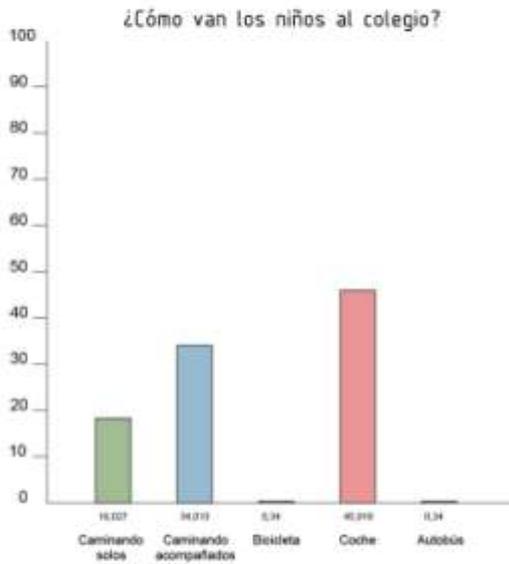
5.5 Resultados obtenidos en las actividades.

Como resultado final y viendo la dificultad que se presumía al principio de todo, las dos actividades iniciales han tenido un éxito más que satisfactorio mientras que la tercera actividad también lo tuvo ya que se pudo realizar pero la participación de niños y niñas por la poca iniciativa de los familiares no consiguió ser como esperaba. Otra actividad que por tiempos no ha podido ser realizada era la jornada de una llegada al colegio a través del Pedibus, ya que las semanas finales del curso de primaria no lo permitieron y las vacaciones llegaron para los colegios, pero es una actividad que a principios de curso del año siguiente está pensada para hacer en tres de los cinco colegios.

Actualmente en el colegio TOMÁS NAVARRO TOMÁS el 45,918 % de los niños acuden al colegio en coche, es decir, casi la mayoría de niños llega en vehículo cuando hablamos de un colegio de doble rama con 12 clases en total. El 18,027 % va al colegio andando y el 34,03 % lo hace acompañado de familiares o amigos. Es sorprendente ver como del 45,918 % se pasa al 5,78 % de niños que les gustaría ir en coche, es decir, un 40 % de los niños van al colegio de una forma que no les gusta y apuestan mucho más por ir andando solos, 43,197 % o en bicicleta 26,87 %. Existe un caso en este colegio de un alumno que va en silla de ruedas y expresa que le gustaría que existiera la opción de ir con sus amigos o amigas.

Sobre el colegio público JOSÉ ANTONIO, hay que decir que este colegio es el que más problemas tiene a la hora de entrada y salida al colegio y eso que por porcentaje tiene a más alumnos que llegan andando (16 %) o que lo hacen acompañados (44%). El 40 % de los alumnos llega al colegio en coche y es un problema debido a las pequeñas calles que tiene y a la mala circulación que se ha generado alrededor del colegio. De la misma forma que antes podemos observar como los alumnos prefieren los trayectos a pie solos (28,72 %) , acompañados (31,636 %) o en bicicleta (33,454 %) y desprecian ir en coche, bajando este porcentaje del 40% al 4,727 %. Un 35% de los alumnos del colegio están haciendo los trayectos al colegio de una manera que no les gusta.

Colegio público Tomás Navarro Tomás



Colegio público José Antonio

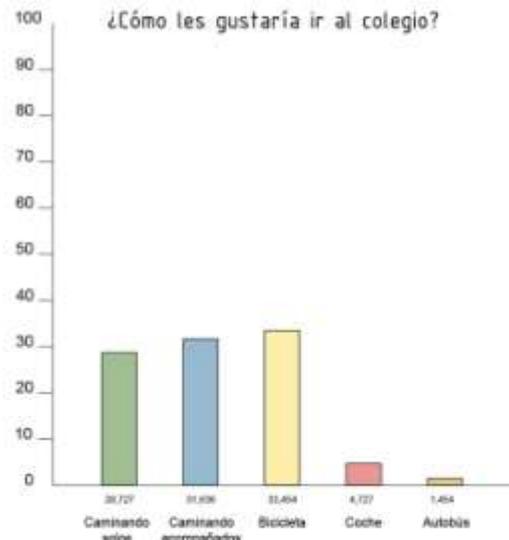
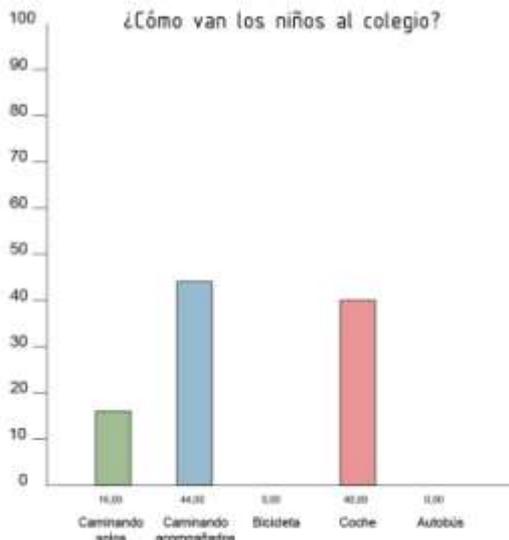
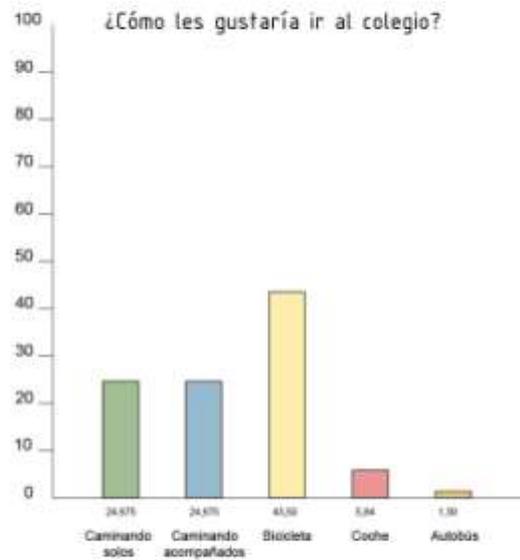
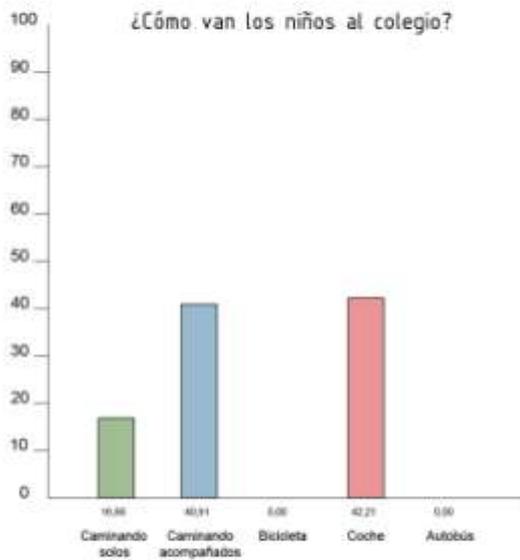


Figura 49_ Resultados encuestas de movilidad 1.

Colegio concertado María Auxiliadora



Colegio público Juan Ramón Ramírez

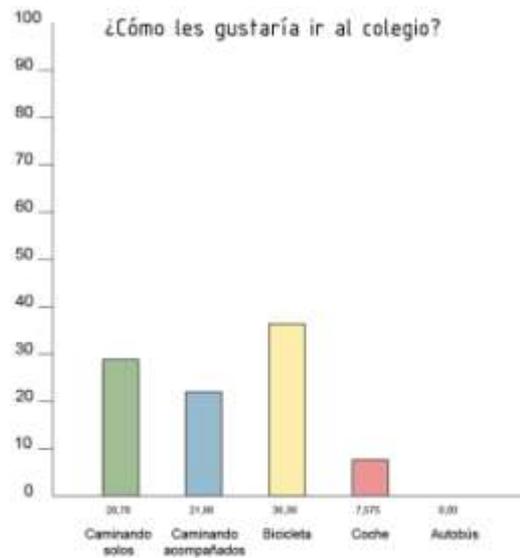
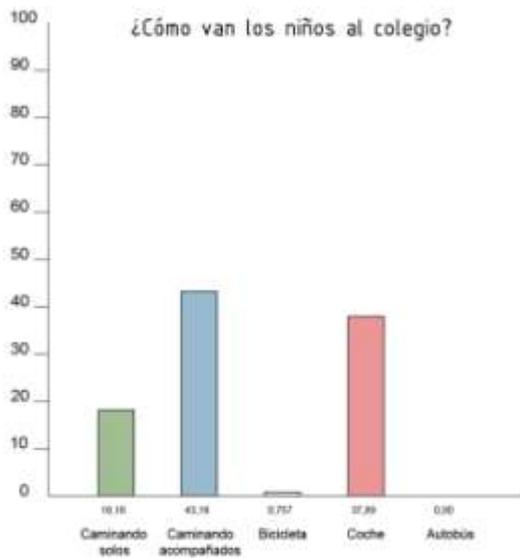


Figura 50_ Resultados encuestas de movilidad 2.

El colegio concertado MARÍA AUXILIADORA tiene unos resultados muy igualados en lo que respecta a los alumnos que van caminando acompañados, el 40,91 %, y los que van en coche, el 42,21%. El porcentaje de los que van solos al colegio es parecido a los de otros colegios, 16,88%, y eso que hablamos de un colegio con muy poco tráfico alrededor además de tener un paseo que conecta muy bien las distintas partes del pueblo de La Roda. Al ser un colegio concertado engloba a niños y niñas de todo el pueblo, es decir, no tienen más puntos los que viven en el barrio y se les asigna ese colegio, como pasa en los públicos. En este colegio es donde la forma de llegar en bicicleta obtiene su máximo valor, ya que el 43,50% de los niños y niñas les gustaría ir en bici. Es sorprendente otra vez como del 42,21 % en coche se pasa a 5,84 %, hablamos de un gran porcentaje que no le gusta ir en coche al colegio. Los porcentajes se igualan a la hora de ir caminando solo o acompañado en un 24,657 %. Destacar las buenas oportunidades que tiene este colegio para adaptar las ideas y resultados a su entorno.

Por último el colegio público JUAN RAMÓN RAMÍREZ, que solo se ofreció a realizar las actividades pero a no tenerlo en cuenta en el proyecto, obtiene mayor porcentaje de niños que van a pie acompañados (43,18%) que en coche (37,9 %). Además de los restantes colegios es el que más porcentaje tiene de alumnos que van a pie solos, el 18,18 %. Solo un niño en este colegio utiliza la bicicleta para ir al colegio. Destacar de la misma manera como niños que van a pie, acompañados o en coche apuestan otra vez por el uso de la bicicleta para sus trayectos. Del 37,9 % del coche se pasa a un 5,757 % y del 0,757 % de la bicicleta se pasa al 36,36 %.

Como conclusión a estos primeros resultados de movilidad general, donde se ha obtenido un porcentaje real y verídico de la movilidad de la infancia a los colegios de la localidad de La Roda, se puede observar como en todos el uso del coche es la primera opción, después el trayecto a pie acompañado siempre de adultos o de alguna persona mayor y se deja muy poca opción a la autonomía de la infancia con unos porcentajes muy pequeños que van solos o en bicicleta. Destacar como cuando se le pregunta al niño como quiere ir al colegio, este descarta de forma muy clara el coche y apuesta por ir en bicicleta o a pie, ya sea solo o acompañado de amigos y amigas. Es decir, no podemos pasar por alto estos resultados que nos vienen a decir que estamos haciendo algo mal, no respetamos la opinión de nuestra infancia y encima los llevamos como a nosotros nos vienen mejor. No olvidemos que los coches los conducen personas adultas y que las entradas de los colegios no tendrían peligro si nosotros no vamos con el coche.

Los resultados correspondientes a las actividades particulares realizadas al "Consejo de los niños" y a sus familiares no son representativas como los datos anteriormente mostrados y han servido para tener la visión y la opinión de los niños y de sus familias en los desplazamientos infantiles hacia el colegio y por la localidad de La Roda. Destacar algunos conceptos de estas encuestas.

- A 11 de los 24 niños no les dejan ir andando al colegio. El resto se queja también de que hay muchos coches y es peligroso y que llevan mucho peso.

- La mayoría de la infancia piensa que andar les produce cosas positivas como; relacionarse, divertirse, hacer ejercicio, no contaminar, no cuesta dinero e ir a su propio ritmo y no al de sus padres.

- 9 de los 24 niños sienten miedo o algo de miedo al ir al colegio.

"Si. Porque me da miedo que me rapten o me atropellen".

"Si. Porque tendría miedo por si me pierdo".

"Si. Porque hay mucho tráfico".

- 9 de los 24 niños piensan que los cruces y las aceras no funcionan bien.

- 8 de los 24 niños dicen que los conductores no respetan los pasos de cebra.

- La mayoría de los padres y madres piensan que los trayectos que realizan sus hijos son seguros, fáciles y transitados, sin embargo 11 de los 24 niños no tienen libertad para hacer este trayecto solos.

- La mayoría de los padres y madres piensan que la mayor dificultad que se encuentran a la hora de entrada al colegio es la cantidad de coches que hay alrededor del colegio y las pocas plazas de aparcamiento que hay en el entorno más próximo.

- 4 de los 24 padres y madres piensan que a sus hijos les gusta ir al colegio en coche.

"Coche. Aunque sea mejor andando lo hemos acostumbrado a ir en coche".

"Coche. A él le gusta ir en coche, es muy comodo".

La segunda actividad que se realizó fue la de dibujar en formato A4 su camino al colegio y los padres en un plano el camino al colegio y alguna opinión opcional si lo veían conveniente. Algunos de los resultados gráficos son los siguientes:

Colegio público Tomás Navarro Tomás:



Figura 51_ Resultados actividad: ¿Cuál es mi camino?

Podemos observar diferentes tipos de percepciones espaciales del trayecto al colegio, dibujos que enriquecen la visión diferente de los espacios. Desde el primer dibujo que detalla el pavimento hasta el último que muestra algo negativo. Vemos en dos de ellos mucho tráfico y la presencia siempre del coche.

Colegio público José Antonio:

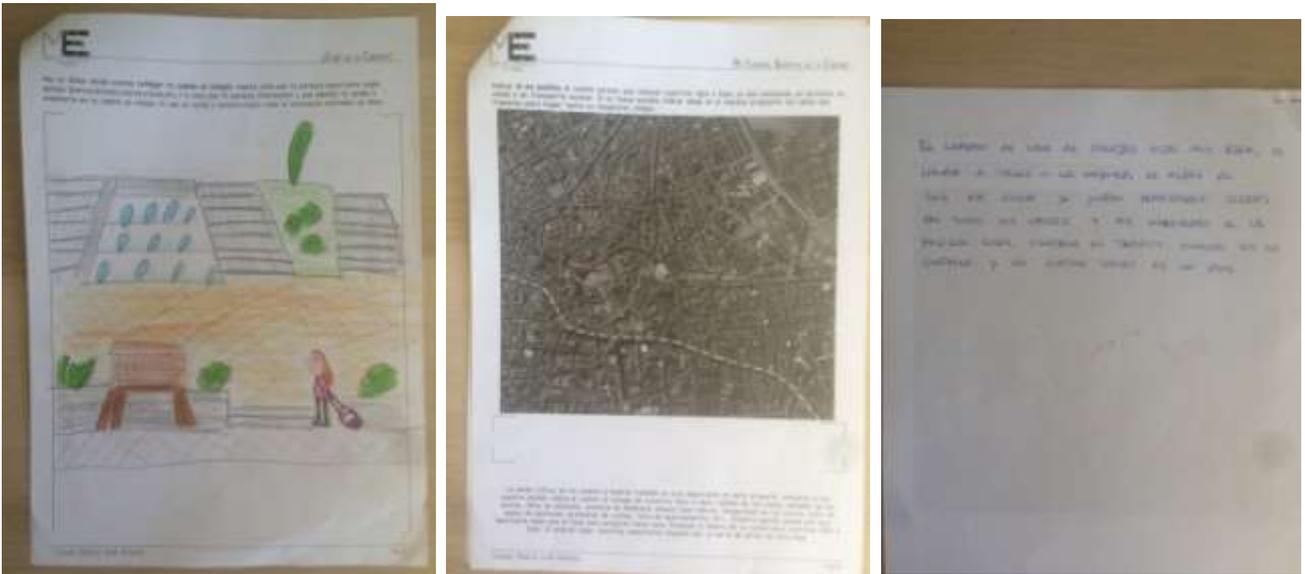


Figura 52_ Resultados actividad: ¿Cuál es mi camino?

En el dibujo podemos ver como la niña en este caso destaca la plaza que hay posterior a la iglesia como algo bonito en su camino al colegio. Detalla pavimento, zonas verdes, agua, escaleras y mobiliario. La opinión de los familiares nos dice que hay mucho tráfico alrededor del colegio y que si no va la policía local es un caos.

Colegio público Juan Ramón Ramírez:

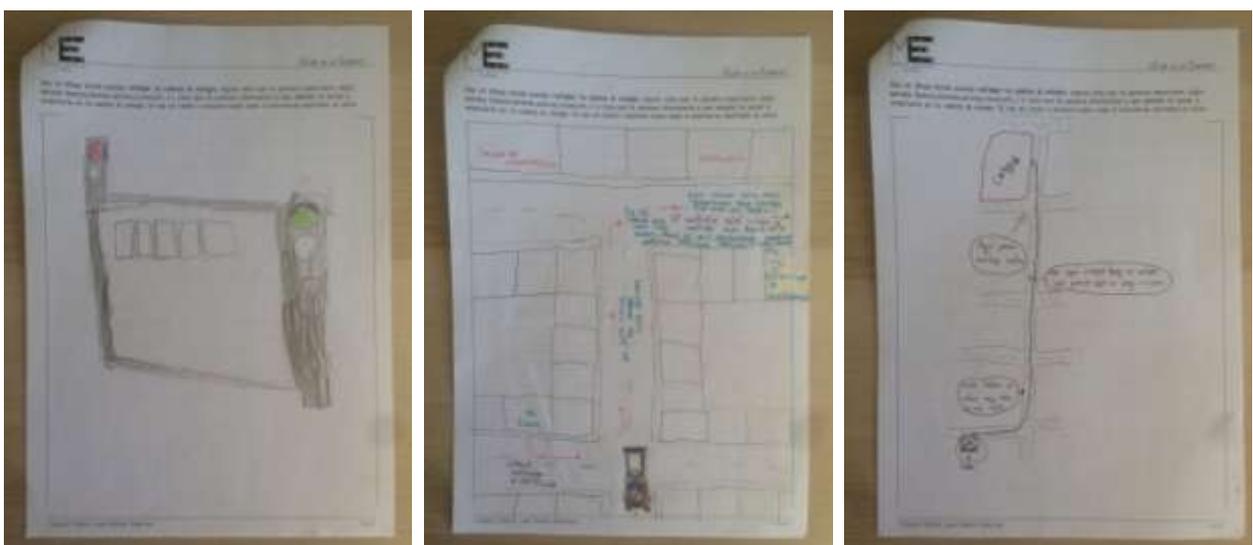


Figura 53_ Resultados actividad: ¿Cuál es mi camino?

La última actividad tuvo unos resultados medio satisfactorios, por un lado, fue como un llamada de atención a los participantes a que algo fuera de los colegios también estaba sucediendo y por otro lado a que las dudas sobre la participación ciudadana que ya tenía y me habían comentado salieran a la luz.

Para mí la quedada y los resultados fueron satisfactorios ya que se pudo realizar la actividad y hubo una conversación previa muy interesante sobre el proyecto en el punto de partida. En ese momento la conversación sobre este tema surgió entre los niños, padres, presidentes del A.M.P.A, un abuelo, una profesora, una psicóloga y yo, charlamos sobre el tema y dimos nuestra opinión persona cada una, siempre enfocada en mejorar la autonomía infantil y en mejorar la ciudad a través de los niños. Los resultados fueron los obtenidos en algunas de las fotos y es que los niños esa tarde estuvieron alrededor de una hora recorriendo las calles de La Roda y conociendo el entorno de su colegio desde otro punto de vista, fueron críticos con los espacios y los elementos que se encontraban a su paso y lo más importante fue verlos contentos y hablando sobre un tema de los que son los principales actores.



Figura 55_ Grupo de trabajo de la tercera actividad: El detective de lo nunca observado.

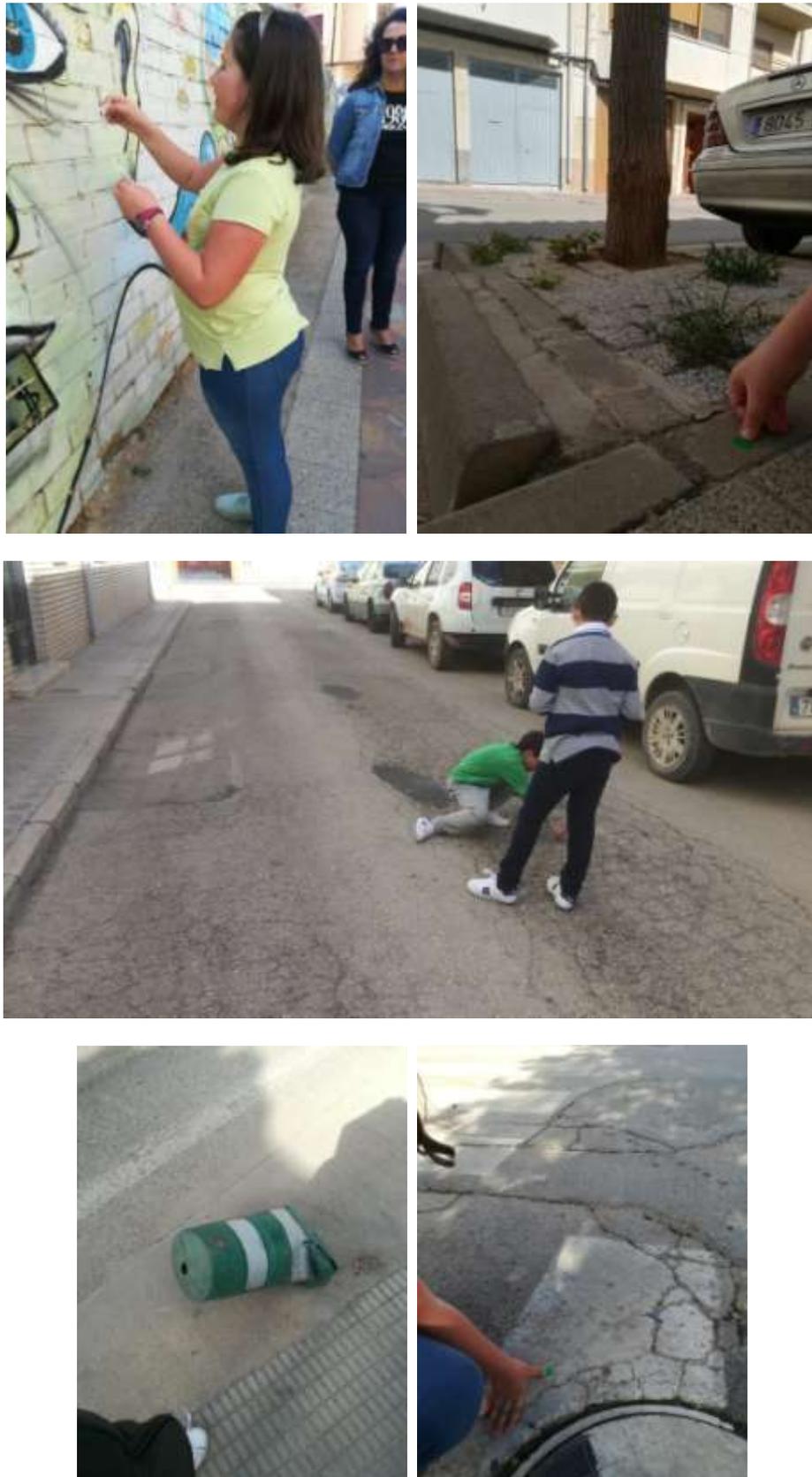


Figura 56_ Algunos de los puntos marcados por los niños y niñas durante la actividad.

5.6 Definición gráfica del proyecto Muevete!

Según Tonucci la idea principal para acometer un proyecto de camino escolar y reintroducción del niño en la ciudad es atacar los ejes principales y los entornos próximos a los centros educativos. De esta manera la salida a la calle por parte de menores y el uso de la ciudad por parte de estos se puede dar poco a poco de forma que se empiece camino al colegio y siga por otros espacios de la ciudad hasta completar la mayor parte de esta. Debido a esto el proyecto se divide en fases, estudiando y definiendo al máximo posible la primera de ellas. Las siguientes fases se dejan como ideas orientadas a poder ser definidas más adelante.

1º Fase: - Análisis de los ejes principales del pueblo de la roda.

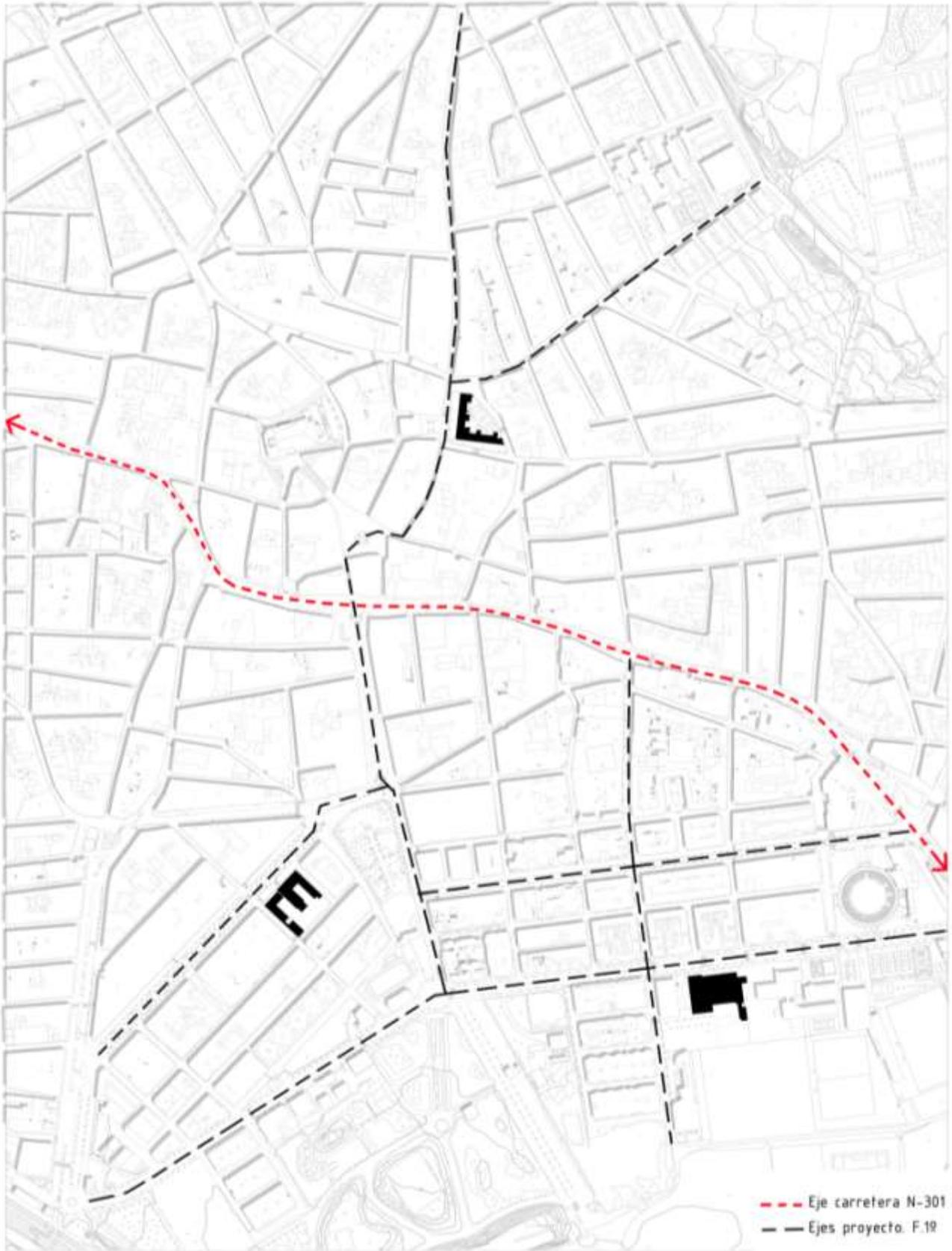
- Solución arquitectónica a los problemas encontrados tras los análisis.

2º Fase: Análisis de las posibles soluciones e ideas para la implantación de un carril bici continuo en La Roda. Posibles recorridos y puntos de conexión que lleven la movilidad más allá de los colegios.

3º Fase: Análisis de las posibles soluciones de conexión de la movilidad infantil en la ciudad sobre los espacios importantes o de interés de esta. Puesta en valor del patrimonio arquitectónico del lugar y su conocimiento a toda la población.

4º Fase: Recuperar espacios en la ciudad para reconvertirlos en espacios para la ciudad y sus ciudadanos. Puesta en valor de lugares sin función.

El desarrollo de la primera fase conlleva un análisis previo de los ejes principales del pueblo de La Roda. Estos ejes ya conectan entre si los colegios que se tienen en cuenta en el proyecto.

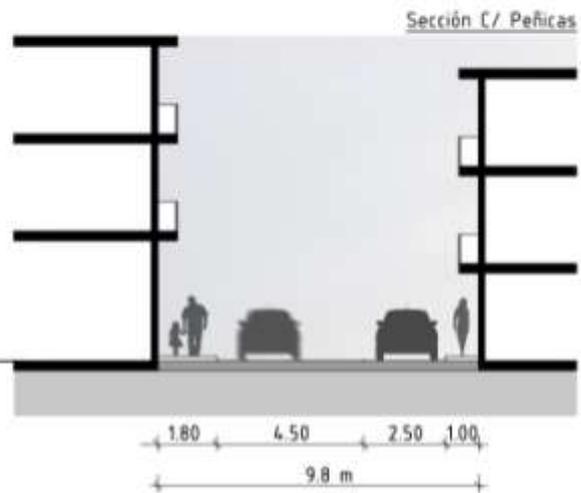




Se va a analizar urbanísticamente los ejes marcados en el plano. Corresponde a la calle Peñicas, la más larga, y la calle de las Cruces, que sale en diagonal a esta. Estas dos calles son muy transitadas en horario de entrada y salida al colegio, formando parte de unos de los ejes importantes del pueblo de La Roda. La manera de encontrarse estas dos calles forma un cruce muy peligroso lleno de vehículos alrededor del centro educativo, lo que provoca que sea peligroso y arriesgado para los niños que van y salen al colegio andando. Profesores, madres, padres, niños y técnicos del ayuntamiento coinciden que este cruce es uno de los más peligrosos y concurridos de la población en horario de entrada y salida del colegio.



Imagen calle Peñicas



Encuentro calle Peñicas con el cruce y el colegio

Vehículos aparcados horario de entrada.

Recogida de basuras en fachada colegio.

Dimensión de acera reducida.

Cruce peligroso. Todas direcciones.



Continuación calle Peñicas por acceso principal del colegio.

Vehículos aparcados horario de salida.

Los peatones no caben en la acera. Invaden la calle por falta de espacio.

Mala visibilidad del colegio por vehículos

Plaza pública enfrente al colegio.



La calle de las Cruces es una calle de doble sentido con aparcamiento en los dos lados donde los límites del coche no están fijados de una manera clara, existiendo espacios donde no caben dos a la vez y donde el peatón no se siente cómodo al pasear.

En el final de la calle con el colegio se encuentra otra vez el problema con el tráfico, ya que el colegio queda encerrado, como si fuese una isla, en medio de todos los coches que circulan alrededor de él. No hay pasos de peatones y cruzar se convierte en una aventura.

El final de la calle Peñicas, que conecta con la plaza mayor, tiene la apariencia de calle peatonal pero es una calle rodada.



Insuficiencia de pasos de peatones. Mala visión.

Coches aparcados en zona de peatones.

Irregularidad de la calle sin normas circulatorias.

Imágen del final de la calle de las Cruces



Encuentro de vehículos entre las dos calles. Se forma un atasco debido a la cantidad de direcciones que pueden tomar en todos los cruces.

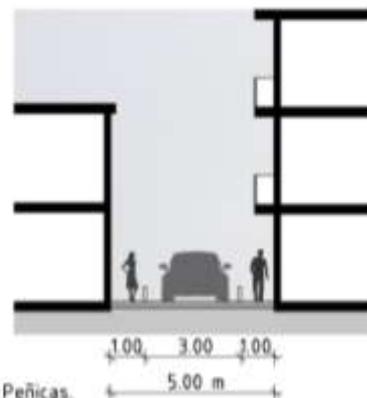
No existen pasos ni prioridad para peatón.

Riesgo de atropello al cruzar.

Imágen del cruce entre calles.



Final de la calle Peñicas.



Sección final calle Peñicas.



Se va a analizar el espacio de la Plaza Mayor de la Roda ya que es un punto de encuentro de muchas circulaciones, que conecta y divide la parte de la población que vive en la parte norte. Se puede decir que La Roda es uno de los pocos pueblos de la región que tiene circulación rodada sobre su casco antiguo. Este espacio histórico y agradecido de poseer unas vistas inmejorables de la Iglesia de el Salvador, conocida como "El faro de la Mancha", mantiene la circulación rodada y los aparcamientos en su plaza central. La antigua fuente es usada como rotonda y hasta dos bandas radiales sirven de aparcamiento y una central a ellas de circulación. De las ocho calles que llegan a la plaza, seis de ellas son abiertas al tráfico lo que hace imposible pasear de forma tranquila sobre un espacio con comercios e historia.

Esquema funcionamiento de la Plaza Mayor.



- Tráfico rodado plaza
- Tráfico peatonal
- - - Carretera N-301

Puntos peligrosos de circulación.

Tráfico en varias direcciones.

6 de los 8 calles son rodadas.

Único espacio peatonal en la plaza.

Imagen actual de la Plaza Mayor.



Espacio usado como rotonda.

Aparcamiento vehículos.

Aparcamiento vehículos.

Aparcamiento vehículos.

Recogida basura.

Aparcamiento vehículos.



El primer tramo de paseo, que conecta uno de los colegios y la plaza mayor con el paseo de la estación donde se encuentra uno de los colegios, se denomina Avenida Ramón y Cajal. Este tramo del paseo es de los mejores espacios para pasear en La Roda, aunque su tramo es corto, contiene una reforma de lo que era antiguamente. Se ha cambiado el pavimento por otro más acertado, se ha utilizado mobiliario urbanano, alumbrado público o vegetación. Es el paseo por excelencia de la localidad, donde más comercios y bares se encuentran y donde los bancos tienen todas sus sedes.

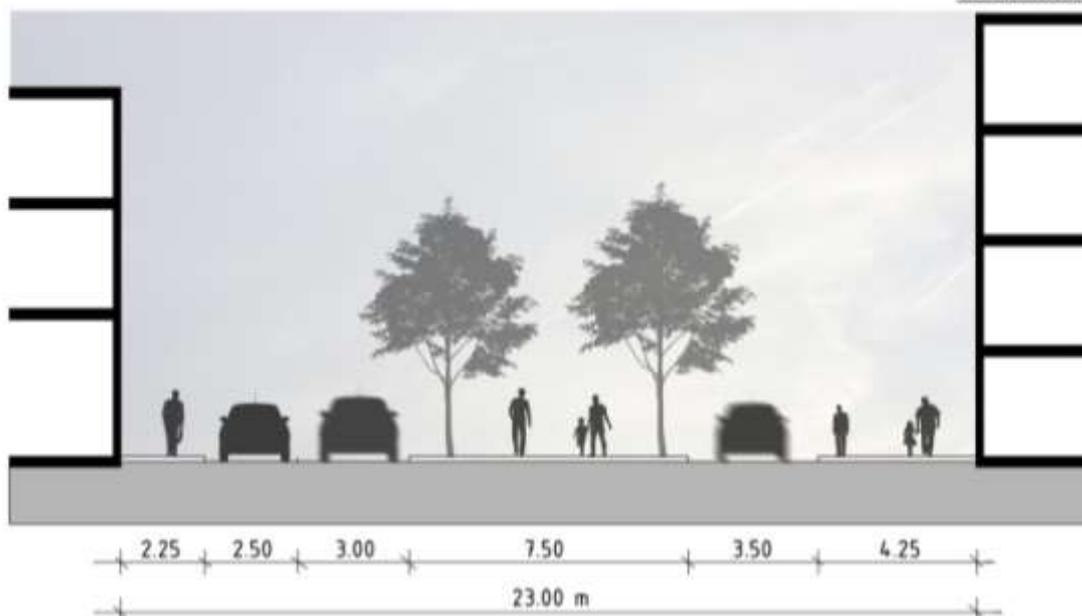
La reducción de zonas de aparcamiento comparadas con las que había anteriormente ha provocado que la gente pasee más tranquila por esta zona.



- Aceras anchas.
- Comercios alrededor del paseo.
- Mobiliario urbano.
- Alumbrado público.
- Pavimento tráfico diferente.
- Diseño pavimento paseo.
- Accesibilidad

Imagen estado actual del paseo.

Sección Paseo.





El siguiente eje es el denominado Paseo de la Estación, en el se encontrará haciendo fachada uno de los colegios. Es un paseo que por sus dimensiones es muy poco utilizado. Casi nadie anda por este paseo convirtiéndose en una zona poco transitada y descuidada.

Tiene unas posibilidades increíbles para convertirse en un espacio flexible donde puedan ocurrir cosas. Hace un par de años este paseo estaba siempre lleno de niños y niñas jugando, no como en el anterior que es más de conexión y tránsito.

Su diseño necesita cambios para poder recuperar la vida que antes tenía, posee dimensiones óptimas para ello, el tráfico no es fluido, existen comercios alrededor o posee zonas flexibles para distintos usos, es decir, tiene muchas posibilidades de transformación.



Arbolado

Comercios que dan al paseo.

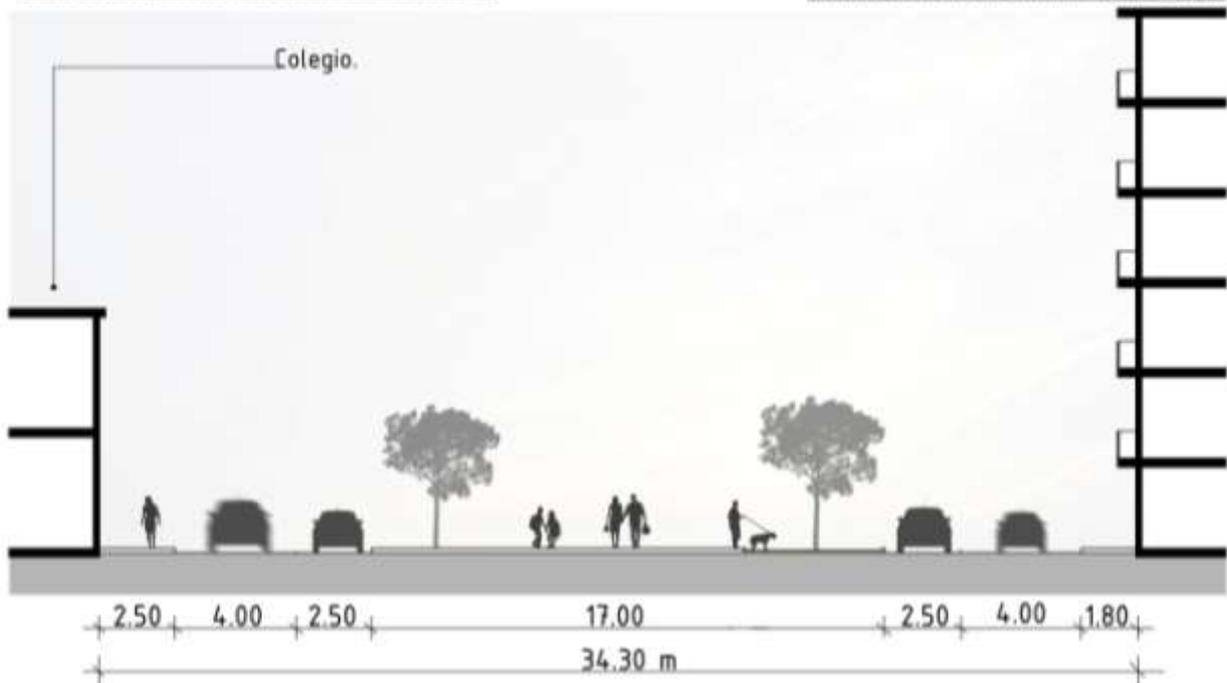
Zonas verdes.

Espacios flexibles.

Pavimento diferente.

Imagen actual paseo de la estación. Parte colegio.

Sección paseo de la estación. Parte colegio.





La avenida Juan Ramón Ramírez, o más conocida en el pueblo de La Roda como "El paseo de los Tristes" es como bien indica su propio nombre una avenida sin vida, es decir, en los espacios de este paseo no pasa absolutamente nada. Es un paseo aburrido, mal cuidado estéticamente y que solo se utiliza como avenida de paso y zona de aparcamiento.
 Por dimensiones y ubicación podría ser uno de los ejes más bonitos y atractivos de la localidad. Posee las dimensiones suficientes para poder introducir funciones, recorridos, espacios, juegos, estancias, etc. Además se encuentra rodeado de edificios, la mayoría viviendas unifamiliares de dos alturas, de poca altura y hace que la luz este presente siempre en este paseo. Cuenta con comercios en algunas zonas y su inicio comienza con el Parque Cenntral y termina con la Plaza de Toros de La Roda.



Imágen inicio del Paseo de los Tristes.

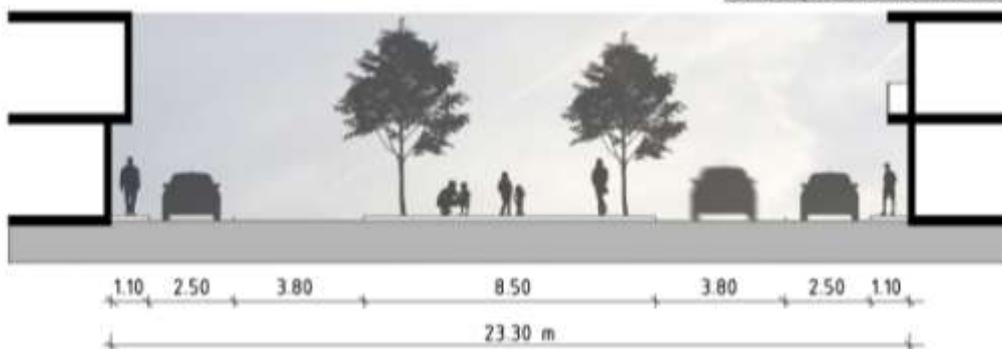
- Arbolado.
- Zonas de viviendas unifamiliares.
- Muchas zonas de aparcamiento. Todo el paseo.
- Escaso mobiliario urbano.
- Espacio dedicado al arbolado.
- Pavimento antiguo.



Imágen final del Paseo de los Tristes.

- Edificio histórico y emblemático.
- Plaza o espacio intermedio desaprovechado.
- Tráfico rodado y aparcamiento.
- Paseo en el medio de la circulación.
- Tráfico rodado y aparcamiento.

Sección paseo de los Tristes.

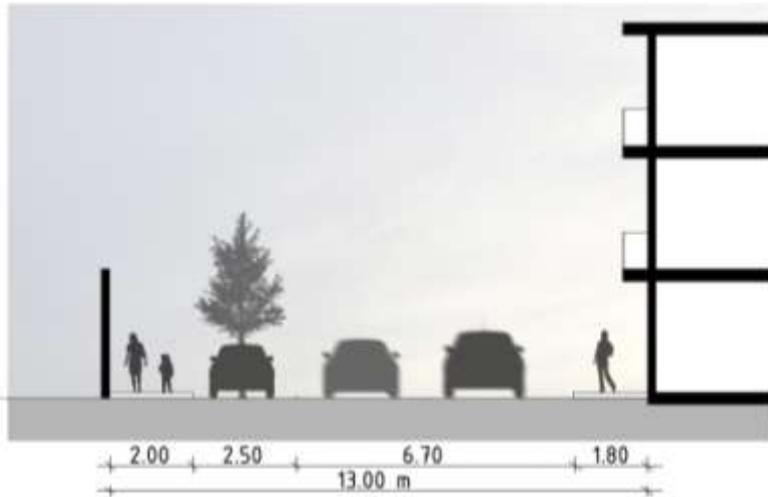




La calle Alfonso XII es uno de los ejes más utilizados por el tráfico rodado para cruzar el pueblo desde la parte sur a la carretera N-301 que cruza la localidad. Sus características como vía o eje principal nos muestran que tiene una anchura suficiente para albergar dos carriles de circulación y zonas de aparcamientos, pero hay que decir que sobre este eje vuelcan pocas viviendas o edificaciones, lo hacen más en las calles de sentido perpendicular a esta, por lo que el uso que desempeña es el de paso y circulación. Tiene buenas condiciones para ser un eje que conecte la parte norte con la sur de forma peatonal y con zonas de carril bici, ya que cuenta con dimensiones óptimas para estos servicios. La parte inicial cuenta con una reforma pero la parte final de conexión con el colegio muestra su aspecto inicial.

Imagen actual calle Alfonso XII. Primer tramo.

Sección calle Alfonso XII. Primer tramo.

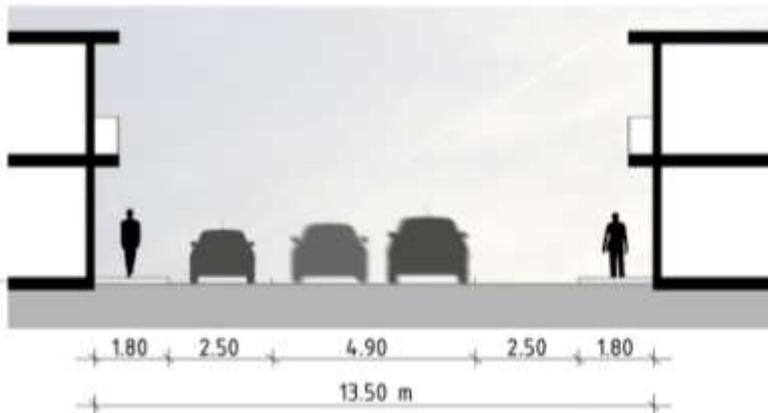


Reducción de un carril de circulación en la zona más alejada al colegio.

Calzada excesiva para la circulación de vehículos y zonas de aparcamiento.



Imagen actual calle Alfonso XII. Tramo cruce con colegio.



Sección calle Alfonso XII. Tramo cruce con colegio.



El final de la calle Alfonso XII es la que conecta con el colegio Tomás Navarro Tomás. Su sección y dimensión se mantiene desde su inicio hasta su final y es aquí donde puede existir el problema.

Esta parte de calle solo da comunicación a un barrio residencial de chalets adosados, tranquilo en su circulación, al colegio anteriormente nombrado y a la piscina cubierta del pueblo. Es extraño que se mantenga tanta dimensión para el coche y tan poco para los peatones en un espacio donde se produce un tráfico tranquilo y se tiene la entrada y salida del colegio. El aparcamiento de las viviendas se resuelve en las calles perpendiculares a este eje, como anteriormente pasaba, es decir, sobra espacio de aparcamiento y el tráfico no es necesario.

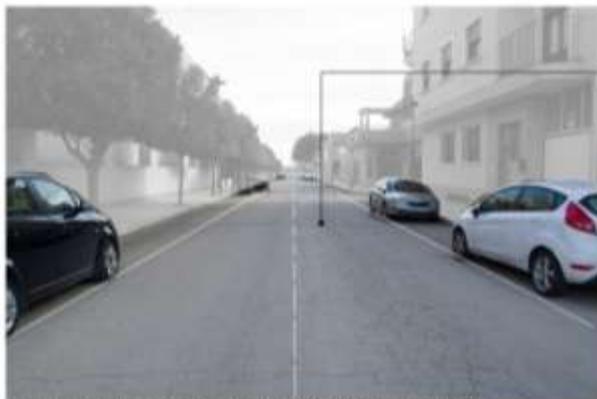


Imagen actual calle de Alfonso XII. Unión con colegio.

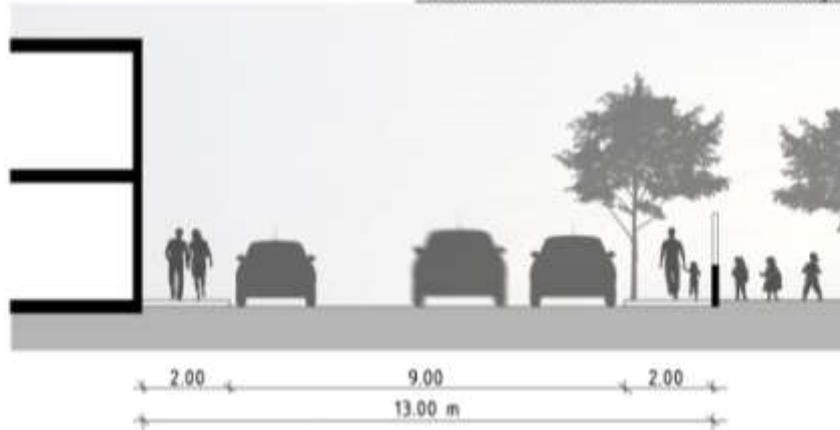
Prioridad del coche en la calle.

Espacio para vegetación en la acera.
 Reducción a 1.40 metros del paso.

Aparcamiento de coches en la entrada.
 Dificulta la visibilidad.

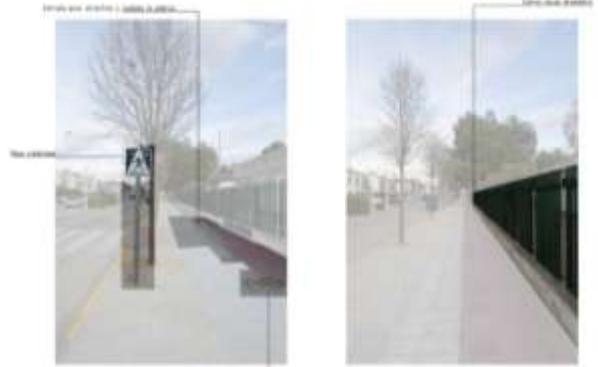
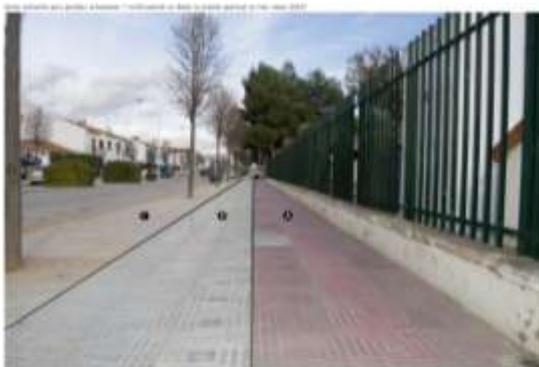


Sección calle de Alfonso XII. Unión con colegio.

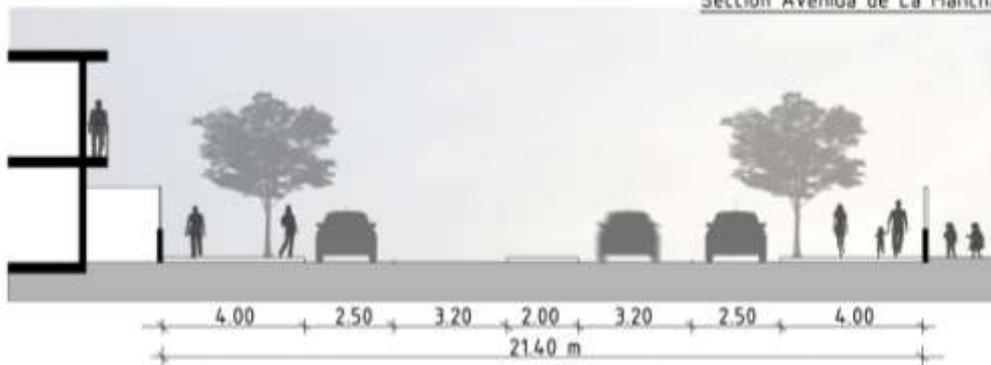


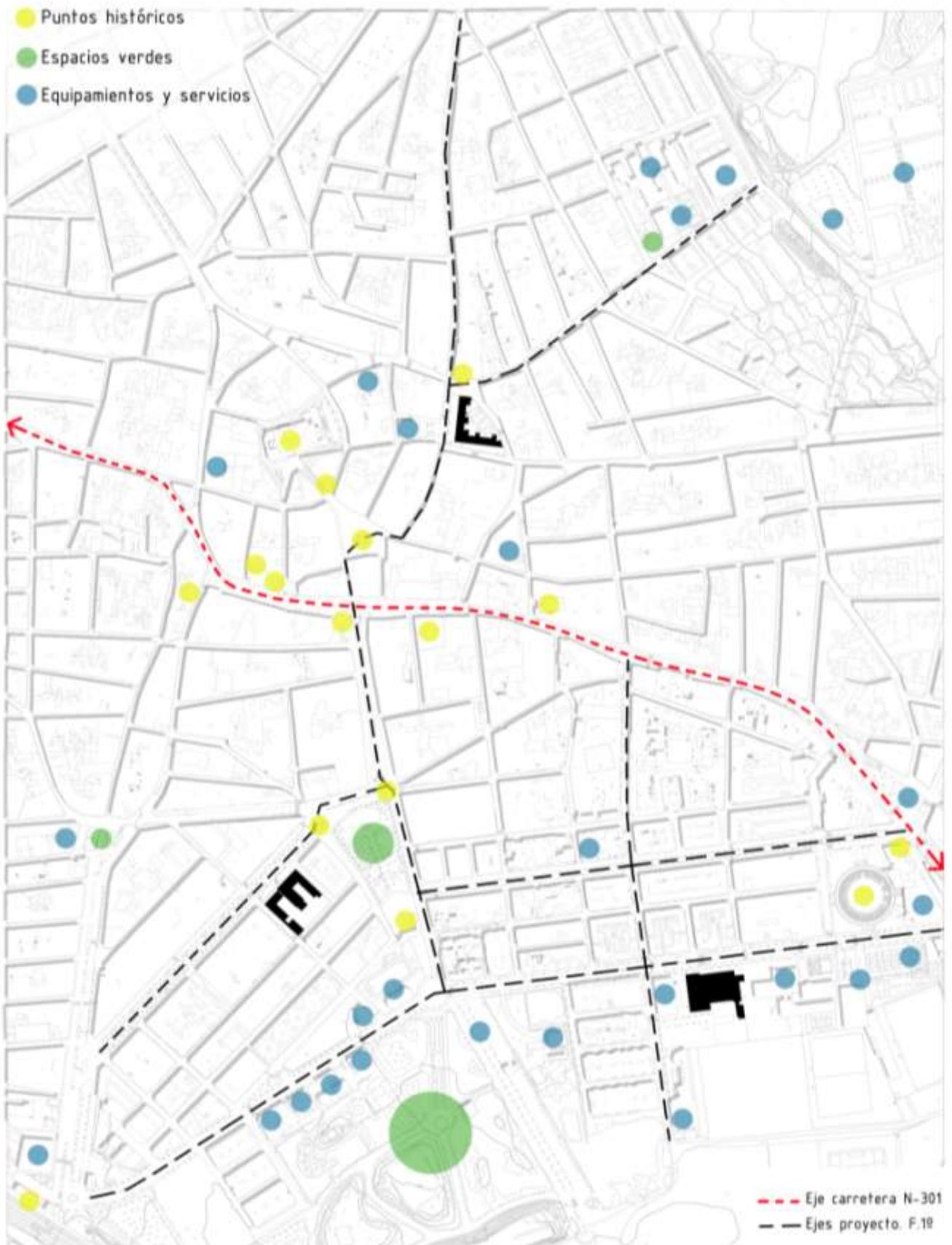


El eje de la Avenida de la Mancha, también conocido en el pueblo, como "La ruta del colesterol" es un eje muy importante, no solo por el tránsito de coches que recibe, si no también por los peatones que los transitan diariamente. Al ser un eje muy largo en el pueblo, su conexión permite ir casi de una punta a otra. Además sus aceras anchas invitan a la gente a pasear por la avenida de una punta a otro mientras charla o se relaciona. En su recorrido de punta a punta podemos encontrar: Residencia de ancianos, estación de tren, estación de bus, parque de la cañada, paseo ferial, polideportivo Tomás Navarro Tomás, colegio público Tomás Navarro Tomás, Instituto Doctor Alarcón Santón, Campo Municipal de Deportes, Plaza de Toros y Caja Blanca. Como vemos es un eje que ofrece multitud de funciones pero que su diseño no se corresponde con lo adecuado. Resta más que suma.

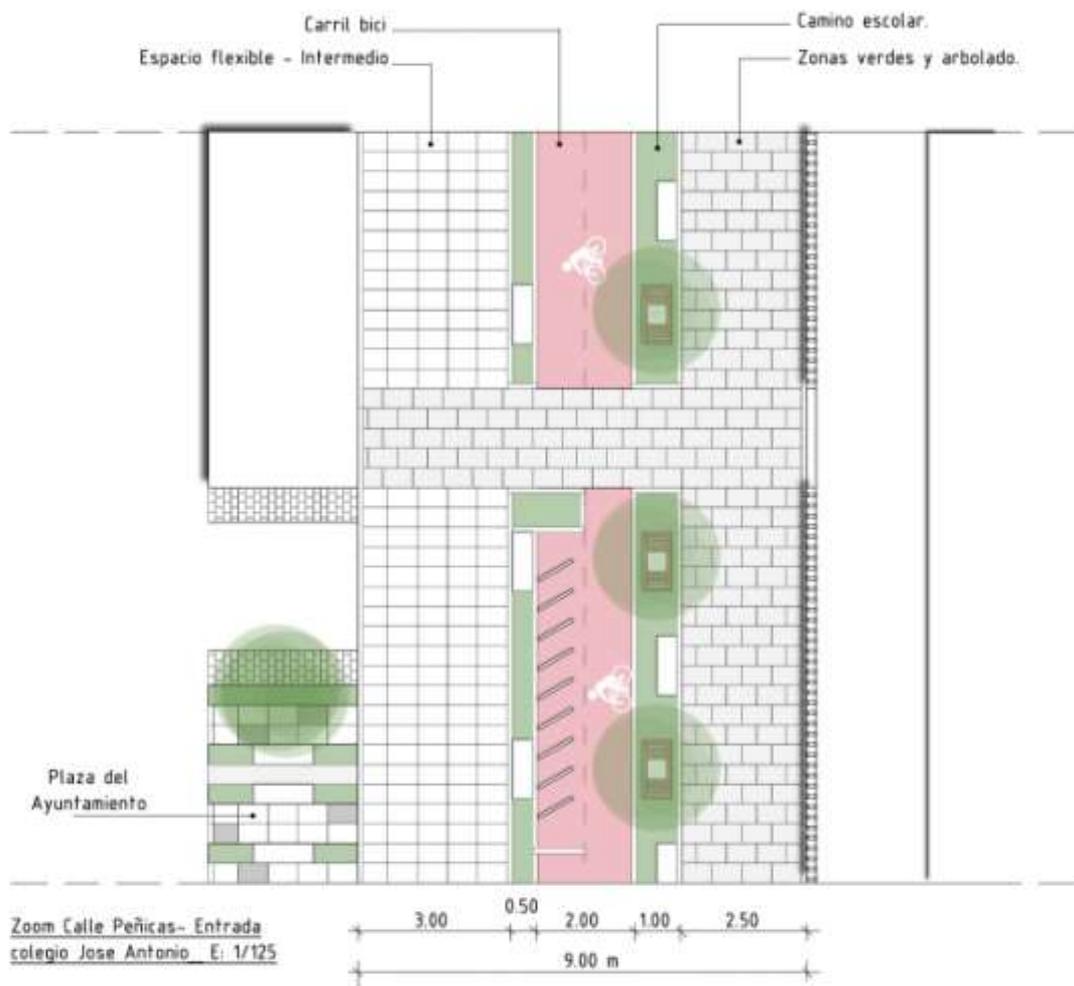


Sección Avenida de La Mancha





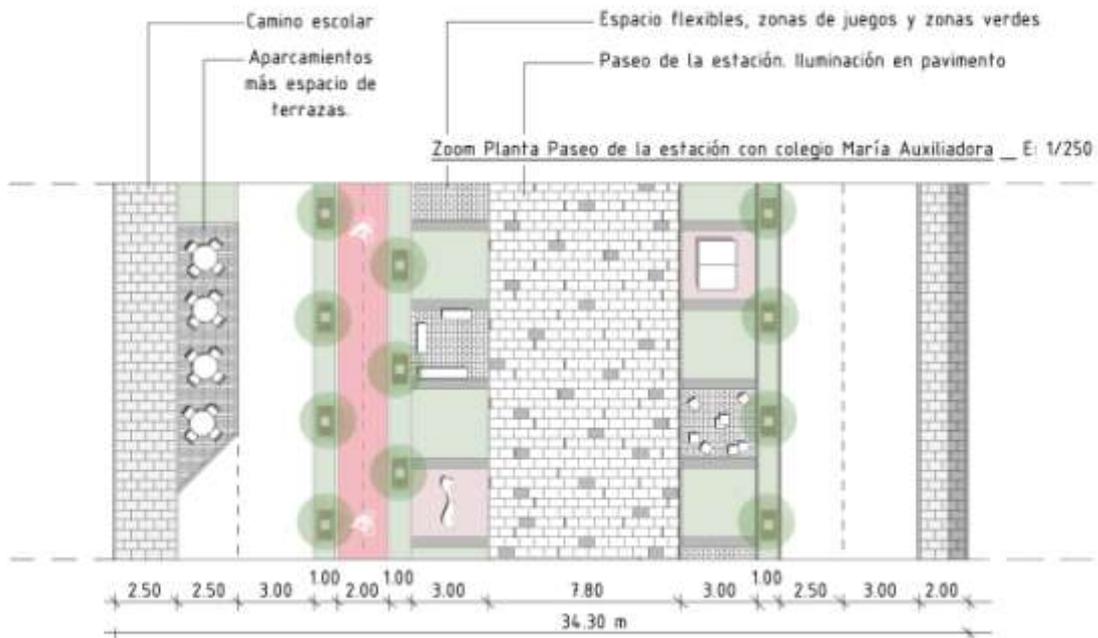
Siguiendo el recorrido que se muestra en los análisis, de parte norte del pueblo a parte sur, la primera solución se desarrolla en la Calle Peñicas, una calle de largo recorrido que termina en la Plaza Mayor. Esta calle pasa por la fachada y entrada del colegio José Antonio.



Como solución al problema que se genera en el cruce entre la calle Peñicas y calle de las cruces se opta por lo siguiente: Peatonalizar algunas calles y disminuir la circulación de coches por otras, anteriormente de dos sentidos.

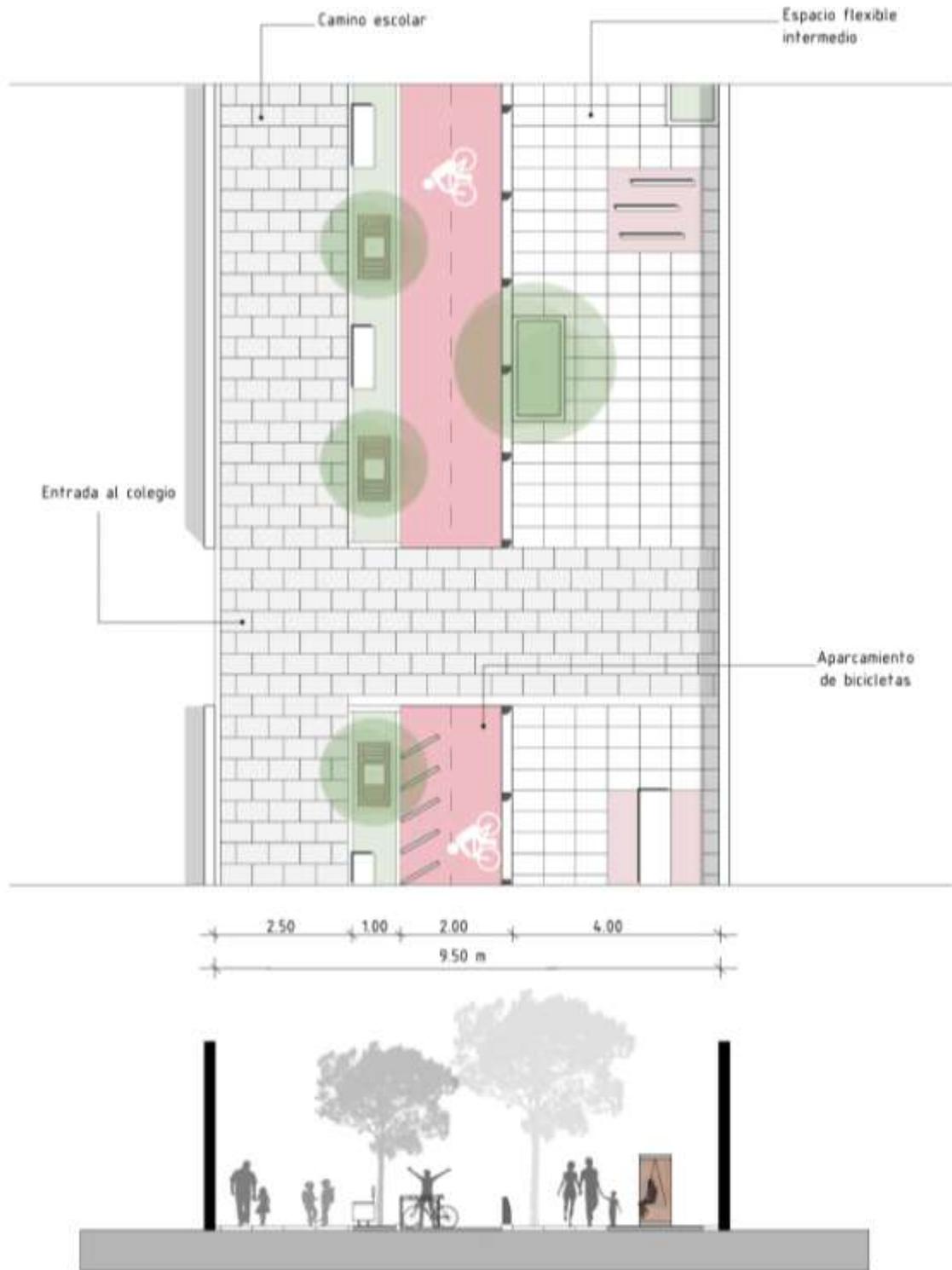


El paseo de la estación opta por una solución para reactivar su uso y hacerlo atractivo para que la gente lo utilice y salga a la calle. El camino escolar va pegado a este paseo, dejando ese espacio para actividades flexibles o espacios intermedios. Se reduce una zona de aparcamiento y se instauro el carril bici.



Sección Paseo de la estación con colegio María Auxiliadora _ E: 1/250

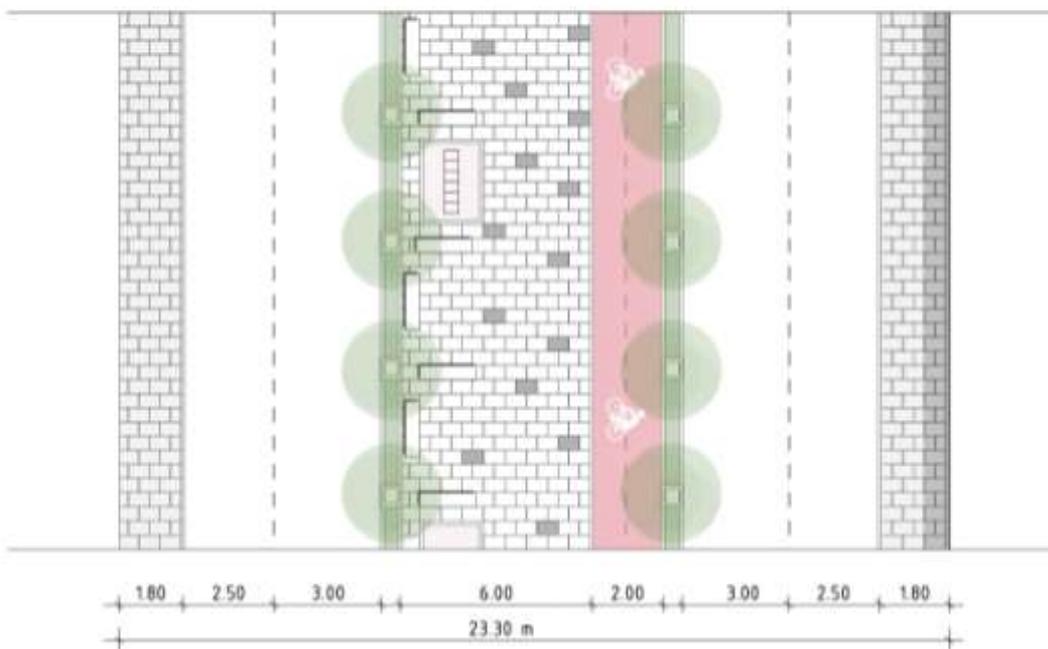
La calle María Auxiliadora hace referencia a la calle de acceso a este colegio.



Zoom y sección Calle de entrada al colegio María Auxiliadora. _ E: 1/100

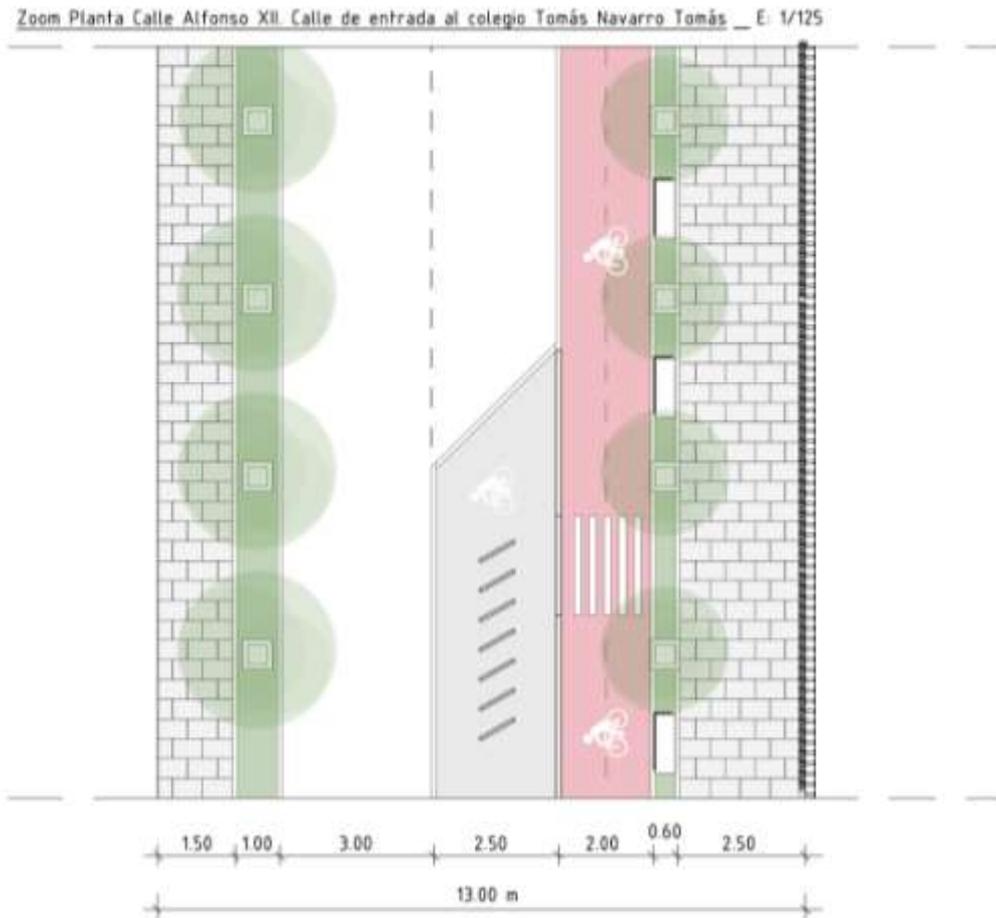
" El paseo de los tristes " mantiene la circulación que tiene, ya que es un eje importante, y además mantiene los espacios de aparcamiento existentes, ya que es una zona con bastante estacionamiento; pero modifica su sección y diseño peatonal generando espacios flexibles y dejando de lado la monotonía en su recorrido.

Zoom Planta "Paseo de los Tristes" - Eje principal conexión entre colegios. _ E: 1/175



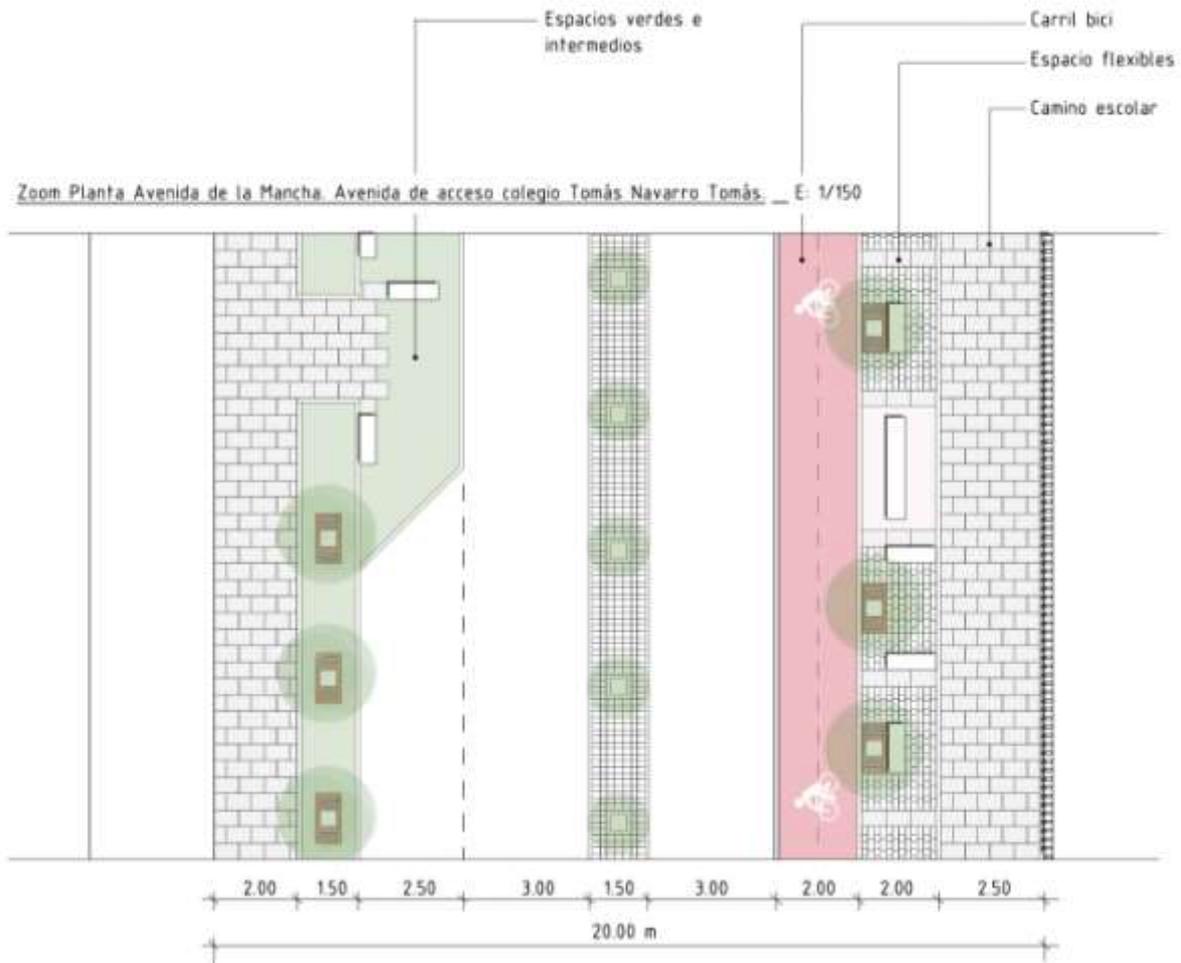
Sección "Paseo de los Tristes" - Eje principal conexión entre colegios. _ E: 1/175

En la calle Alfonso XII se encuentra el colegio Tomás Navarro Tomás y con él su entrada principal. Se modifica la sección de esta calle eliminando una dirección de circulación y una banda de aparcamientos.



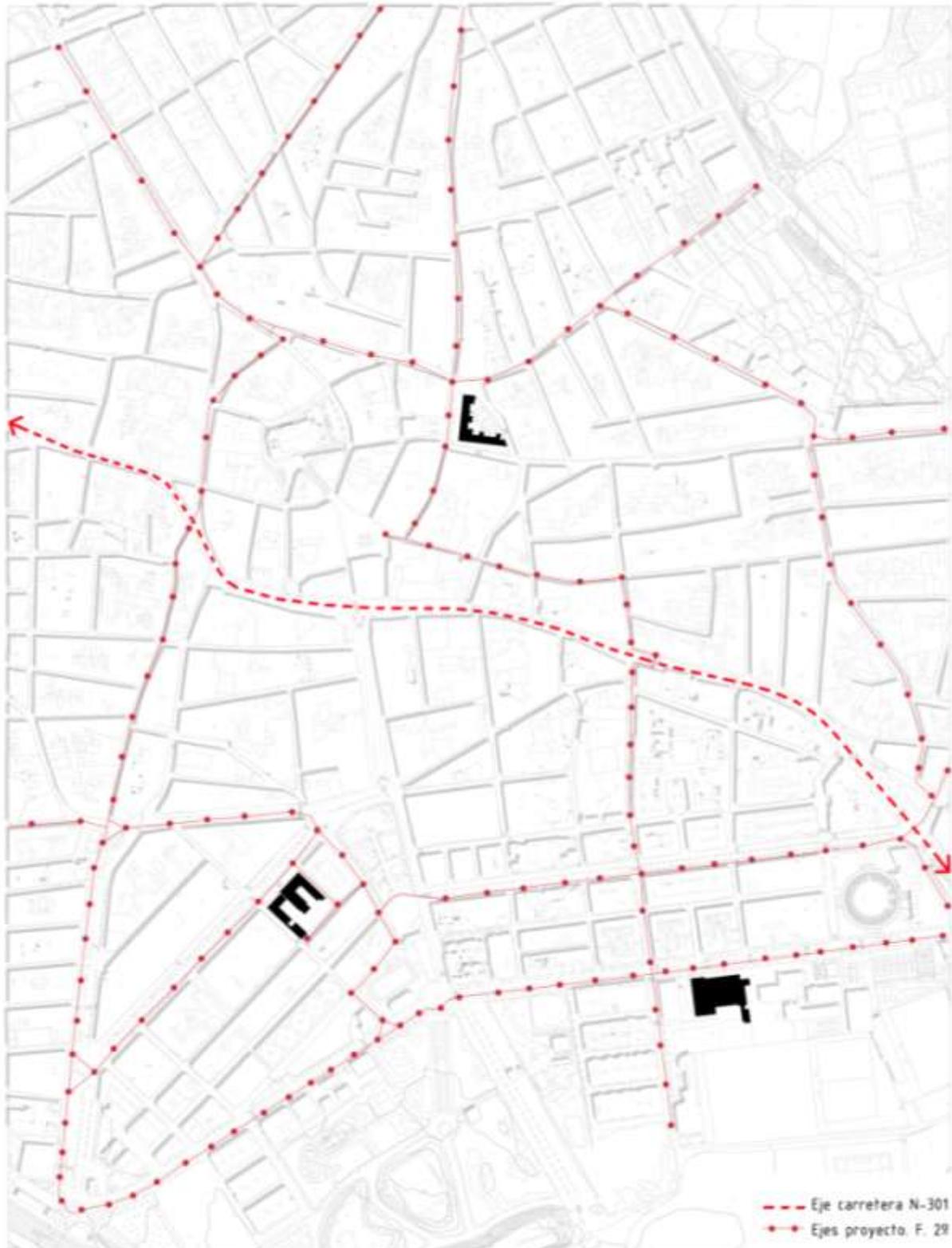
Sección Calle Alfonso XII Calle de entrada al colegio Tomás Navarro Tomás _ E: 1/125

La avenida de la Mancha es uno de los ejes más transitado por peatones en el pueblo de La Roda, ya sea por la entrada al colegio, instituto, campo de futbol, pabellón deportivo o multitud de equipamientos que se encuentran en este eje. Por ello su diseño debe acompañar a los peatones y ofrecerles multitud de opciones en su recorrido.

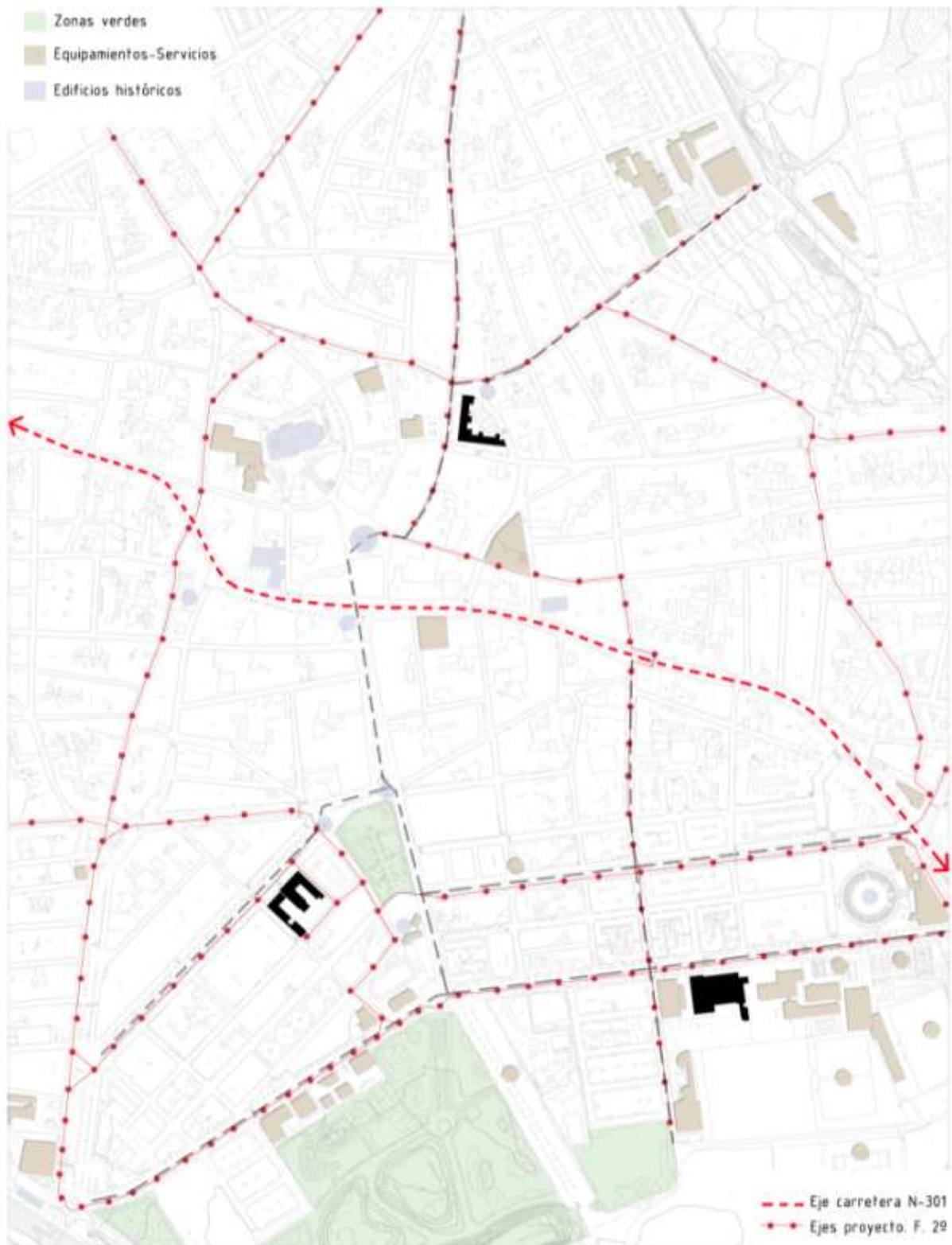


Sección Avenida de la Mancha. Avenida de acceso colegio Tomás Navarro Tomás. _ E: 1/150

FASE 2º: Esquema en fase segunda sobre la implantación de un carril bici continuo que conecte los colegios entre si y haga además accesible todo el municipio sobre este medio de transporte.



FASE 3º: Esquema en fase tercera de proyecto sobre la introducción en los recorridos escolares, peatonales y carril bici de los equipamientos y edificios o construcciones emblemáticas del pueblo de La Roda.



FASE 4º: Esquema en fase cuarta de proyecto sobre la puesta en valor o reintroducción de espacios, reconstrucción de edificios o proyección de nuevas construcciones para la ciudad y sus ciudadanos.

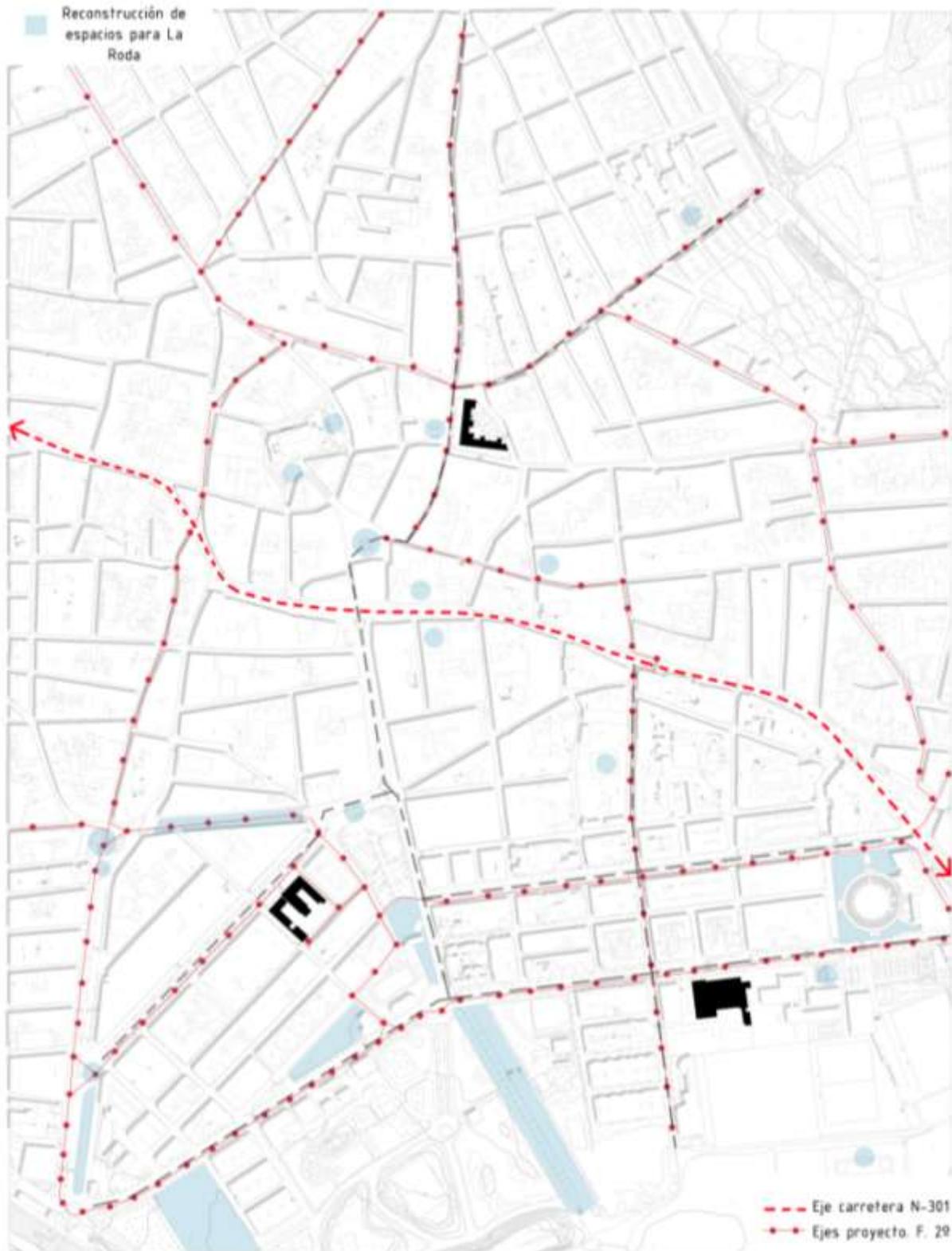




IMAGEN EXTERIOR 1 _PLAZA DEL AYUNTAMIENTO CON CALLE PEATONAL ACCESO AL COLEGIO



IMAGEN EXTERIOR 2 _PLAZA DEL AYUNTAMIENTO CON CALLE PEATONAL ACCESO AL COLEGIO

6- Conclusiones.

La movilidad infantil en la ciudad se ha visto mermada por distintos factores que se dan en la actualidad, ya sea la aparición del automóvil, la sobreprotección de los padres y madres o la irrupción de la tecnología, la infancia ha desaparecido de los espacios públicos y naturales de la ciudad, afectando de esta manera a ella misma.

Hoy en día la ciudad nos hace cada vez más individuales, no nos otorga las oportunidades que antiguamente sucedían y de las que hoy en día cualquier adulto presume y recuerda con admiración. Es así que la ciudad está cambiando y está eliminando de ella a un usuario con potenciales de futuro, el cual marca sin duda alguna con su presencia una buena calidad urbana, porque ciudades proyectadas para la infancia son ciudades aptas para todos.

Pero no solo la movilidad infantil es un factor positivo para la infancia, ya que puede mejorar aspectos como su autonomía, crecimiento, desarrollo físico, relación social, conocimiento, observación, sino que es un factor positivo para la ciudad y sus espacios, porque no es solo el camino sino lo que te encuentras en él.

Es aquí donde entra el conocimiento del arquitecto sobre este tema y es que no solo debe proyectarse la línea que conecta los puntos deseados, sino hay que hacer que los espacios que encuentres en esa línea despierten el placer de caminar, observar, escuchar, admirar, aprender, conocer, y muchas otras cosas más que la arquitectura puede provocar en las personas, en este caso en los ciudadanos. Porque no hay proyecto de arquitectura que no deba de estar pensado para el usuario o los usuarios y de esta manera la imagen del niño y la posición de este en el centro del problema hace que sea factible para todos.

El proyecto Muévete! como bien decía anteriormente, es la aportación del arquitecto en el problema. Tras una serie de análisis, que se han llevado a cabo marcado un calendario de actividades programado con todos los participantes en el proyecto, me ha llevado a conocer los problemas tanto sociales, participativos y de movilidad sobre la infancia en el pueblo de La Roda.

Me ha llevado a conocer los problemas que se desarrollan en los espacios de la localidad y la dificultad que se presenta para los niños en este pueblo. Además me ha confirmado que las ideas desarrolladas y explicadas en la base teórica de este proyecto son ciertas:

- Los problemas de movilidad existen de verdad.
- La sobreprotección a la infancia es una realidad.
- La falta de autonomía está muy presente en sus desplazamientos.
- El desconocimiento de los espacios de la ciudad y la desorientación en esta son muy normales en la infancia actual.
- No hay espacios pensados para la infancia.
- La ciudad está pensada para el adulto trabajador y su desplazamiento rápido.
- Cuando le preguntas a un niño como quiere ir al colegio te dirá que caminando con amigos o en bicicleta.

Esta aportación no debe quedarse solo en el propio camino escolar, siendo esta la primera fase, ya que se tiene mucho ánimo por parte de los grupos trabajadores en el proyecto a seguir con esta idea. Se debe de seguir paso a paso para que la ciudad sea reconquistada por la infancia y finalmente la ciudad sea reconquistada por todos y para todos.

7- Bibliografía.

ÁLVAREZ SANTANA, J. *Proteger la infancia a través de Aldo Van Eyck.* < www.arquitecturaviva.com/media/Documentos/jaime_alvarez_santana.pdf > [Consulta: 24 de marzo de 2018]

ALONSO, F. (2009). *Los niños, las ciudades y la seguridad vial: Una visión a partir de la investigación.* Valencia: *Attitudes.* < www.caminoescolar.org/utebo/documentos/Seguridad%20vial/los%20niños%20las%20ciudades%20y%20la%20seguridad%20vial.%20Attitudes.pdf > [Consulta: 13 de junio de 2018]

BISQUERT, A. (1982). *El niño y la ciudad.* Madrid: Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid. pp. 40.

Chema Segovia, "Los niños y las niñas en la ciudad", (2018), School LAB. Media UPV < <https://media.upv.es/#/portal/video/5cc55ba0-07f5-11e8-8598-1bd5a4a266de> > [Consulta: 18 de abril de 2018]

CORRER Y FITNESS. *Así es Odense, la ciudad que se convirtió en el paraíso de las bicis.* < https://www.correryfitness.com/bici/asi-odense-ciudad-que-conviertio-paraíso-bicis_2016040157d90f010cf2c29133d0ca09.html > [Consulta: 29 de junio de 2018]

GRUPO DE ARQUITECTOS Y TÉCNICOS ESPAÑOLES PARA EL PROGRESO DE LA ARQUITECTURA. (2005). *AC publicación del GATEPAC.*

Gil,F.,& Garcia Sol, Albert.(2009). La mortalidad en la infancia durante la Guerra Civil: Impacto territorial a partir del Censo de 1940. *Reis: Revista Española De Investigaciones Sociológicas,* (127), 55-92.

GÓMEZ ALFONSO, Carlos José, *Construcciones escolares en Valencia. 1920-1939.* Directores: Vicente Mas Llorens. José Luis Ros Andreu. Tesis Doctoral. Universidad Politécnica de Valencia. 2015a. sobre GONZÁLEZ REVILLA, G. (1907). *La protección a la infancia abandonada,* Bilbao, tip. Popular, 407 págs.

GÓMEZ ALFONSO, Carlos José, *Construcciones escolares en Valencia. 1920-1939.* Directores: Vicente Mas Llorens. José Luis Ros Andreu. Tesis Doctoral. Universidad Politécnica de Valencia. 2015b. sobre DE GABRIEL, Narciso. "Alfabetización y escolarización en España (1877-1950)", *Revista de Educación.* Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. 1977, (314), p.217.

GÓMEZ ALFONSO, Carlos José, *Construcciones escolares en Valencia. 1920-1939.* Directores: Vicente Mas Llorens. José Luis Ros Andreu. Tesis Doctoral. Universidad Politécnica de Valencia. 2015c. sobre SAMANIEGO BONEU, Mercedes y GOMEZ MOLLEDA, María D. *La política educativa de la Segunda República durante el bienio Azañista,* Madrid: C.S.I.C Escuela de Historia Moderna, 1977, pp.158, 164

GÓMEZ ALFONSO, Carlos José, *Construcciones escolares en Valencia. 1920-1939.* Directores: Vicente Mas Llorens. José Luis Ros Andreu. Tesis Doctoral. Universidad Politécnica de Valencia. 2015d. sobre Ibídem, p. 232

GEHL ARCHITECTS. *Public Spaces in Copenhagen. A guide to the public spaces in Copenhagen.* [en línea] Copenhage, Dinamarca. Gehl Architects. < [http://www.akershus.no/file/c112a084c81172d57c8dba94e41113cc/091217_Cph_Guide%20\(2\).pdf](http://www.akershus.no/file/c112a084c81172d57c8dba94e41113cc/091217_Cph_Guide%20(2).pdf) > [Consulta: 25 de marzo de 2018]

HERTZBERGER, H. (2008). *Space and Learning.* Rotterdam. pp.102.

HIGUERAS, E. , MACHÍN GIL, H. Aldo Van Eyck. *Parques de juego en Ámsterdam (1947-1971).*< <https://dedededos.files.wordpress.com/2009/07/parques-de-juego-aldo-van-eyck2.pdf> > [Consulta: 24 de marzo de 2018]

HUMANIUM. *Historia de los derechos del niño. Perspectiva histórica de la evolución de los derechos del niño.* < <https://www.humanium.org/es/historia/> > [Consulta: 05 de mayo de 2018]

INSTITUTO DE CIÉNCIAS Y TECNOLOGÍAS COGNITIVAS-CNR. *La Città dei Bambini.* < <https://www.lacittadeibambini.org/la-rete-internazionale/> > [Consulta: 27 de mayo de 2018]

OLLER, M. (2001). *El camino escolar.* Institut d'Educació-Vía Pública. Ajuntament de Barcelona.

ROTH, A. (1950). *The new School = Das neue schulhaus = La nouvelle école.* Zurich : Girsberger.

ROMÁN, M., PERNAS, B. (2009). *¡ Hagan sitio, por favor !. La reintroducción de la infancia en la ciudad.* Madrid. CENEAM. < www.mapama.gob.es/es/ceneam/recursos/documentos/hagan-sitio-infancia-ciudad_tcm30-170423.pdf > [Consulta: 21 de octubre de 2017]

ROMÁN RIVAS, M , SALÍS CANOSA, I (2010). "Camino escolar". *Pasos hacia la autonomía infantil.* Madrid: Ministerio de Fomento. < https://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/7C6DBB6D-B0E3-42B7-B042-85FAA06F049E/103128/camino_escolar_guia_br.pdf> [Consulta: 15 de marzo de 2018]

SANTERO, F. J. (1885). *Elementos de la higiene privada y pública,* Madrid. Imp. Barial, 64 págs.

STRAUVEN, F. (1998). *Aldo Van Eyck : The Shape of Relativity.* Ámsterdam.

SANTOS SACRISTÁN, Marta (2008). *Los inicios de la protección a la infancia en España* < www.aehe.es/wp-content/uploads/2008/09/Los-inicios-de-la-proteccion-infancia.pdf > [Consulta: 04/05/2018]

TONUCCI, F. (1998). *La ciudad de los niños : Un modo nuevo de pensar la ciudad.* Madrid: Fundación Germán Sánchez Ruipérez.

UNICEF COMITÉ ESPAÑOL. *Convención sobre los derechos del niño.* [En línea]. [s.e] Madrid, 2006. [Consulta: 25 de marzo de 2018]. Disponible en: www.un.org/es/events/childrenday/pdf/derechos.pdf .

UNICEF. *La historia de la Convección sobre los derechos del Niño.* < <https://www.unicef.es/causas/derechos-niños/conveccion-derechos-niños> > [Consulta: 5 de mayo de 2018]

Créditos de ilustraciones.

Figura 1. [Alemania, julio de 1923]. <http://www.abc.es/abcfoto/revelado/20150721/abci-escuelas-higienismo-pedagogia-201507202028.html>

Figura 2. [Grupo de niños trabajando en 1912]. <https://vaiu.es/no-quiero-ser-un-nino-de-principios-del-siglo-xx/?v=f9308c5d0596#prettyphoto/2/>

Figura 3. [Barcelona, 1936-1939] <https://www.pinterest.es/pin/501940320951083944/>

Figura 4. [Edificios demolidos en la ciudad de Ámsterdam en 1943] Fuente: Nederlans foto Museum.

Figura 5. [Solar ocupado como taller mecánico provisional] Fuente: Revista werk in Uitvoering. Año 1970, número N20-10 08-3.

Figura 6. [Ubicación de los parques de juego en Ámsterdam 1954. Posterior crecimiento]. <https://reaedificatoriablog.wordpress.com/2012/11/27/espacios-de-recreo-en-parcelas-vacias-posguerra-amsterdam/>

Figura 7. [Streets cubes. Ámsterdam] HERTZBERGER, H. (2008). *Space and Learning*. Rotterdam. pp.102.

Figura 8. [Datos sobre perder la calle] ROMÁN RIVAS, M., SALÍS CANOSA, I (2010). "Camino escolar". *Pasos hacia la autonomía infantil*. Madrid: Ministerio de Fomento. < https://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/7C6DBB6D-B0E3-42B7-B042-85FAA06F049E/103128/camino_escolar_guia_br.pdf>

Figura 9. [Donald Appleyard. Antes del impacto del tráfico] ROMÁN, M., PERNAS, B. (2009). *¡ Hagan sitio, por favor !. La reintroducción de la infancia en la ciudad*. Madrid. CENEAM. < www.mapama.gob.es/es/ceneam/recursos/documentos/hagan-sitio-infancia-ciudad_tcm30-170423.pdf >

Figura 10. [Donald Appleyard. Durante la irrupción del tráfico] ROMÁN, M., PERNAS, B. (2009). *¡ Hagan sitio, por favor !. La reintroducción de la infancia en la ciudad*. Madrid. CENEAM. < www.mapama.gob.es/es/ceneam/recursos/documentos/hagan-sitio-infancia-ciudad_tcm30-170423.pdf >

Figura 11. [Donald Appleyard. Después del impacto del tráfico] ROMÁN, M., PERNAS, B. (2009). *¡ Hagan sitio, por favor !. La reintroducción de la infancia en la ciudad*. Madrid. CENEAM. < www.mapama.gob.es/es/ceneam/recursos/documentos/hagan-sitio-infancia-ciudad_tcm30-170423.pdf >

Figura 12. [Niños jugando en un respiradero] ROMÁN, M., PERNAS, B. (2009). *¡ Hagan sitio, por favor !. La reintroducción de la infancia en la ciudad*. Madrid. CENEAM. < www.mapama.gob.es/es/ceneam/recursos/documentos/hagan-sitio-infancia-ciudad_tcm30-170423.pdf >

Figura 13. [Niveles de obesidad en niños Europeos] ROMÁN RIVAS, M., SALÍS CANOSA, I (2010). "Camino escolar". *Pasos hacia la autonomía infantil*. Madrid: Ministerio de Fomento. < https://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/7C6DBB6D-B0E3-42B7-B042-85FAA06F049E/103128/camino_escolar_guia_br.pdf>

Figura 14. [Número de viajes por persona según grupo de edad_Movilia] ROMÁN RIVAS,M , SALÍS CANOSA, I (2010). "Camino escolar". *Pasos hacia la autonomía infantil*. Madrid: Ministerio de Fomento. < https://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/7C6DBB6D-B0E3-42B7-B042-85FAA06F049E/103128/camino_escolar_guia_br.pdf>

Figura 15. [Porcentaje de menores que viajan a diario solos al colegio] ROMÁN, M., PERNAS, B. (2009). *¡ Hagan sitio, por favor !. La reintroducción de la infancia en la ciudad*. Madrid. CENEAM. < www.mapama.gob.es/es/ceneam/recursos/documentos/hagan-sitio-infancia-ciudad_tcm30-170423.pdf >

Figura 16. [Señal peligro niños y niñas] https://www.google.es/search?biw=1600&bih=745&tbm=isch&sa=1&ei=8DhDW-JyxNdTl4uymAM&q=se%C3%B1al+peligro+colegio&oq=se%C3%B1al+peligro+colegio&gs_l=img..3..0j0i8i30k1I2.1407.5266.0.5436.36.20.0.4.4.0.239.2119.0j11j3.14.0....0...1c.1.64.img..23.12.1124...35i39k1j0i67k1.0.FaPE86zczio#imgsrc=M8zpVFXPI9gZjM:

Figura 17. [Señal en Berlín para que los conductores adapten la velocidad a la presencia infantil] ROMÁN RIVAS,M , SALÍS CANOSA, I (2010). "Camino escolar". *Pasos hacia la autonomía infantil*. Madrid: Ministerio de Fomento. < https://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/7C6DBB6D-B0E3-42B7-B042-85FAA06F049E/103128/camino_escolar_guia_br.pdf>

Figura 18. [Árboles que indican la entrada a un barrio. Berlín.] ROMÁN RIVAS,M , SALÍS CANOSA, I (2010). "Camino escolar". *Pasos hacia la autonomía infantil*. Madrid: Ministerio de Fomento. < https://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/7C6DBB6D-B0E3-42B7-B042-85FAA06F049E/103128/camino_escolar_guia_br.pdf>

Figura 19. [Ruptura de la linealidad de la calle y cambio de pavimento. Berlín] ROMÁN RIVAS,M , SALÍS CANOSA, I (2010). "Camino escolar". *Pasos hacia la autonomía infantil*. Madrid: Ministerio de Fomento. < https://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/7C6DBB6D-B0E3-42B7-B042-85FAA06F049E/103128/camino_escolar_guia_br.pdf>

Figura 20. [Acera continua en Donostia] ROMÁN RIVAS,M , SALÍS CANOSA, I (2010). "Camino escolar". *Pasos hacia la autonomía infantil*. Madrid: Ministerio de Fomento. < https://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/7C6DBB6D-B0E3-42B7-B042-85FAA06F049E/103128/camino_escolar_guia_br.pdf>

Figura 21. [Vía ciclista en Menorca] ROMÁN RIVAS,M , SALÍS CANOSA, I (2010). "Camino escolar". *Pasos hacia la autonomía infantil*. Madrid: Ministerio de Fomento. < https://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/7C6DBB6D-B0E3-42B7-B042-85FAA06F049E/103128/camino_escolar_guia_br.pdf>

Figura 22. [Niños ciclistas en la ciudad de Odense] CORRER Y FITNESS. *Así es Odense, la ciudad que se convirtió en el paraíso de las bicis*. < https://www.correryfitness.com/bici/asi-odense-ciudad-que-conviertio-paraíso-bicis_2016040157d90f010cf2c29133d0ca09.html>

Figura 23. [Comparación de la ciudad de Copenhague] GEHL ARCHITECTS. *Public Spaces in Copenhagen. A guide to the public spaces in Copenhagen*. [en línea] Copenhagen, Dinamarca. Gehl Architects. < [http://www.akershus.no/file/c112a084c81172d57c8dba94e41113cc/091217_Cph_Guide%20\(2\).pdf](http://www.akershus.no/file/c112a084c81172d57c8dba94e41113cc/091217_Cph_Guide%20(2).pdf) >

Figura 24. [Uso de la bicicleta en Copenhague] GEHL ARCHITECTS. *Public Spaces in Copenhagen. A guide to the public spaces in Copenhagen*. [en línea] Copenhagen, Dinamarca. Gehl Architects. < [http://www.akershus.no/file/c112a084c81172d57c8dba94e41113cc/091217_Cph_Guide%20\(2\).pdf](http://www.akershus.no/file/c112a084c81172d57c8dba94e41113cc/091217_Cph_Guide%20(2).pdf) >

Figura 25. [Proyecto de Jan Gehl en la ciudad de Copenhague] GEHL ARCHITECTS. *Public Spaces in Copenhagen. A guide to the public spaces in Copenhagen.* [en línea] Copenhague, Dinamarca. Gehl Architects. <
[http://www.akershus.no/file/c112a084c81172d57c8dba94e41113cc/091217_Cph_Guide%20\(2\).pdf](http://www.akershus.no/file/c112a084c81172d57c8dba94e41113cc/091217_Cph_Guide%20(2).pdf) >

Figura 26. [Portada del proyecto Mueveté!] TOBOSO MORENO, Sergio. *La movilidad infantil en la ciudad.* Director: Carlos José Gómez Alfonso. Trabajo Fin de Grado. Universidad Politécnica de Valencia, Departamento de Proyectos Arquitectónicos, 2018.

Figura 27. [Desarrollo histórico del pueblo de La Roda] Fuente: Ayuntamiento de La Roda.

Figura 28. [Calles históricas del pueblo de La Roda] Fuente: Ayuntamiento de La Roda

Figura 29. [Edificios catalogados] Fuente: Ayuntamiento de La Roda

Figura 30. [Plano de ordenación y gestión] Fuente: Ayuntamiento de La Roda

Figura 31. [Sistema general de infraestructuras] Fuente: Ayuntamiento de La Roda

Figura 32. [Medio físico] Fuente: Ayuntamiento de La Roda

Figura 33. [Clasificación del suelo] Fuente: Ayuntamiento de La Roda

Figura 34. [Plano de alturas] Fuente: Ayuntamiento de La Roda

Figura 35. [Estado de la red viaria] Fuente: Ayuntamiento de La Roda

Figura 36. [Logo del proyecto Mueveté!] TOBOSO MORENO, Sergio. *La movilidad infantil en la ciudad.* Director: Carlos José Gómez Alfonso. Trabajo Fin de Grado. Universidad Politécnica de Valencia, Departamento de Proyectos Arquitectónicos, 2018.

Figura 37. [Explicación encuesta general] TOBOSO MORENO, Sergio. *La movilidad infantil en la ciudad.* Director: Carlos José Gómez Alfonso. Trabajo Fin de Grado. Universidad Politécnica de Valencia, Departamento de Proyectos Arquitectónicos, 2018.

Figura 38. [Encuesta movilidad general] TOBOSO MORENO, Sergio. *La movilidad infantil en la ciudad.* Director: Carlos José Gómez Alfonso. Trabajo Fin de Grado. Universidad Politécnica de Valencia, Departamento de Proyectos Arquitectónicos, 2018.

Figura 39. [Explicación encuesta particular] TOBOSO MORENO, Sergio. *La movilidad infantil en la ciudad.* Director: Carlos José Gómez Alfonso. Trabajo Fin de Grado. Universidad Politécnica de Valencia, Departamento de Proyectos Arquitectónicos, 2018.

Figura 40. [Encuesta movilidad particular 1] TOBOSO MORENO, Sergio. *La movilidad infantil en la ciudad.* Director: Carlos José Gómez Alfonso. Trabajo Fin de Grado. Universidad Politécnica de Valencia, Departamento de Proyectos Arquitectónicos, 2018.

Figura 41. [Encuesta movilidad particular 2] TOBOSO MORENO, Sergio. *La movilidad infantil en la ciudad.* Director: Carlos José Gómez Alfonso. Trabajo Fin de Grado. Universidad Politécnica de Valencia, Departamento de Proyectos Arquitectónicos, 2018.

Figura 42. [Explicación encuesta familiares] TOBOSO MORENO, Sergio. *La movilidad infantil en la ciudad.* Director: Carlos José Gómez Alfonso. Trabajo Fin de Grado. Universidad Politécnica de Valencia, Departamento de Proyectos Arquitectónicos, 2018.

Figura 43. [Encuesta movilidad familiares] TOBOSO MORENO, Sergio. *La movilidad infantil en la ciudad.* Director: Carlos José Gómez Alfonso. Trabajo Fin de Grado. Universidad Politécnica de Valencia, Departamento de Proyectos Arquitectónicos, 2018.

Figura 44. [Explicación actividad. ¿Cuál es mi camino] TOBOSO MORENO, Sergio. *La movilidad infantil en la ciudad*. Director: Carlos José Gómez Alfonso. Trabajo Fin de Grado. Universidad Politécnica de Valencia, Departamento de Proyectos Arquitectónicos, 2018.

Figura 45. [Ficha base de la actividad. ¿Cuál es mi camino] TOBOSO MORENO, Sergio. *La movilidad infantil en la ciudad*. Director: Carlos José Gómez Alfonso. Trabajo Fin de Grado. Universidad Politécnica de Valencia, Departamento de Proyectos Arquitectónicos, 2018.

Figura 46. [Explicación actividad: Mi camino dentro de la ciudad.] TOBOSO MORENO, Sergio. *La movilidad infantil en la ciudad*. Director: Carlos José Gómez Alfonso. Trabajo Fin de Grado. Universidad Politécnica de Valencia, Departamento de Proyectos Arquitectónicos, 2018.

Figura 47. [Ficha de la actividad: Mi camino dentro de la ciudad.] TOBOSO MORENO, Sergio. *La movilidad infantil en la ciudad*. Director: Carlos José Gómez Alfonso. Trabajo Fin de Grado. Universidad Politécnica de Valencia, Departamento de Proyectos Arquitectónicos, 2018.

Figura 48. [Explicación de la actividad: El detective de lo nunca observado.] TOBOSO MORENO, Sergio. *La movilidad infantil en la ciudad*. Director: Carlos José Gómez Alfonso. Trabajo Fin de Grado. Universidad Politécnica de Valencia, Departamento de Proyectos Arquitectónicos, 2018.

Figura 49. [Resultados encuestas de movilidad 1] TOBOSO MORENO, Sergio. *La movilidad infantil en la ciudad*. Director: Carlos José Gómez Alfonso. Trabajo Fin de Grado. Universidad Politécnica de Valencia, Departamento de Proyectos Arquitectónicos, 2018.

Figura 50. [Resultados de encuestas de movilidad 2] TOBOSO MORENO, Sergio. *La movilidad infantil en la ciudad*. Director: Carlos José Gómez Alfonso. Trabajo Fin de Grado. Universidad Politécnica de Valencia, Departamento de Proyectos Arquitectónicos, 2018.

Figura 51. [Resultados actividad: ¿Cuál es mi camino?] TOBOSO MORENO, Sergio. *La movilidad infantil en la ciudad*. Director: Carlos José Gómez Alfonso. Trabajo Fin de Grado. Universidad Politécnica de Valencia, Departamento de Proyectos Arquitectónicos, 2018.

Figura 52. [Resultados actividad: ¿Cuál es mi camino?] TOBOSO MORENO, Sergio. *La movilidad infantil en la ciudad*. Director: Carlos José Gómez Alfonso. Trabajo Fin de Grado. Universidad Politécnica de Valencia, Departamento de Proyectos Arquitectónicos, 2018.

Figura 53. [Resultados actividad: ¿Cuál es mi camino?] TOBOSO MORENO, Sergio. *La movilidad infantil en la ciudad*. Director: Carlos José Gómez Alfonso. Trabajo Fin de Grado. Universidad Politécnica de Valencia, Departamento de Proyectos Arquitectónicos, 2018.

Figura 54. [Resultados actividad: ¿Cuál es mi camino?] TOBOSO MORENO, Sergio. *La movilidad infantil en la ciudad*. Director: Carlos José Gómez Alfonso. Trabajo Fin de Grado. Universidad Politécnica de Valencia, Departamento de Proyectos Arquitectónicos, 2018.

Figura 55. [Grupo de trabajo de la tercera actividad: El detective de lo nunca observado] TOBOSO MORENO, Sergio. *La movilidad infantil en la ciudad*. Director: Carlos José Gómez Alfonso. Trabajo Fin de Grado. Universidad Politécnica de Valencia, Departamento de Proyectos Arquitectónicos, 2018.

Figura 56. [Algunos de los puntos marcados por los niños y niñas durante la actividad] TOBOSO MORENO, Sergio. *La movilidad infantil en la ciudad*. Director: Carlos José Gómez Alfonso. Trabajo Fin de Grado. Universidad Politécnica de Valencia, Departamento de Proyectos Arquitectónicos, 2018.