



UNIVERSITAT
POLITÈCNICA
DE VALÈNCIA



ETS INGENIEROS DE CAMINOS,
CANALES Y PUERTOS

TRABAJO DE FIN DE MASTER

PROPUESTA METODOLÓGICA PARA EL DISEÑO DE CAMINOS
ESCOLARES SEGUROS. APLICACIÓN EN EL BARRIO DE
BENIMACLET, VALENCIA, ESPAÑA

Presentado por

Valverde Reguera, Jose Antonio

Para la obtención del

Master Universitario en Transporte, Territorio y Urbanismo

TOMO II. Anejos

Curso: 2017/2018

Fecha: 11 de septiembre

Tutor: María Salomé Moreno Navarro





ÍNDICE

1	ANEJO POWERPOINT.....	3
2	ANEJO ENCUESTA.....	4
3	ANEJO DOSIER	5
4	ANEJO PLANOS DE TRABAJO TALLER	6
5	ANEJO FOCUS GROUP	7
6	ANEJO PRESENTACIÓN CONGRESO.....	8
7	ARTÍCULO DE PUBLICACIÓN	9



1 ANEJO POWERPOINT



¡Camina seguro!

José Antonio Valverde



UNIVERSITAT
POLITÈCNICA
DE VALÈNCIA



ÍNDICE

1. ¿QUÉ SON LOS CAMINOS ESCOLARES SEGUROS?
2. LA PROPUESTA DE ESTUDIO EN EL BARRIO DE BENIMACLET
3. FASES DEL ESTUDIO
4. EXPERIENCIAS EN NUESTRA CIUDAD
5. OTRAS EXPERIENCIAS



1. ¿QUÉ SON LOS CAMINOS ESCOLARES SEGUROS?



Cada día las horas de entrada y salida de los centros escolares forman parte de uno de los conflictos de la movilidad, convirtiéndose en un problema de seguridad vial, contaminación, social y educativo que afectan directamente a los escolares.

La mejora de la movilidad infantil puede derivarse en la transformación del espacio público y de la calidad ambiental.

Los Caminos Escolares Seguros tienen por objetivo el diseño de itinerarios escolares partiendo de la movilidad escolar, teniendo en cuenta el modo de desplazamiento y los factores adyacentes que puedan intervenir.



1. CAMINOS ESCOLARES
2. PROPUESTA BENIMACLET
3. FASES DEL ESTUDIO
4. EXPERIENCIAS
5. OTRAS



2. LA PROPUESTA DE ESTUDIO EN EL BARRIO DE BENIMACLET

La propuesta es realizar los itinerarios en el barrio de Benimaclet, previo estudio de movilidad escolar en los colegios Pare Català, Municipal de Benimaclet y Sagrada Familia



1. CAMINOS ESCOLARES

2. PROPUESTA BENIMACLET

3. FASES DEL ESTUDIO

4. EXPERIENCIAS

5. OTRAS

Se pretende así devolver la autonomía al infante, además de ser un proyecto educativo tanto en la vertiente de la investigación por parte de la universidad, como por la participación del colegio para fomentar a sus niños y jóvenes la visión entorno a la formación humana, social y ambiental, que además se ha podido comprobar que forman parte de su proyecto y programa educativo.



UNIVERSITAT
POLITÈCNICA
DE VALÈNCIA

Ing. José Antonio Valverde Reguera

3. FASES DEL ESTUDIO



1 FASE INFORMATIVA

- INFORMAR COLEGIOS Y AMPAS
- OTROS (ASOCIACIÓN DE VECINOS, INSTITUCIONES....ETC)

2 FASE DE PARTICIPACIÓN

- TALLER EN AULA (FORMACIÓN, PRÁCTICA Y EXPERIENCIAS)
- ENCUESTA ELECTRÓNICA

3 FASE DE EVALUACIÓN Y ESTUDIO

- EVALUACIÓN DE LOS DATOS OBTENIDOS
- DISEÑO Y REDACCIÓN DEL DOCUMENTO

1. CAMINOS ESCOLARES

2. PROPUESTA BENIMACLET

3. FASES DEL ESTUDIO

4. EXPERIENCIAS

5. OTRAS



UNIVERSITAT
POLITÈCNICA
DE VALÈNCIA

Ing. José Antonio Valverde Reguera

4. EXPERIENCIAS EN VALENCIA



1. CAMINOS ESCOLARES

2. PROPUESTA BENIMACLET

3. FASES DEL ESTUDIO


4. EXPERIENCIAS

5. OTRAS




UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALÈNCIA

ESTUDI DE MOBILITAT PER A L'ESCOLA PÚBLICA DOCTOR LÒPEZ ROSAT



1. Introducció. Per què un projecte de
2. Cronologia del procés 5
3. L'entorn de l'escola 7
4. Enquesta de mobilitat11
4.1. L'enquesta 11
4.2. Resultats 14
5. Rutes d'accés a l'escola22
5.1. Identificació de rutes 23
5.2. Altres punts a millorar 25
6. Propostes de millora urbana 26
6.1. Fitxes de propostes de millora
6.2. Una proposta per al barri52
6.3. Senyalització54
7. Propostes educatives55


AMPA COMISSIÓ DE MOBILITAT INFANTIL
La ciutat també és dels menuts.



Algunos colegios ya han tomado la iniciativa en nuestra ciudad con estudios interesantes como el que se refleja en las imágenes, habiendo realizado encuestas, talleres y teniendo en cuenta las experiencias personales de los escolares.

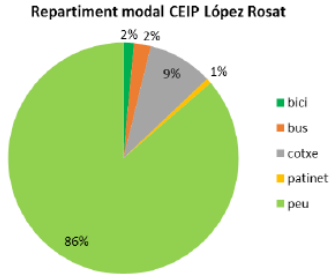
Tras la evaluación de la encuesta y taller se determinó el reparto modal con varios datos interesantes y propuestas de mejora para el entorno

Estudi de mobilitat Escolar - CEIP Dr. López Rosat



Taller fet amb els xiquets al mes de març (Foto Carlos Alcañiz)

Repartiment modal CEIP López Rosat



Mode	Porcentatge
bici	86%
bus	4.3%
cotxe	4%
patinet	6.5%
peu	2.2%

En el cicle d'infantil el repartiment modal a peu és lleugerament inferior (83%), mentre que la bicicleta puja fins al 4,3% (pares o mares que porten als fills en bicicleta). L'ús del bus de l'EMT també puja fins al 4% del repartiment modal i l'ús del cotxe cau fins a representar tant sols el 6,5%. L'ús del patinet representa, per als alumnes d'infantil, el 2,2% del total dels desplaçament d'anada a l'escola.

Els alumnes de primària, en canvi, venen a peu en major percentatge (88%), però per contra l'ús de la bicicleta desapareix, probablement per por dels pares a deixar-los circular en bicicleta per la ciutat. En aquest cicle, l'ús del vehicle privat per anar a l'escola puja fins al 11% i el bus de la EMT cau fins al 1,4%.

4. EXPERIENCIAS EN VALENCIA

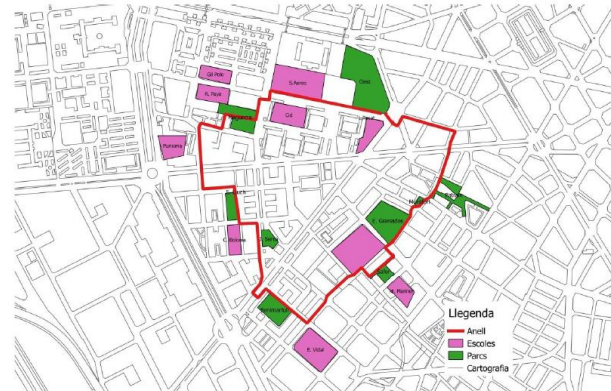
ANELL DE VIANANTS ENTRE PATRAIX I TRES FORQUES

Propostes de millora



Abril 2016

Gracias a varios estudios realizados en los colegios del barrio de Patraix y Tres Forques, se han propuesto mejoras como la que se muestra a continuación, un anillo para viandantes que permite determinar aquellas zonas dónde reducir las velocidades de tráfico, incluso tomar medidas en el espacio público para mejorar la calidad del entorno y del ambiente.



Proposta d'anell de vianants amb les escoles i parcs que queden connectats



1. CAMINOS ESCOLARES

2. PROPUESTA BENIMACLET

3. FASES DEL ESTUDIO

4. EXPERIENCIAS

5. OTRAS



UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALÈNCIA

5. OTRAS EXPERIENCIAS

No son los únicos proyectos y estudios que se han llevado a cabo, también encontramos otros a nivel nacional, de los que algunos son:

- Proyecto Colecamins <https://twitter.com/colecamins?lang=es>
- Camino escolar seguro (DGT) <http://www.caminoescolarseguro.com/ayuntamientos.html>
- A.N.C.A.S <https://stopaccidentes.org/actualidad/actividades/ancas/gmx-niv192.htm>
- Galicia <http://www.coruna.gal/pmus/es/eventos/caminos-escolares?argIdioma=es>
- Madrid http://www.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/Educacion_Ambiental/ContenidosBasicos/Publicaciones/MadridAPie/MadridAPieCaminoSeguroColeProyEduc.pdf
- Gea21 http://www.gea21.com/media/publicaciones/camino_escolar.pdf
- Red GRAMAS <http://www.a21-granada.org/red-gramas/campana-habitos-saludables-descripcion-3>
- Catalunya Camina - <http://www.catalunyacamina.org/>
- Concursos para actividad escolar <http://www.caminoescolarseguro.com/concurso-colegios.html>



1. CAMINOS ESCOLARES
2. PROPUESTA BENIMACLET
3. FASES DEL ESTUDIO
4. EXPERIENCIAS
5. OTRAS



5. OTRAS EXPERIENCIAS



En la unión europea la comisión también tiene muy en mente estos estudios y proyectos, además algunos programas ya plantean desarrollos de gran envergadura:

- Programa Sócrates (Proyecto Comenius 2.1) y su *“Guía europea para la elaboración de agendas escolares ambientales”*.
- Programa Stars (*Fomento de la movilidad en bicicleta*)

Y la gran cantidad de proyectos locales y de los propios centros para un Camino Escolar Seguro.

1. CAMINOS ESCOLARES
2. PROPUESTA BENIMACLET
3. FASES DEL ESTUDIO
4. EXPERIENCIAS
5. OTRAS



5. OTRAS EXPERIENCIAS



Otros puntos interesantes a tener en cuenta son los programas a nivel mundial y las organizaciones que muestran su interés para una mejora del desarrollo sostenible.

- Agenda 21 <http://www.mercociudades.org/sites/porta1.mercociudades.net/files/Agenda21.pdf>
- COP21 París <http://www.mapama.gob.es/es/cambio-climatico/temas/cumbre-cambio-climatico-cop21/resultados-cop-21-paris/default.aspx>
- iRAP https://www.irap.org/?s=school&et_pb_searchform_submit=et_search_process&et_pb_include_posts=yes&et_pb_include_pages=yes
- Child Health Initiative <https://www.childhealthinitiative.org/>

1. CAMINOS ESCOLARES
2. PROPUESTA BENIMACLET
3. FASES DEL ESTUDIO
4. EXPERIENCIAS
5. OTRAS



5. OTRAS EXPERIENCIAS



1. CAMINOS ESCOLARES
2. PROPUESTA BENIMACLET
3. FASES DEL ESTUDIO
4. EXPERIENCIAS
5. OTRAS



En la actualidad la información ya nos mantiene al tanto de la importancia de ciertas investigaciones que se están llevando a cabo y que merecen la atención en nuestro presente.

- Sánchez, Rosalía, y Periódico ABC, «Por qué no debe usted llevar en coche a su hijo al cole» http://www.abc.es/sociedad/abci-no-debe-usted-llevar-coche-hijo-cole-201802011203_noticia.html [accedido 8 febrero 2018]
- Levante-EMV, «Dénia creará caminos seguros para los escolares - Levante-EMV» <http://www.levante-emv.com/marina/2017/12/02/denia-creara-caminos-seguros-escolares/1649554.html> [accedido 8 febrero 2018]
- valenciaplaza, «Valencia tendrá un anillo de rutas escolares seguras con 3'5 kilómetros - Valencia Plaza» <http://valenciaplaza.com/valencia-tendra-un-anillo-de-rutas-escolares-seguras-con-25-kilometros> [accedido 8 febrero 2018]
- El País, «Caminar al cole para recuperar la calle | Sociedad | EL PAÍS» https://elpais.com/sociedad/2013/12/04/actualidad/1386174621_363025.html [accedido 8 febrero 2018]
- EL PAÍS, «Urbes para peatones | Blog Seres Urbanos | EL PAÍS» https://elpais.com/elpais/2018/01/15/seres_urbanos/1516017187_809596.html [accedido 8 febrero 2018]
- 20 minutos, «MásJaén.-Alcalá la Real cuenta con los primeros caminos escolares seguros y sostenibles de la provincia» <https://www.20minutos.es/noticia/3185707/0/masjaen-alcala-real-cuenta-con-primeros-caminos-escolares-seguros-sostenibles-provincia/> [accedido 8 febrero 2018]



5. OTRAS EXPERIENCIAS



- Mirror, «Parents upset by school's new "over the top" safety policy - Mirror Online» <https://www.mirror.co.uk/lifestyle/family/parents-upset-schools-new-over-11854327> [accedido 8 febrero 2018]
- Thegardenisland, «Safe Routes To School on the march again - The Garden Island» <http://www.thegardenisland.com/2018/02/04/hawaii-news/safe-routes-to-school-on-the-march-again/> [accedido 8 febrero 2018]
- Bild, «Kleine Füße für sicheren Schulweg - Hannover - Bild.de» <https://www.bild.de/regional/hannover/verkehrssicherheit/sicherer-schulweg-47154794.bild.html> [accedido 8 febrero 2018]
- Welt, «Mit i-Dötzchen intensiv üben: Ratgeber: Sicherer Schulweg - WELT» <https://www.welt.de/motor/news/article167483198/Ratgeber-Sicherer-Schulweg.html> [accedido 8 febrero 2018]
- The New York Times, «Bronx: Safe Routes to Schools - The New York Times» <http://www.nytimes.com/2006/12/01/nyregion/01mbrfs-routes.html> [accedido 8 febrero 2018]]
- La Nación, «Refuerzan los Senderos Escolares para mejorar la seguridad de los alumnos porteños - LA NACION» <https://www.lanacion.com.ar/2032074-refuerzan-los-senderos-escolares-para-mejorar-la-seguridad-de-los-alumnos-portenos> [accedido 8 febrero 2018]
- La Nación, «Cómo funcionan los Senderos Escolares y cuántos hay en Buenos Aires - LA NACION» <https://www.lanacion.com.ar/2032093-como-funcionan-los-senderos-escolares-y-cuantos-hay-en-buenos-aires> [accedido 8 febrero 2018]
- Safe Routes to School- JAPAN, «SRTS Lessons and Inspirations from Japan | Safe Routes to School National Partnership» <https://www.saferoutespartnership.org/resourcecenter/japan> [accedido 8 febrero 2018]



1. CAMINOS ESCOLARES
2. PROPUESTA BENIMACLET
3. FASES DEL ESTUDIO
4. EXPERIENCIAS
5. OTRAS





Espero su respuesta:

D. José Antonio Valverde Reguera
Alumno de la Escuela de Caminos, Canales y Puertos
Universidad Politécnica de Valencia
Tel.: +34 696 81 49 20
Correo: jovalre@cam.upv.es
Blog: <https://caminaseguroblog.wordpress.com>



UNIVERSITAT
POLITÈCNICA
DE VALÈNCIA



¡Gracias por
su tiempo!





2 ANEJO ENCUESTA

Encuesta de movilidad escolar



1. ¿En que curso estás?

- 5º primaria
- 6º primaria

2. ¿Cuántos años tienes?

- 9
- 10
- 11
- 12
- 13

3. Sexo

- Femenino
- Masculino

4. ¿En qué calle vives? (Dirección y número del patio)

5. ¿Cuánto tiempo tardas en llegar de casa al colegio?

- Menos de 5 min
- Entre 5 min y 10 min
- Entre 10 min y 15 min
- Entre 15 min y 20 min
- Entre 20 min y 30 min
- Más de 30 min

6. ¿Cómo vas por la mañana de casa al colegio?

- A pie
- En moto
- En bicicleta
- Bus-EMT
- Patinete
- Metro
- Coche

7. ¿Quién te acompaña por la mañana?

- Voy solo
- Madre/Padre
- Cuidador/a /Canguro/a
- Hermano/a
- Abuelo/a
- Otros familiares
- Amigos
- Vecinos
- Otros

8. ¿Cómo vuelves a casa a mediodía?

- A pie
- En moto
- En bicicleta
- Bus-EMT
- Patinete
- Metro

- Coche
- No vuelvo, como en el colegio.

9. ¿Quién te acompaña al colegio a mediodía?

- Voy solo
- Madre/Padre
- Cuidador/a /Canguro/a
- Hermano/a
- Abuelo/a
- Otros familiares
- Amigos
- Vecinos
- Otros

10. ¿Quién te recoge a la tarde?

- Voy solo
- Madre/Padre
- Cuidador/a /Canguro/a
- Hermano/a
- Abuelo/a
- Otros familiares
- Amigos
- Vecinos
- Otros

11. ¿Cómo describes el trayecto de casa al colegio?

- Largo
- Divertido
- Desagradable
- Seguro
- Feo
- Corto
- Aburrido
- Agradable

- Inseguro
- Bonito

12. ¿Cómo te gustaría ir y volver del colegio?

- A pie
- En moto
- En bicicleta
- Bus-EMT
- Patinete
- Metro
- Coche

13. ¿Te gustaria ir el bicicleta?

- Si
- No

14. ¿Tienes bicicleta?

- Si
- No

15. ¿Qué ventajas tiene para ti ir andando?

- Es cómodo
- Estar en forma
- Me gusta caminar
- Puedo ir con los amigos
- Ir hablando
- Tranquilidad
- Ninguna ventaja

16. ¿Qué dificultades tiene para ti ir a pie al colegio?

- No me gusta caminar
- El camino es largo
- El camino es feo
- Mis padres no me dejan

- El camino es peligroso
- La mochila pesa mucho
- Ninguna dificultad

17. ¿Un día que llueve con quien vas al colegio?

- Voy solo
- Madre/Padre
- Cuidador/a /Canguro/a
- Hermano/a
- Abuelo/a
- Otros familiares
- Amigos
- Vecinos
- Otros

18. ¿Un día que llueve como vas al colegio?

- A pie
- En moto
- En bicicleta
- Bus-EMT
- Patinete
- Metro
- Coche

19. ¿Hay cruces peligrosos?

- Si
- No

20. ¿Cuántos cruces peligrosos?

- 0
- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

- 6
- 7
- 8
- 9
- 10
- Más de 10

21. En nivel de peligrosidad del 0 al 5 siendo el 5 la mayor peligrosidad ¿Cómo de peligrosos son los cruces?

- 0
- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

22. ¿Entre qué calles están esos cruces peligrosos?

23. ¿Cómo son las aceras?

- Anchas
- Cortas
- Sucias
- Limpias
- Me es indiferente

24. ¿Te gustaría que hubiese carril bici?

- Si
- No
- Hay zona 30 y se va bien por la calzada

25. ¿Cuándo vas en coche cómo sueles bajar para ir al colegio?

- Suelo bajarme con el coche en doble fila lo más cercano al colegio
- Bien, pueden aparcar
- No voy en coche

26. ¿Cuándo vas en metro o bus como de cercana está la parada?

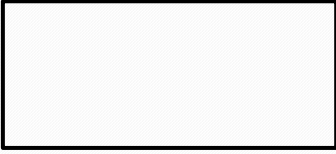
- Muy cerca
- Cerca
- Lejos
- Muy lejos
- No voy en bus o metro

27. ¿Te gustaría que hubiera aparca bicis en la puerta del colegio?

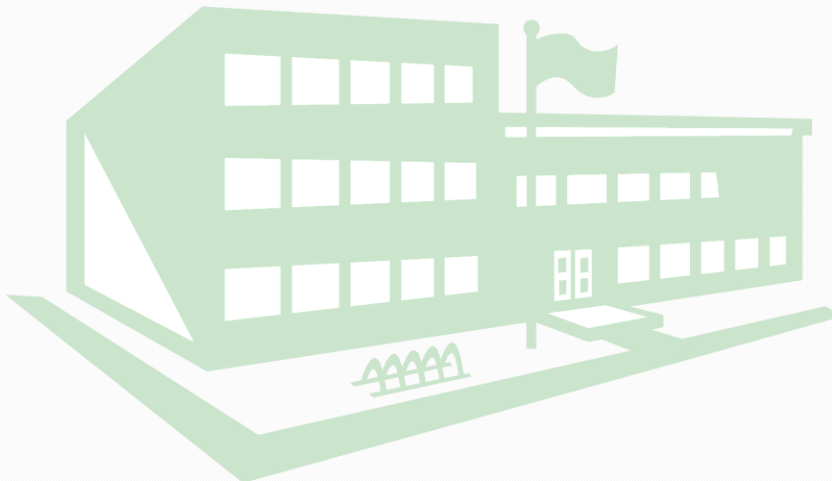
- Si
- No
- Me es indiferente



3 ANEJO DOSIER



*CAMINO ESCOLAR
SEGURO COLEGIO
MUNICIPAL DE
BENIMACLET*



INDICA SI ERES: CHICA CHICO

DOMICILIO (Escribe solo nombre de la calle y el portal):

CURSO:

ÍNDICE

- INTRODUCCIÓN.....2
- FICHA 1 (MI RUTA)4
- FICHA 2 (CONVIÉRTETE EN DISEÑADOR).....7
- FICHA 3 (ELEMENTAL MI QUERIDO WATSON)9
- FICHA 4 (¿Y TÚ CÓMO TE DESPLAZAS?)12

INTRODUCCIÓN

Las actividades que vas a realizar a continuación tienen el objetivo de saber de qué forma te desplazas al colegio y por qué calles pasas para que tu ruta sea fácil, segura y lo más completa posible. Gracias a esto podrás proponer las cosas que mejorarías en las calles por donde pasas y aquellas de su alrededor, por ejemplo mejoras en: Algún cruce peligroso, la falta de señales de tráfico, carril bici, aparcamientos, aceras más anchas, accesos a tu colegio, necesidad de una papelería, de un local de idiomas, un parque, una parada de bus, algún paso de cebrá, etcétera.

El viernes 20 de abril en el horario escolar, tus propuestas serán valoradas, realizaremos un taller conjunto y debatiremos todos en clase y con varias actividades aquello que necesitas para que tu ciudad, barrio y tus desplazamientos sean más seguros y cómodos para ir al Colegio Municipal de Benimaclet.

¡COMENZAMOS!



MI RUTA ESCOLAR

ACTIVIDAD 1

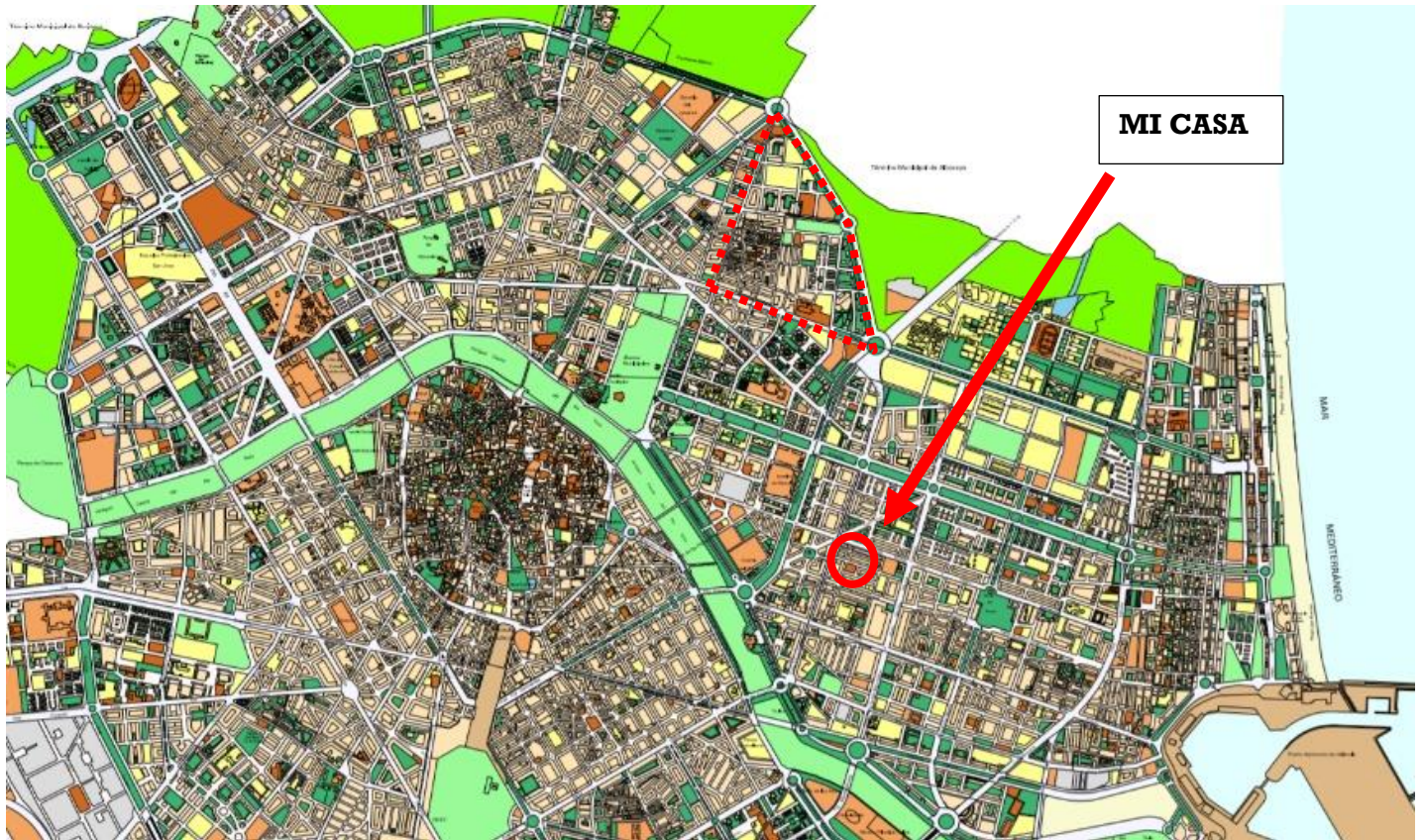


Ficha 1

En esta actividad tienes dos planos:

1. El primero es de la ciudad de Valencia, en el que se encuentra seleccionado el territorio alrededor de tu colegio que analizaremos en estas actividades. En este plano, tienes que enmarcar el lugar donde se encuentra tu casa, el nombre de la calle y número de portal, todo esto para saber si se encuentra dentro o fuera del territorio que vas a analizar.
2. El segundo plano es del territorio que vas a analizar alrededor de tu colegio. En el tienes que enmarcar con puntitos y nombrar las calles por donde pasas en tu ruta hacia la escuela. Si tuvieras por ejemplo una ruta diferente de la tarde a la mañana indícalo en el otro plano que hay.

EJEMPLO:



1. Calle Emilió Baró
2. Calle Reverend Rafael Tramoyeres
3. Calle Baró de San Petrillo
4. Calle d'Enric Navarro
5. Calle Mistral
6. Calle de la Murta
7. Calle de l'Arquitecte Arnau

ENUMERA POR ORDEN Y NOMBRA LAS CALLES POR LAS QUE PASAS PARA IR A LA ESCUELA:

POR LA MAÑANA:

POR LA TARDE:

CONVIÉRTETE EN DISEÑADOR

ACTIVIDAD 2

Ficha 2

En esta actividad tienes que realizar un dibujo libre. Escoge uno de los dos títulos y realiza el dibujo:

1. **Mi camino a la escuela. (Podrás dibujar como es tu camino ahora o como te gustaría que fuera en un futuro).**
2. **Entornos y alrededores de mi colegio. (Podrás dibujar como es el alrededor de tu colegio ahora o como te gustaría que fuera en un futuro).**



“ELEMENTAL MI QUERIDO WATSON”

ACTIVIDAD 3

Ficha 3

En la actividad anterior ya tenemos nuestro recorrido de las calles por las que pasamos en el territorio que estamos analizando.

Es hora de trabajar como el mejor detective, como estos hacen deberás ponerte en la piel de los mejores ingenieros, arquitectos, agentes de policía, alcaldes de la ciudad, e infinidad de profesionales que se encargan de todas las necesidades que tienen los ciudadanos para mejorar las ciudades. Algo así como jugar al Sim City o Clash of Clans construyendo tus ciudades y estrategias, pero en modo real y con tu territorio.

Es cuestión de coger tu plano y ruta escolar marcada y que rellenes los recuadros siguientes según lo que debes analizar.

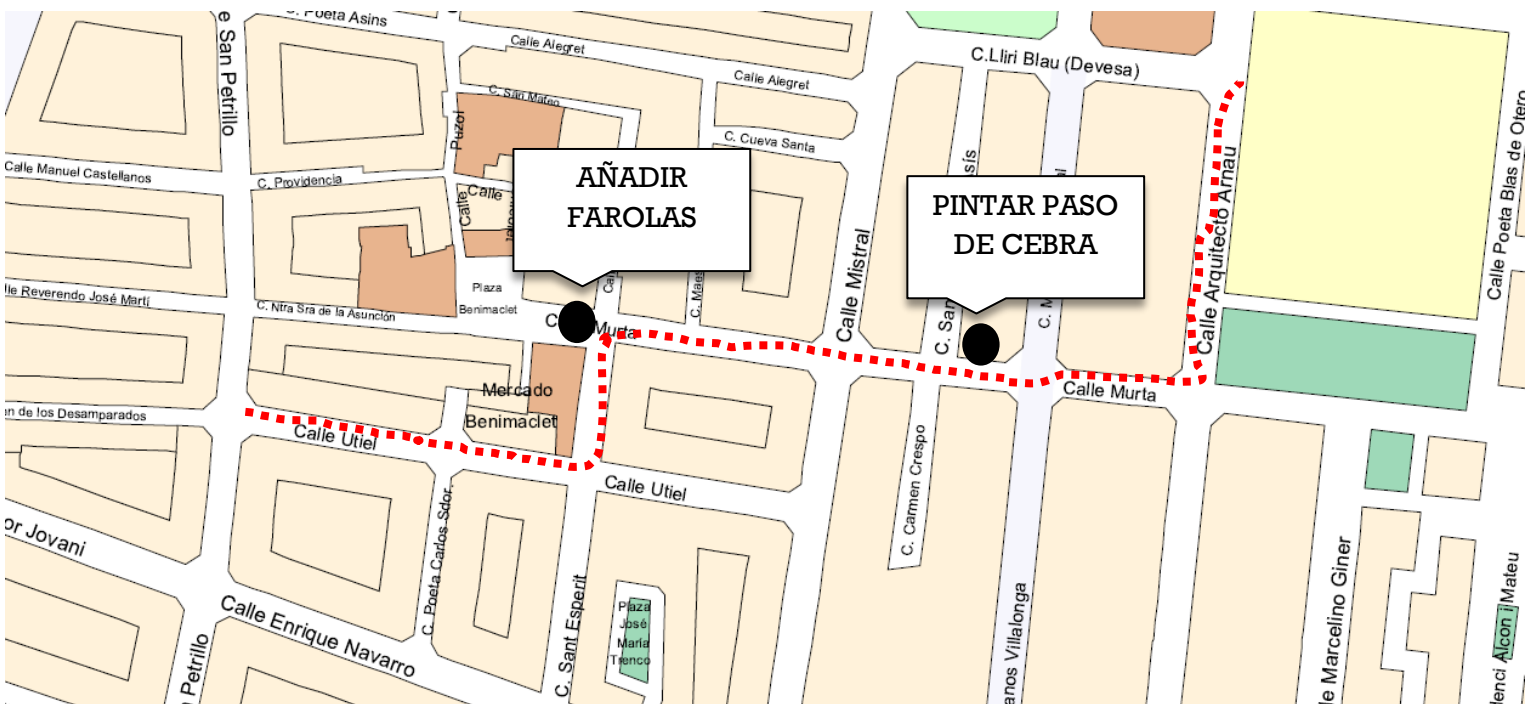


EJEMPLO:

¿Qué mejorarías en tu recorrido?	¿Dónde?	¿Por qué?
Añadir farolas	Calle Murta	Falta Luz
Paso de cebra	Calle Valladolid	Falta pintura
Acera	Calle Murta	Es muy estrecha

¿Qué encuentras en tu recorrido?	¿Dónde?	¿Para qué sirve?	Te gusta			¿Qué sensación te produce?
			NADA	POCO	MUCHO	
Aceras	Calle Murta	Cruzar			X	Seguridad

¿Qué actividad realizas al salir del cole?	¿Está dentro o fuera del plano?		¿Te gustaría realizarla en tu plano?	
	Dentro	Fuera	Si	Da igual
Clases de inglés				
Voy al parque				
La compra con familiar				



Dibuja de nuevo tu ruta en el plano que estamos analizando. Ahora tal y como en el ejemplo, rellena la tabla siguiente y añade en el plano de color VERDE el lugar donde se encuentra con número y descripción de aquello que mejorarías .

	¿Qué mejorarías en tu recorrido?	¿Dónde?	¿Por qué?
1			
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			
10			

Ahora rellena estas dos tablas, éstas no se representan en el plano:

¿Qué actividad realizas al salir del cole?	¿Está dentro o fuera del plano?		¿Te gustaría realizarla en tu plano?	
	Dentro	Fuera	Si	Da igual

¿Qué encuentras en tu recorrido?	¿Dónde?	¿Para qué sirve?	Te gusta			¿Qué sensación te produce?
			NADA	POCO	MUCHO	

¿Y TÚ CÓMO TE DESPLAZAS?

ACTIVIDAD 4

Ficha 4

Es importante que ahora analices tu tiempo, desplazamiento, saber en qué momentos varía, con quien sueles ir, que haces después del colegio, etc. Con eso podrás finalizar tu análisis del entorno de tu escuela y hacer que sea más seguro y cómodo para ti.

Lee bien y rellena de forma fácil cada uno de los puntos.



AHORA DE FORMA GENERAL CONTESTA:

1. ¿Cuánto tiempo tardas en llegar de casa al colegio?

- Menos de 5 min
- Entre 5 min y 10 min
- Entre 10 min y 15 min
- Entre 15 min y 20 min
- Entre 20 min y 30 min
- Más de 30 min



2. ¿Cómo describes el trayecto de casa al colegio?

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

3. ¿Cómo te gustaría ir y volver del colegio?

- A pie
- En moto
- En bicicleta
- Bus-EMT
- Patinete
- Metro
- Coche

4. ¿Te gustaría ir en bicicleta?

- Sí
- No

5. ¿Tienes bicicleta?

- Sí
- No

6. ¿Qué ventajas tiene para ti ir andando?

- Es cómodo
- Estar en forma
- Me gusta caminar
- Puedo ir con los amigos
- Ir hablando
- Tranquilidad
- Ninguna ventaja

7. ¿Qué dificultades tiene para ti ir a pie al colegio?

- No me gusta caminar
- El camino es largo
- El camino es feo
- Mis padres no me dejan
- El camino es peligroso
- La mochila pesa mucho
- Ninguna dificultad

8. ¿Hay cruces peligrosos?

- Sí
- No

9. ¿Cuántos cruces peligrosos?

- 0
- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10
- Más de 10

10. En nivel de peligro del 0 al 5 siendo el 5 el de mayor peligro ¿Cómo de peligrosos son los cruces?

- 0
- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

11. ¿Entre qué calles o en qué calle están esos cruces peligrosos?

12. ¿Cómo son las aceras?

- Anchas
- Cortas
- Sucias
- Limpias
- Me es indiferente

13. ¿Te gustaría que hubiese carril bici?

- Si
- No
- No hace falta las bicis van por la carretera

14. ¿Te gustaría que hubiera más aparca bicis en la puerta del colegio?

- Si
- No
- Me es indiferente

15. ¿Tú colegio tiene buenos accesos?

- Si
- No
- Me es indiferente

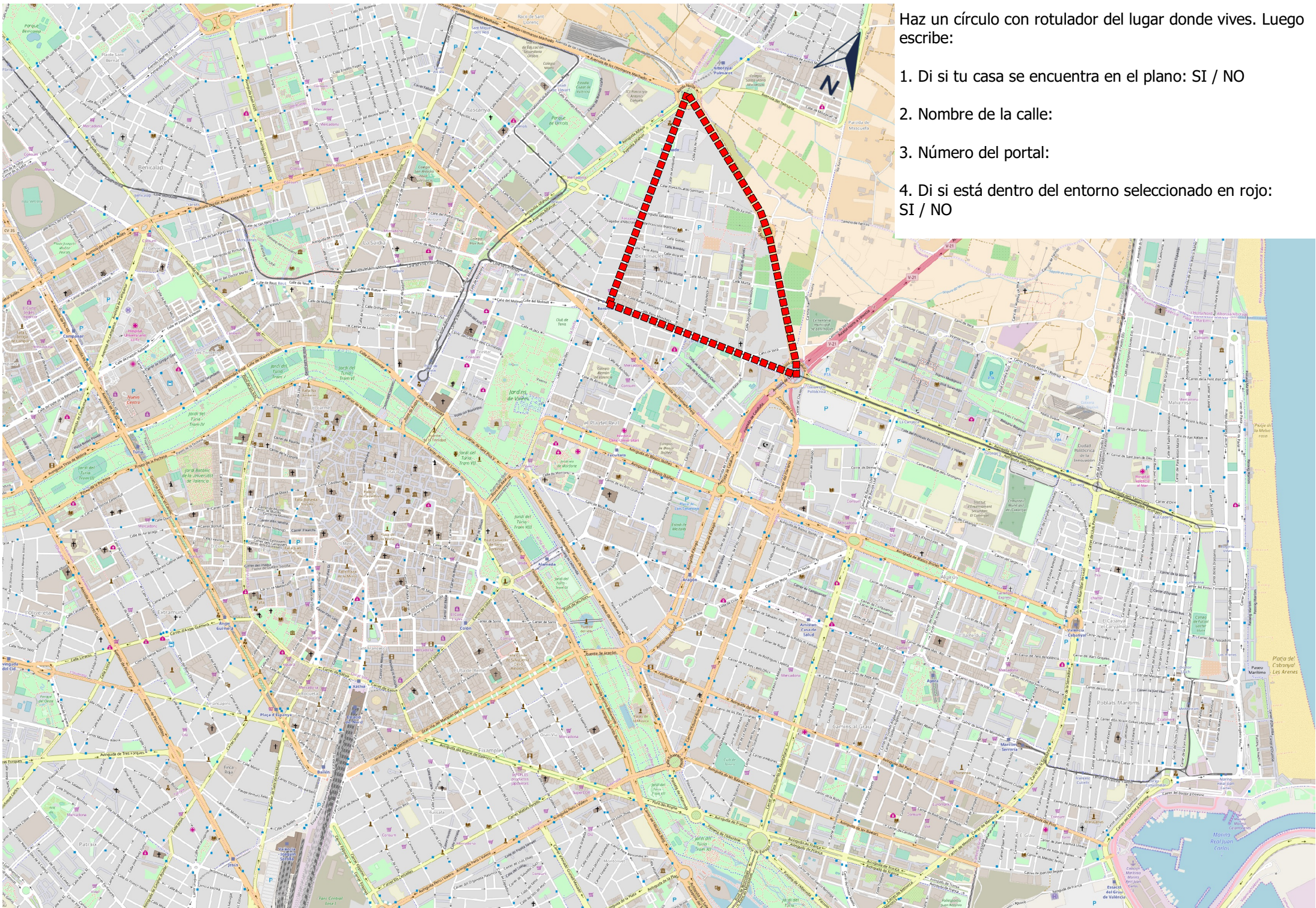
16. ¿Qué se puede mejorar en el alrededor de tu colegio?

17. **¿Qué actividad te interesaría hacer cerca de tu colegio?**

**¡Te has convertido
en un gran urbanista,
nos vemos el Viernes
20 de Abril!**



4 ANEJO PLANOS DE TRABAJO TALLER



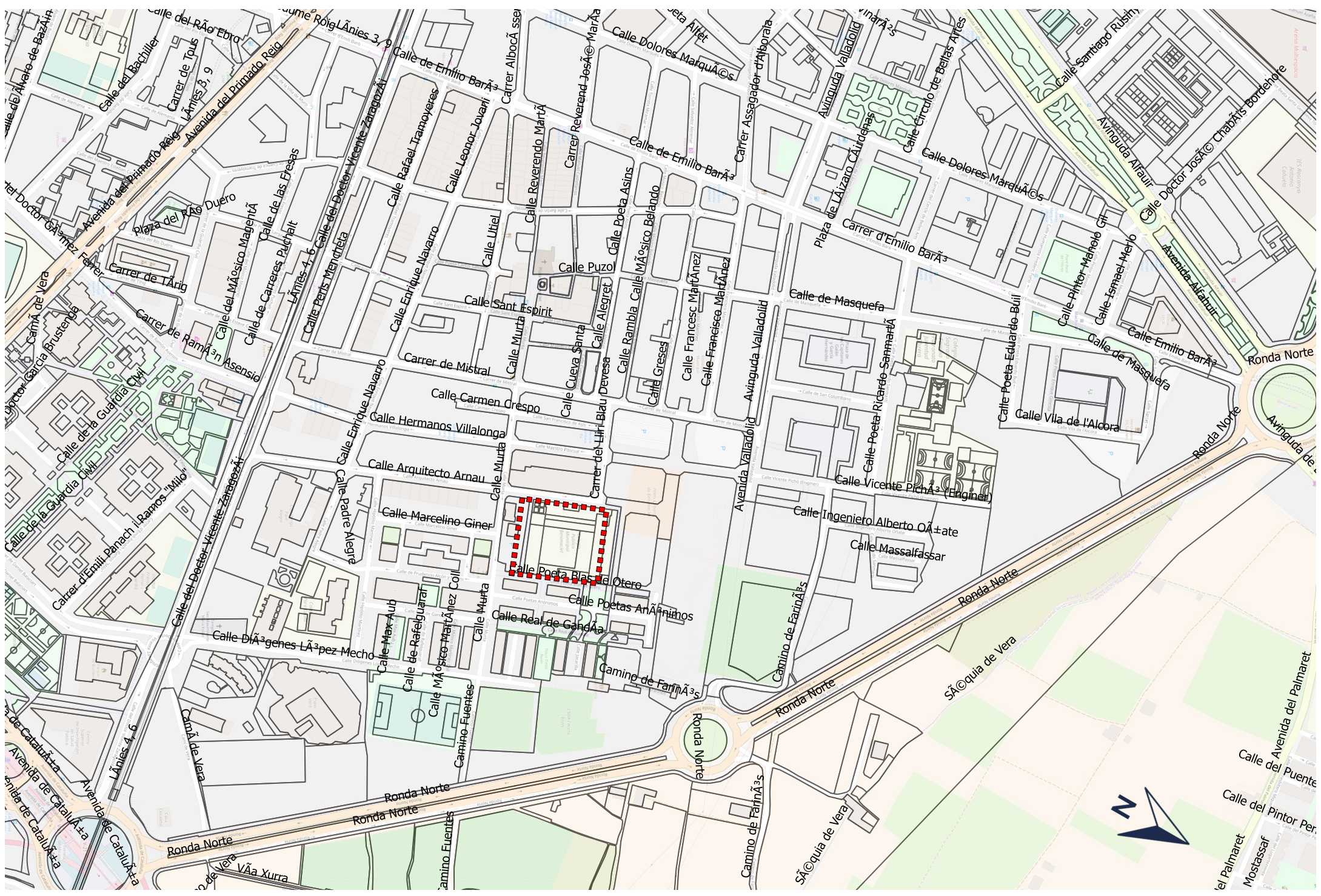
Haz un círculo con rotulador del lugar donde vives. Luego escribe:

1. Di si tu casa se encuentra en el plano: SI / NO

2. Nombre de la calle:

3. Número del portal:

4. Di si está dentro del entorno seleccionado en rojo: SI / NO





5 ANEJO FOCUS GROUP

Objetivo: Afianzar que los datos recogidos por los niños concuerdan con la mentalidad de los padres. Y analizar si la mentalidad que tienen concuerdan con su actividad del día a día.

Los caminos seguros escolares surgen de la insostenible vida de las ciudades y de un modelo que se ha implantado no hacia el humano y diferente a lo que se debería de pensar como es la vida social, la proximidad de los servicios y la necesaria vida sana. Pero esto dista de las complicaciones que seguimos teniendo en las periferias de las ciudades y como se ha priorizado la independencia, añadiendo además la cantidad de cambios sociales venidos por la globalización, más individualización de las trayectorias vitales, menos espacios estables, más fragilidad de las estructuras familiares, generación de la precariedad laboral, aspectos que se van dejando sentir en las ciudades.

El modelo de desplazarnos en las ciudades es el transporte privado y además ha sido símbolo de comodidad y estatus social.

1. Qué pensáis de las nuevas políticas que se están realizando en la ciudad, pacificación en las calles, peatonalización, menos estacionamientos para coches.
2. Como veis los proyectos participativos? os informáis estáis al tanto de que proyectos se van a realizar en vuestro barrio como por ejemplo el de la calle Murta. Conocéis Decidim Valencia los presupuestos participativos que se realizan para que los proyectos y necesidades en los barrios se lleven a cabo.
3. A veces nos quejamos un poco de los servicios e instalaciones que tenemos en nuestros barrios pero a parte de eso hacemos algo para implicarnos o no tenemos tiempo en el día a día.
4. Si no tenemos tiempo como os gustaría que se tomaran estas decisiones

El camino escolar es una actividad que se realiza en el día a día, además es por ello una de las actividades necesarias, es decir, de cumplimiento obligatorio. Es la actividad que hemos realizado con algunos de los alumnos del centro y al final lo que se pretende es saber como, por donde, desde donde se desplazan los niños para ir a la escuela.

5. Qué creéis que son los caminos seguros escolares?
6. Como ibais al colegio de pequeños? Y que pensáis que ha cambiado?
7. A que dedicabais el tiempo libre? Jugabais en la calle?
8. Como veis el camino de vuestros hijos hacia la escuela?
9. Cuál creéis que es la edad idónea para que el niño se vaya solo a la escuela?
10. Si no lo hacéis antes porque es?
11. Cual es vuestra forma de desplazaros habitualmente?
Colegio

Trabajo
Al centro
En el barrio
Si vais a un centro comercial
A los hospitales

12. Preferís comprar en un centro comercial o en calles comerciales?
13. Que opináis de las terrazas de Benimaclet?

Buenos los caminos escolares no es solo diseñar y aplicar unas medidas sino que supone un proceso pedagógico, social y técnico que facilite la reconstrucción de un espacio urbano, normas de convivencia y actitudes en favor de desplazamientos más seguros, saludables y sostenibles, una ocupación de suelo con diversidad social, una mejora de los servicios del entorno, en los desplazamientos y una renovación (modernizarse).

1. Que sería para vosotros modernizar la zona donde vivís?
2. Creéis que teneis acceso a todos los servicios de forma fácil y cercana?
3. Que opináis de la ciudad de valencia en este aspecto?
4. Y ahora si hablamos de Benimaclet ¿Cómo veis la zona pensáis que hay algo que se podía mejorar?
5. Y ahora en el entorno escolar ¿Hay alguna actividad que pensáis que realizarían vuestros hijos o incluso vosotros a la salida del colegio y que sea necesaria?
6. Como pensáis que está el transporte público en el barrio?
7. Como deseáis que fueran los exteriores de esta escuela he observado los descampados que hay. Y bueno algunos accesos.
8. Sois conscientes de la contaminación que provocan los coches hacia la atmósfera?
9. Aun así hay muchos desplazamientos que se realizan en coche porque creéis que es?

Cuando hablamos de la utilización del coche es curioso porque todos sabemos lo que contamina y aun así seguimos utilizándolo. Otro apunte curioso es como nos mostramos según la visión y que usuario somos. Es decir, cuando somos peatones nos molestan los coches y además creemos que son peligrosos para nuestros hijos y si vamos en el coche odiamos las calles peatonales, los cortes en algunas, las restricciones y que no haya estacionamiento.

1. Como pensáis que arreglamos esta manía de utilizar el coche?

A veces no nos damos cuenta, pero realmente cuando paseamos y sobretodo cuando hablamos con nuestros hijos les decimos por donde deben ir y que vayan por zonas donde hay gente. Es decir, nos importa que haya gente en la calle porq nos da seguridad y además somos curiosos de ver otras actividades que se realizan. Sin embargo nos parece bien que se hagan zonas como la ronda norte.

2. Porque pensáis que es esto?

En los últimos meses se ha debatido cual será la forma del barrio de Benimaclet en toda su zona que no está construida, no se si sabeis que los terrenos pertenecen a una constructora llamada Urbem, también al banco BBVA y por otro lado al banco del SAREB. La propuesta por el agente urbanizador que es la empresa URBEM era la siguiente.

3. Además hace poco se realizó un proceso de participación vecinal que se llamaba Benimaclet es futur, lo conocéis?
4. Que pensáis de las dos propuestas?
5. Hacia cual os acercáis más?
6. Se habla bastante de los huertos urbanos que opináis de estos?

Por último os quería enseñar un poco hacia donde van las propuestas de las encuestas realizadas en el colegio.



Benimaclet

Urbem intenta desarrollar el plan de Benimaclet ante la falta de vivienda

La promotora busca oportunidades de inversión en suelo y hoteles tras superar el concurso

Ramón Ferrando | Valencia | 05.07.2017 | 09:34

La promotora valenciana Urbem tiene intención de desarrollar el PAI de Benimaclet ante la falta de suelo para vivienda nueva una vez que se ha recuperado el sector en Valencia. La compañía de la familia Pastor busca oportunidades de inversión en el desarrollo de suelo, la promoción de viviendas y la compra o construcción de hoteles tras superar el concurso de acreedores en los que ha estado inmersa en los últimos años. La compañía tiene ahora recursos para afrontar nuevas operaciones después de la venta de un solar para cuatrocientas viviendas por 27 millones de euros a la constructora que cotiza en Bolsa Neinor Homes.



Urbem intenta desarrollar el plan de Benimaclet ante la falta de vivienda

Tina Pastor, consejera delegada de la compañía e hija del fundador José Pastor, explicó ayer que una de sus prioridades es el desarrollo del PAI. «Nosotros somos los agentes urbanizadores virtuales después de que el juez nos haya dado la razón. Ahora nos queda negociar con el ayuntamiento. Si optamos por sacar adelante, el proyecto original el plan se podría activar antes de fin de año», explicó Pastor.

La consejera delegada de la compañía precisó que el PAI de Benimaclet es para 1.700 viviendas y su desarrollo tiene un coste previsto de nueve millones de euros. Urbem está muy interesada en el desarrollo del suelo porque tiene una gran bolsa que le permitiría construir aprovechando el nuevo ciclo inmobiliario que se ha abierto tras la crisis. «Creemos que es el momento de gestionar el suelo. Allí nosotros tenemos el 27 %. La otra pastilla importante es del BBVA y el resto de particulares o bancos como la familia Alcón (en concreto del hermano de María José Alcón). El grupo Teresa también tenía suelo, pero ahora se lo ha quedado la Sareb», precisó.

De momento, Urbem -como adelantó Levante-EMV- va a promover 104 viviendas de protección oficial en frente de La Fe. Los pisos contarán con piscina y costaran sobre 1.800 euros el metro cuadrado.

Comunidad Valenciana

Benimaclet quiere cambiar 1.300 viviendas por un gran parque con huerta

- ▶ El Ayuntamiento asume el proyecto elegido por los vecinos después de un proceso participativo en el que han colaborado la Universitat y la Politècnica.
- ▶ EL Consistorio creará una mesa de diálogo con los propietarios de los terrenos para reducir el número de pisos e integrar la huerta con el barrio en un gran parque.

Carlos Navarro Castelló [Seguir a @carlosnc78](#)

19/06/2017 - 15:37h



El ayuntamiento vuelve a suspender a Urbem como urbanizador en Benimaclet

Fuerza a los promotores del PAI, que ganaron el recurso contra la primera anulación, a presentar un diseño consensuado con los vecinos

Hortensia García | València | 20.07.2017 | 04:15

La Comisión de Urbanismo aprobará el próximo lunes la suspensión, por segunda vez, como agente urbanizador del PAI de Benimaclet de la promotora Urbem. El ayuntamiento retiró a Urbem la condición de urbanizador al haber transcurrido varios años sin desarrollar este PAI, uno de los más antiguos de la ciudad y ubicado en la frontera de la ciudad con la huerta de Alboraiá, donde había proyectadas varias torres con 1.300 viviendas. La promotora, que ha superado un concurso de acreedores, recurrió la anulación en los tribunales y ganó

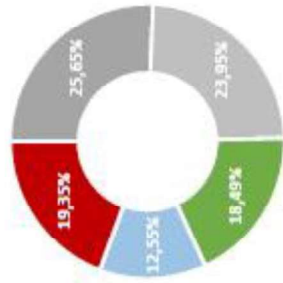
recuperando así la condición de agente urbanizador. Ahora se sabe que el ayuntamiento ha vuelto a activar el proceso de revocación de dicha condición subsanando el defecto de forma que motivó la anulación por parte del juez de la resolución que quita la condición de urbanizador a Urbem. Durante los años de la crisis y parón inmobiliario estos solares han funcionado como huertos urbanos. Los vecinos presentaron al ayuntamiento una propuesta para rediseñar la urbanización de esta bolsa de suelo con propuestas, entre ellas, los huertos urbanos, que ahora el Govern de la Nau quiere que el nuevo agente urbanizador incorpore en la medida de lo posible y respetando el aprovechamiento urbanístico del sector.



El ayuntamiento vuelve a suspender a Urbem como urbanizador en Benimaclet

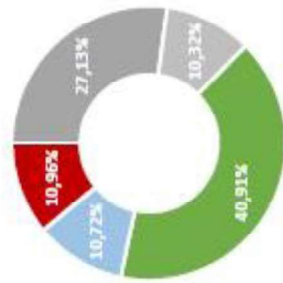


Vigent PRIM 2003



■ Ronda ■ Viarintern ■ Verd ■ Equipaments ■ Privat

Benimaclet és futur



■ Ronda ■ Viarintern ■ Verd ■ Equipaments ■ Privat





6 ANEJO PRESENTACIÓN CONGRESO



“Propuesta metodológica
para el diseño de caminos
escolares seguros,
aplicación en el barrio de
Benimaclet, Valencia, España”

Jose Antonio
Valverde Reguera

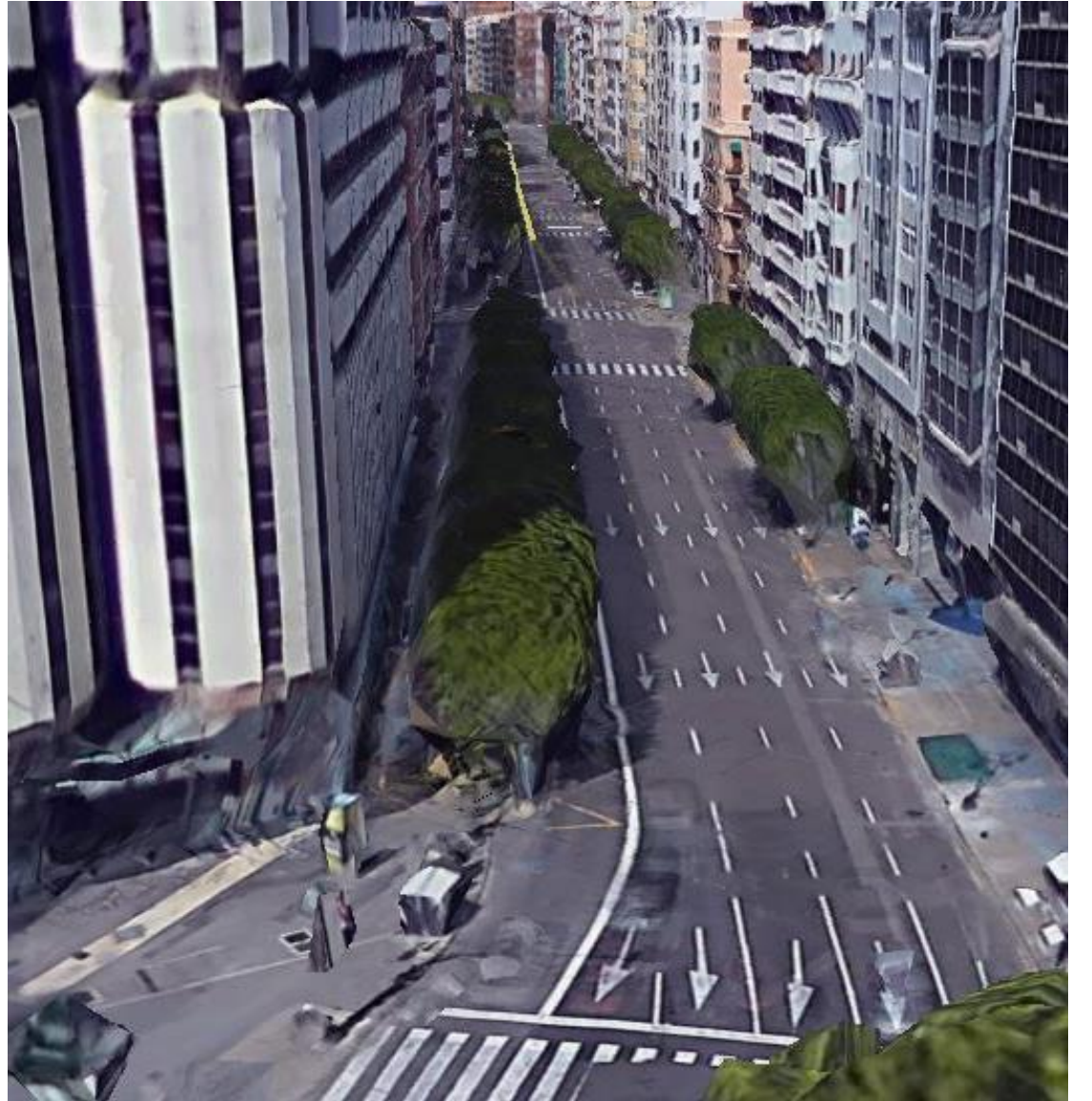


¿CÓMO ERAN ANTES SUS
CIUDADES?

¿CÓMO IBAN A LA ESCUELA?

¿CON QUIÉN IBAN?

¿CÓMO HAN CAMBIADO?





LA CIUDAD

“Era el mejor de los tiempos, era el peor de los tiempos, la edad de la sabiduría, y también de la locura; la época de las creencias y de la incredulidad; la era de la luz y de las tinieblas; la primavera de la esperanza y el invierno de la desesperación. Todo lo poseíamos, pero no teníamos nada; caminábamos en derechura al cielo y nos extraviábamos por el camino opuesto...”

Historia de dos ciudades, Charles Dickens.



LO INTELIGENTE

“Todo lo inteligente ya ha sido pensado, solo tienes que tratar de pensarlo una y otra vez ”.

Johann Wolfgang Goethe.



PERSONAS

“Las personas deberían tener voz para decidir cómo deberían ser las áreas urbanas, y qué tipo de proceso de urbanización debería tener lugar”.

Lefebvre.

“No son las piedras sino las personas las que construyen la ciudad”.

Aristóteles.



CAMINO

“Se han registrado asombrosos progresos técnicos, pero claro, al mismo tiempo nos sentimos prisioneros de estos mismos avances”

J.L. Sampedro.



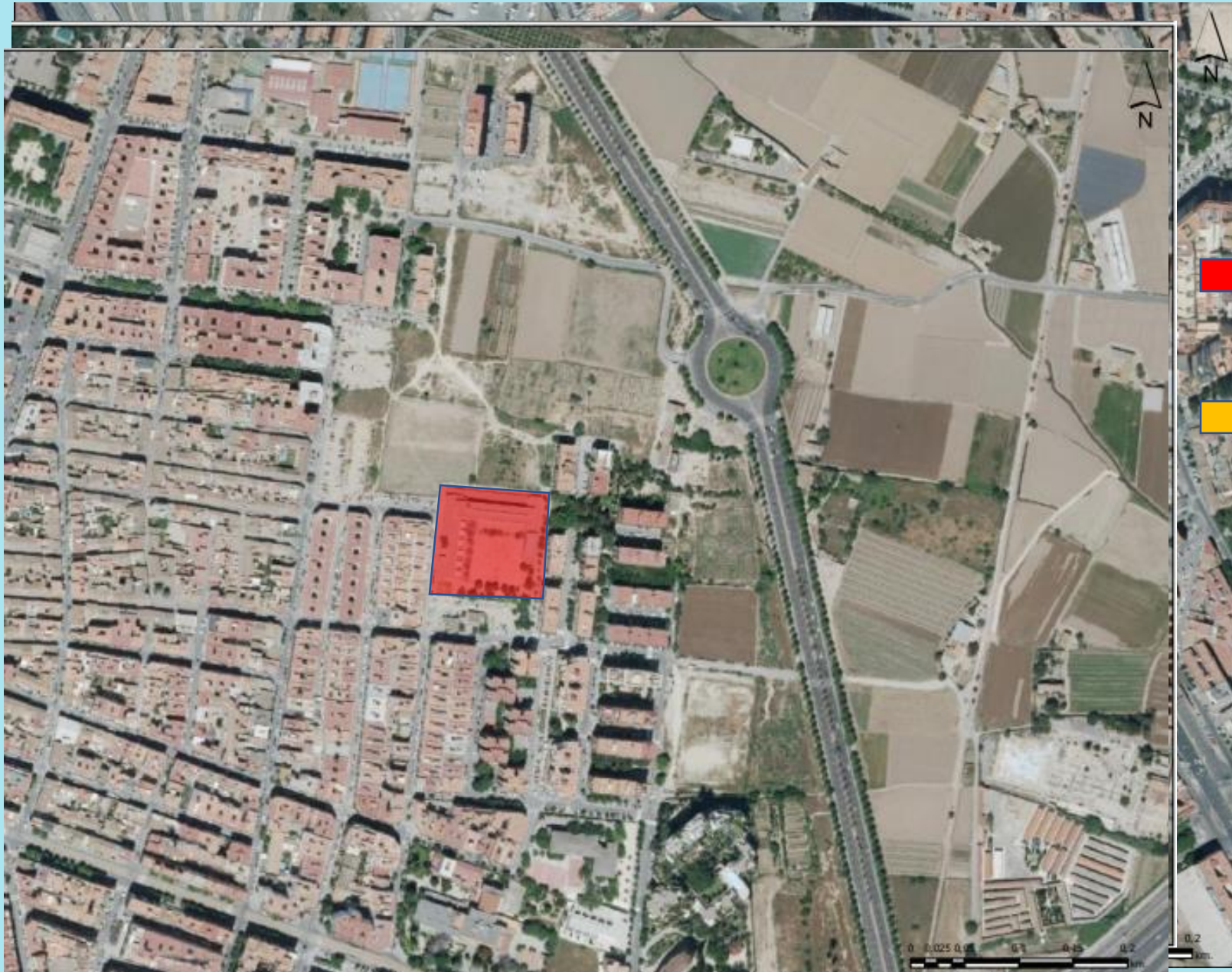
CIUDAD



LO
INTELIGENTE

PERSONAS

CAMINO



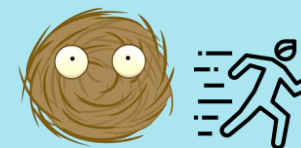
Colegio
Fernando
de los
Ríos

Colegio
Municipal
Marti
Benmaclet
Sorolla

Colegio
Camarena
IES Malilla



Gentrificación :



“Sin habitantes no hay ciudad”

**Perdida de identidad
y “Museificación”:**



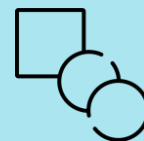
“La ciudad como parque de atracciones”

**El coche transporte
del pasado:**



“Alternativa al coche para la ciudad y para llegar a la ciudad”

Convivencia:



“Falta de mezcla”



CIUDAD



LO
INTELIGENTE

PERSONAS

CAMINO



CIUDAD

LO INTELIGENTE



PERSONAS

CAMINO

PS WELT

FAHRBERICHTE & TESTS MODELLE AUTO DER WOCHE PETROLHEADS BOOTE & YACHTEN

AUTO-NEWS MIT KÖTZCHEN INTENSIV ÜBEN

Ratgeber: Sicherer Schulweg

Veröffentlicht am 08.08.2017 | Lesedauer: 2 Minuten



Lifestyle Family

Parents upset by school's new 'over the top' safe

Pupils have been told they must be accompanied by parents until they're in the school grounds

By Matt Jackson & Joshua Barrie 11:46, 15 JAN 2018 6 COMMENTS UPDATED 07:46, 16 JAN 2018



las naciones sino también y ante todo por una

SRTS Lessons and Inspirations from Japan

National Partnership deputy director visited Tokyo to examine their walk to school practices

Safe Routes to School National Partnership deputy director, Margo Pedrosa, visited Tokyo in May 2011 to examine their walk to school practices. The visit was made possible through the vision of Leonard J. Schoppa, professor of politics at the University of Virginia and a grant from the Japan Foundation. Below are Margo's observations. Photos are ©2011 Skye Fitzgerald.



Japan is a world away when it comes to walking to school. Just 1.7% of Japanese children ride the bus to school, and children walk to school in groups, unaccompanied by their parents—even first graders. Japanese law requires that elementary schools be sited so that all children served live within no more than 2.5 miles.

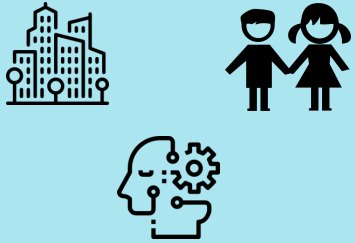






Camino Escolar Seguro como resurgir de otras actividades

La mejora de la calidad del entorno urbano de las rutas escolares permite el resurgir de otras actividades que forman parte del espacio común lleno de vida y más seguro para que los infantes puedan desplazarse en ellos.



CIUDAD
LO
INTELIGENTE

PERSONAS



CAMINO

	Calidad del entorno físico	
	Baja	Alta
Actividades necesarias	●	●
Actividades opcionales	●	●
Actividades 'resultantes' (sociales)	●	●

FUENTE: Pag 19. Libro "La humanización del espacio urbano" Jan Gehl



Camino Escolar Seguro como resurgir de otras actividades



CIUDAD
LO
INTELIGENTE

PERSONAS



CAMINO



Yokohamashiritsuichigao Elementary School. FUENTE: Google Maps



Encontrarse

Se deben diseñar espacios que cubran la “necesidad de contacto” y de “estímulo”. Para llegar a intensidades de contacto más altas y cubrir la “necesidad de contacto”, debemos diseñar el entorno urbano hacia aquellos contactos de baja intensidad (pasivos y casuales) que abrirán la oportunidad y evolucionarán hacia contactos más frecuentes que aumenten la posibilidad de actividad en el entorno:

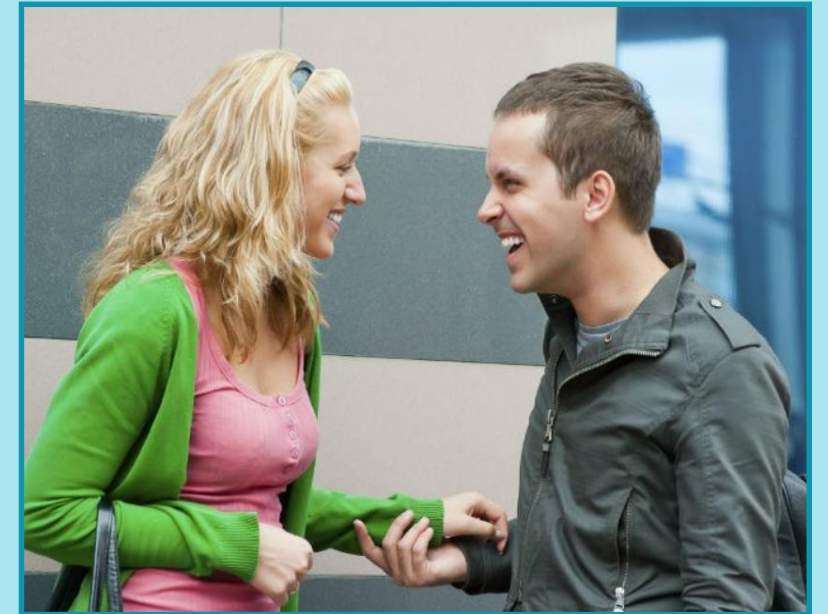


CIUDAD
LO
INTELIGENTE

PERSONAS



CAMINO



Intensidad alta	↑	Amigos íntimos
		Amigos
		Conocidos
		Contactos casuales
Intensidad baja		Contactos pasivos ('de ver y oír')



¿Una cuestión de número o de tiempo?

El que una calle pertenezca a la ruta escolar por la que pasan varios niños, no la hace del todo segura por este simple motivo. Las personas deberían tener lugares en su entorno urbano que inviten a quedarse, participar y poder observar.

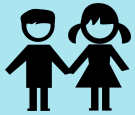
Por lo tanto, para que el proceso de las rutas escolares sea más positivo, la importancia quizás debe reflejarse en el tiempo que las personas pasan en el entorno urbano que rodea a las rutas.

No es el número de acontecimientos o personas lo que nos ofrece el nivel de calidad en nuestro entorno urbano, sino más bien la duración del acontecimiento y el tiempo que las personas pasan en el exterior de ese entorno urbano.

Ejemplo:

$$30 \text{ Personas} \times 6 \text{ min} = 180 \text{ min}$$

$$6 \text{ Personas} \times 30 \text{ min} = 180 \text{ min}$$



CIUDAD

LO
INTELIGENTE

PERSONAS



CAMINO



Integrar o segregar

Dos aspectos diferenciados que según su utilización pueden llegar a transformar nuestras ciudades.

De forma que a posteriori nos encontremos contextos de diversidad social donde las actividades sean más inclusivas y el caminar a cualquier hora por sus calles nos proporcione sensación de seguridad y de un ambiente vivo. Por otro lado, en los contextos de exclusividad funcional experimentaremos menos oportunidad de actividad, una movilidad más marcada y que caminar en ciertas horas del día produzcan la sensación de un ámbito con menos vida e inseguro.



CIUDAD
LO
INTELIGENTE

PERSONAS



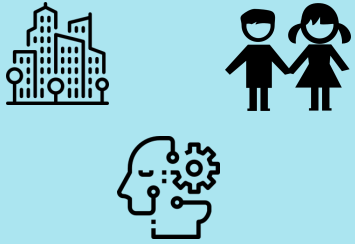
CAMINO





Agrupar o Dispersar

Cuando las actividades y personas se agrupan surgen acontecimientos estimulantes entre las personas. Pero agrupar no significa siempre que sea la mejor solución. Es probable que en algunas situaciones queramos diseñar los entornos algo más dispersos y aislados que nos proporcionen zonas también más tranquilas como complemento a zonas más animadas.

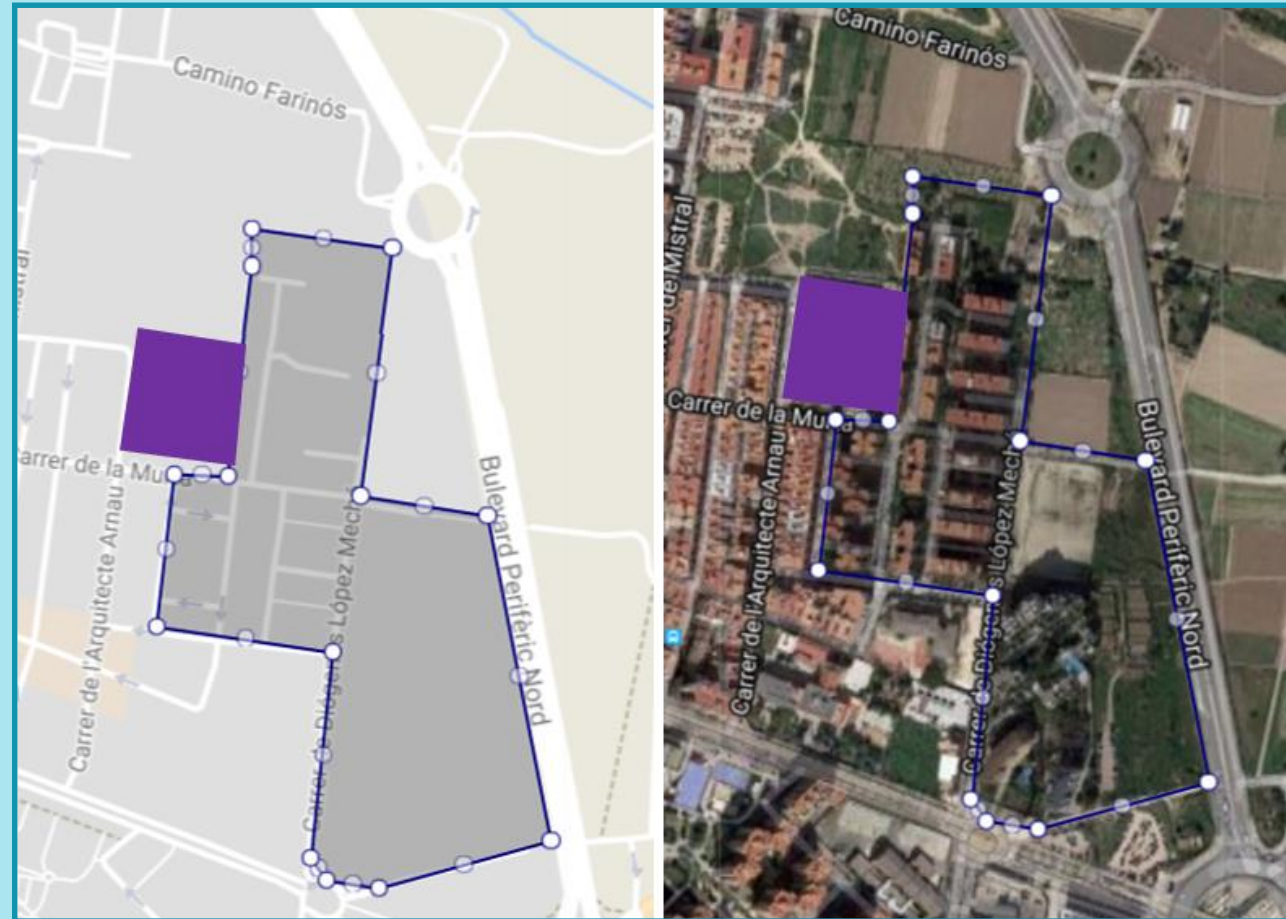


CIUDAD
LO
INTELIGENTE

PERSONAS



CAMINO





Abrir y cerrar

En ocasiones abrir para compartir las experiencias entre el entorno público y privado, y tener en cuenta la distancia entre los que la “experimentan” puede ayudar a aumentar el estímulo sensorial y reforzar el feedback.



CIUDAD
LO
INTELIGENTE

PERSONAS



CAMINO



Experiencias sensoriales y de estímulo. FUENTE:
<http://www.betterphoto.com/gallery/dynoGallDetail.asp?photoID=152151>



Mirando la obra. FUENTE: <http://elmundodemrgoat.blogspot.com.es/2011/03/seis-jubilados-espanoles-viajan.html>



“Se han registrado asombrosos progresos técnicos, pero claro, al mismo tiempo nos sentimos prisioneros de estos mismos avances”

Por qué no debe usted llevar en coche a su hijo al cole

- **Psicólogos alemanes alertan de que los «padres taxi» están creando la generación «asiento de atrás»**

Children’s travel to school: satisfaction, current mood, and cognitive performance. Jessica Westman.



«Es un error fatal, se hace un gran daño a los niños»

«Es muy necesario que los padres repiensen el camino a la escuela de sus hijos y los efectos que este tiene en las aulas»

«más cansados»

a lo largo del día, muestran un comportamiento «más pasivo» y una «menor confianza en sí mismos».



CIUDAD

LO
INTELIGENTE

PERSONAS

CAMINO





¿Cuál es mi propuesta?

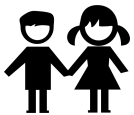


CIUDAD

LO
INTELIGENTE

PERSONAS

CAMINO





CIUDAD

LO INTELIGENTE

PERSONAS

CAMINO





Criterion distances and environmental correlates of active commuting to school in children.

Autora: Sara D'Haese en Gante. Bélgica. Facultad de Medicina y Ciencias de la Salud, Departamento de Circulación y de Ciencias del Deporte. (2011).

Conclusión: La distancia del hogar a la escuela es un correlato importante del modo de transporte a la escuela en los niños. Las intervenciones para promover los desplazamientos activos en los 11-12 años de edad deberían concentrarse en los niños que viven dentro de la distancia criterio de 3,0 kilómetros.

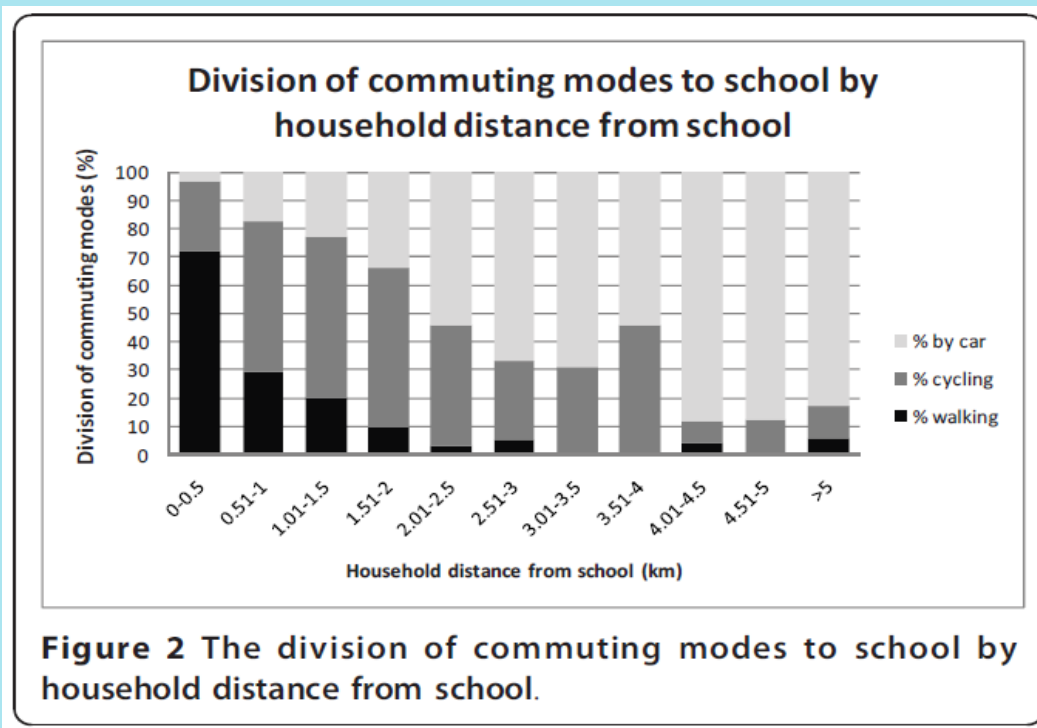


CIUDAD

LO
INTELIGENTE

PERSONAS

CAMINO





Environmental and socio-demographic associates of children's active transport to school: a cross-sectional investigation from the URBAN Study .

Autora: *Melody Oliver*. Potencial Centro Humana, Universidad de Tecnología de **Auckland, Nueva Zelanda**. (2014)



CIUDAD

LO
INTELIGENTE

PERSONAS

CAMINO



- El transporte activo a la escuela pueden contribuir a los niños en la actividad física y la salud.
- Distancia a la escuela es el factor que influye en el medio ambiente que prevalece en los niños.
- Sugieren que las distancias de criterio de 1,5 kilometros y 3,0 kilometros son las óptimas.
- Dentro de las distancias una alta proporción de niños que no conmutan de forma activa a la escuela.
- Identificaron una distancia de 800 m en una dirección como siendo apropiados para sus hijos, aproximadamente equivalente a unos 15 minutos a pie [65].
- Distancias a menos de 15 minutos a pie a la escuela, los padres informaron que era demasiado lejos 66%
- Niños que viven a menos de 400 metros de la escuela, el 21% era todavía impulsado por coche
- Los desarrollos urbanos actuales tendrán efectos a largo plazo sobre la captación de transporte activo



Evaluation of the Victorian Ride2School program: impacts and insights into promoting active travel to school

Autores: *Ene Garrard* , *Sharyn Crawford*. Escuela de Salud y Desarrollo Social, Universidad de Deakin, **Burwood**, (2015).



CIUDAD

LO
INTELIGENTE

PERSONAS

CAMINO



- La actividad física a través de los viajes activos ayuda a los niños y adolescentes para alcanzar los niveles recomendados de moderada a vigorosa actividad física (Cooper 2003).
- Participación de los padres en el cambio de comportamiento de viaje es crucial, ya que los padres son los principales responsables de tomar decisiones acerca de cómo sus hijos viajan a la escuela. También es importante comprender las motivaciones y los procesos mediante los cuales las organizaciones tales como escuelas se comprometen a promover el turismo activo. (Rose 1999)
- Los niños disfrutaban de pie y en bicicleta. Los padres también expresan sus preferencias por los viajes activos, pero se ven limitados por factores sociales, políticas y factores ambientales. (*Garrard* 2009).
- Los pequeños cambios se pueden lograr, al menos en el corto - plazo, a través de programas tales como las rutas escolares seguras.



PROPUESTA COLEGIO MUNICIPAL DE BENIMACLET

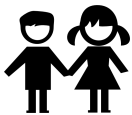


CIUDAD

LO
INTELIGENTE

PERSONAS

CAMINO



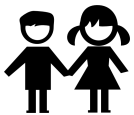


CIUDAD

LO
INTELIGENTE

PERSONAS

CAMINO



7. Dossier de actividades para...

8. Equipo de técnicos (Arquitectos, topógrafos, profesores) para varios talleres.

9. Codificación de datos.

10. Análisis y propuestas.



SITUACIÓN
4. EXPERIENCIAS

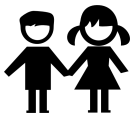


CIUDAD

LO
INTELIGENTE

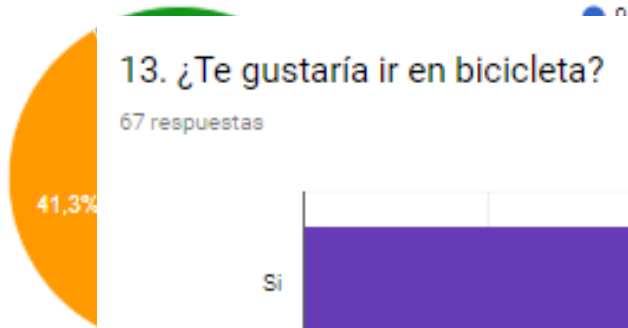
PERSONAS

CAMINO



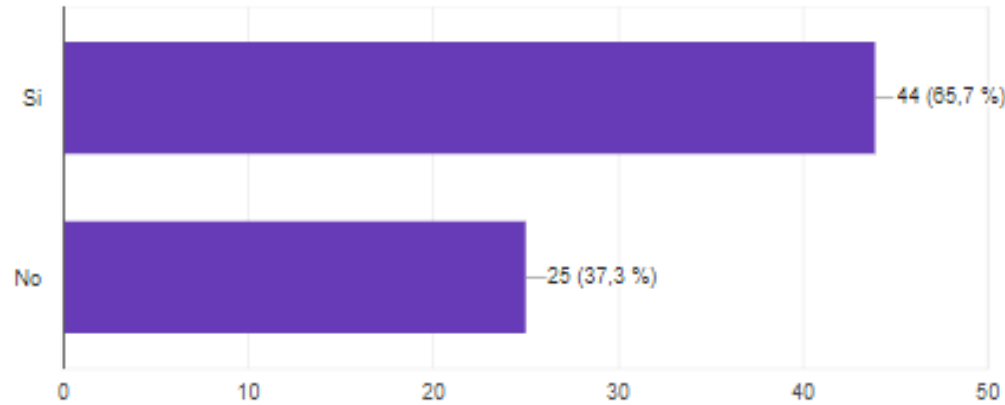
2. ¿Cuántos años tienes?

75 respuestas



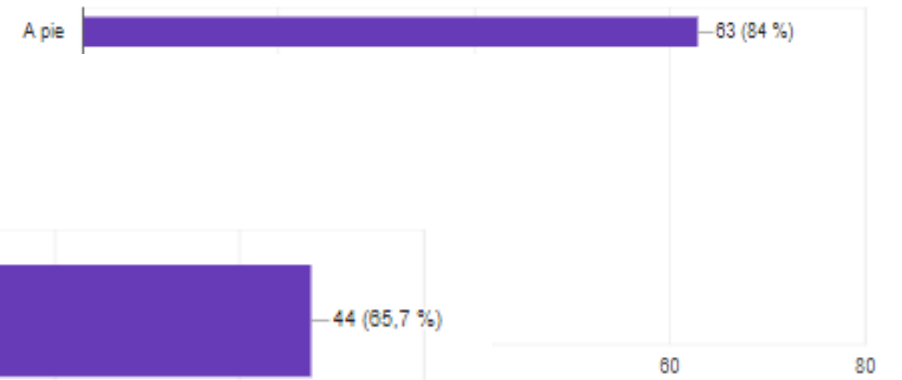
13. ¿Te gustaría ir en bicicleta?

67 respuestas



10. ¿Cómo vuelves por la tarde del colegio a casa?

75 respuestas

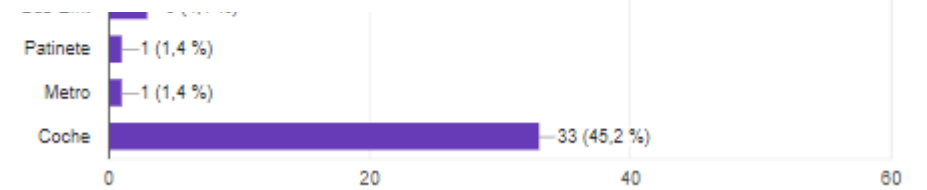


5. ¿Cómo vas por la mañana de...

75 respuestas



?





SOLUCIONÓLOGO EN PROCESO

- Cambios de decisión pre-programa y post-programa. Disminución de usos pasivos.
- Razones de la elección pasiva. (Distancia y aspectos cualitativos)
- Analizar los aspectos cualitativos lejos de la visión técnica.
- Criterio de distancias.
- Resurgir de actividades
- Integración de los espacios
- Analizar la calidad del aire y sonora.
- Mejoras de actuación urbana.



CIUDAD

LO
INTELIGENTE

PERSONAS

CAMINO



“EL arte de hacer la urbe para el que vive en ella”



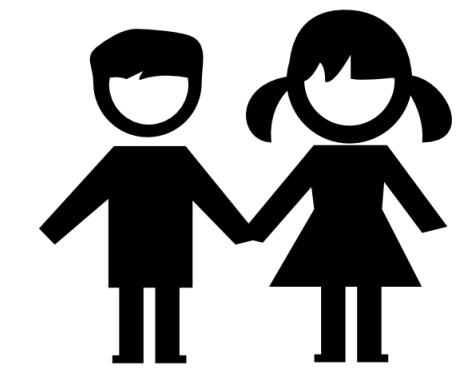
CIUDAD



LO INTELIGENTE



PERSONAS



CAMINO

Jose Antonio Valverde Reguera
joseantoniovalverderegua@gmail.com
<https://caminaseguroblog.wordpress.com/>



7 *ARTÍCULO DE PUBLICACIÓN*

Eje Infraestructura

Comunicación

“Propuesta metodológica para el diseño de caminos escolares seguros, aplicación en el barrio de Benimaclet, Valencia, España”.

Valverde Reguera, José Antonio

ABSTRACT

El objetivo de la presente comunicación es la presentación de algunos de los factores que se deben tener en cuenta para la metodología y elaboración de los caminos escolares seguros y que es introducción del trabajo de máster tutorizado por el por el profesorado del Departamento de Urbanismo de la Universidad Politécnica de Valencia y que lleva por título: *“Propuesta metodológica para el diseño de caminos escolares seguros, aplicación en el barrio de Benimaclet, Valencia, España”.*

1. INTRODUCCIÓN

El entorno físico urbano es uno de los factores que influye en nuestras actividades diarias ya sea por diversas medidas y de diferentes maneras. De entre las actividades del día a día, *“las necesarias”*, son aquellas que se realizan durante todo el año y en casi todas las condiciones independientemente de cómo varíe nuestro entorno, como bien ha descrito arquitecto *Jan Gehl* en su libro *“La humanización del espacio urbano”*.(Gehl & Valcarce, 2004)

Es cierto que sea cual sea la calidad de nuestro entorno las actividades necesarias siempre se realizan, no obstante, la mejora de la calidad de este provoca el aumento de las actividades sociales u opcionales, un espacio más seguro y por lo tanto mayor interacción entre las personas.

	Calidad del entorno físico	
	Baja	Alta
Actividades necesarias	●	●
Actividades opcionales	●	●
Actividades 'resultantes' (sociales)	●	●

Figura 1. Representación gráfica de las relaciones entre la calidad de los espacios exteriores y el índice de aparición de actividades exteriores. Fuente: J.Ghel "La humanización de los espacios urbanos" pág. 21

Si clasificamos en qué actividad se encuentran los desplazamientos escolares que realizan los niños, la encontramos dentro de las mencionadas **actividades necesarias**. En su gran mayoría estos desplazamientos se realizan en transporte privado o a pie.

El coche es sin lugar a duda un factor que ha condicionado nuestro entorno físico urbano y por otro lado desde el

punto de vista socioeconómico, un símbolo de progreso y prosperidad.

Como cita J.L. Sampedro: << Se han registrado asombrosos progresos técnicos, pero claro, al mismo tiempo nos sentimos prisioneros de estos mismos avances...>> (Sampedro, 1967). En el urbanismo podemos comparar esta frase con el gran avance que ha supuesto el automóvil y la libertad de movimientos que nos ofrece a la hora de desplazarnos, sin embargo, una vez sentados en él, nos sentimos prisioneros de esta máquina por falta de encontrar un estacionamiento.

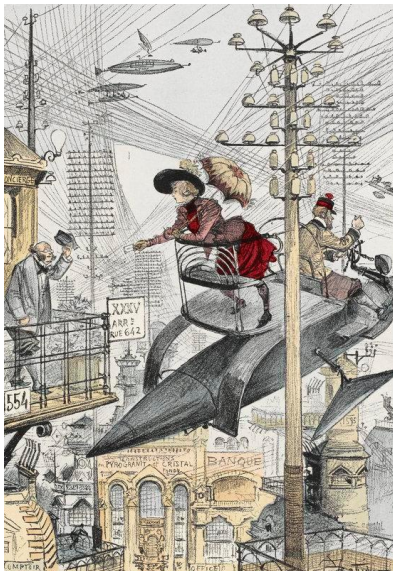


Figura 2. La vie électrique (1852). Cómo sería París en 1852, según Albert Robida.

El motivo por el cual realizamos este estudio es encontrar los factores humanos y técnicos que permiten modificar el entorno urbano dentro de una de las actividades necesarias que realizamos en nuestro día a día. Así pues, el desplazamiento a la escuela es la actividad que hemos escogido, para a continuación presentaros la propuesta metodológica del diseño de sus caminos escolares seguros aplicada en el barrio de Benimaclet, Valencia.

2. ANTECEDENTES

CIUDAD. HACIA LAS ESTRATEGIAS SOSTENIBLES, HABITAT URBANO Y VULNERABILIDADES.



LA CIUDAD

“Era el mejor de los tiempos, era el peor de los tiempos, la edad de la sabiduría, y también de la locura; la época de las creencias y de la incredulidad; la era de la luz y de las tinieblas; la primavera de la esperanza y el invierno de la desesperación. Todo lo poseíamos, pero no teníamos nada; caminábamos en derechura al cielo y nos extraviábamos por el camino opuesto...”.

*(«A tale of two cities - Charles John Huffam Dickens», 1859)
Historia de dos ciudades, Charles Dickens.*

Para entender un poco la filosofía que muestra el estudio debemos remontarnos al motivo del surgimiento de los “**Caminos Escolares Seguros**”, la respuesta no es otra que los problemas del cambio climático, la crisis energética, los provenientes de la contaminación del aire y consecuentes en la salud, una movilidad dependiente del vehículo privado, la caída en el olvido de la escala humana, la pérdida de biodiversidad por la voraz ocupación del suelo y desertización y el abandono de la autonomía del infante.

Para esto debemos entender bien la evolución de las ciudades como expone Joan Olmos en “*Ciudad y movilidad*” (Boix Palop & Marzal Raga, 2014) con la mención a otros autores como Newman y Kenworthy y citando :

<<...podemos decir que a lo largo de la historia los seres humanos han adoptado asentamientos urbanos en los que la ergonomía ha dado forma a la naturaleza y el tamaño de nuestras ciudades. Este condicionante ha generado tres tipos de etapas en la evolución de las ciudades: La ciudad a pie, la ciudad del transporte público y la ciudad del automóvil.>>

Haciendo un recorrido por las ciudades españolas podemos resumir varios acontecimientos de evolución histórica que han afectado a nuestras ciudades en su urbanismo y movilidad:

- 1939-1950 Etapa autárquica.
- 1950-1960 Primeras políticas urbanísticas ley del suelo de 1956 y Plan de Estabilización.
- 1960-1978 Crecimiento económico.
- 1976-1980 Cambios políticos y reconstrucción urbana.
- 1980-1990 Institucionalización política, económica y social. Políticas medioambientales.
- 1990-2000 El desarrollo sostenible y Programa 21.
- 2000-2008 Cambios tecnológicos, globalización y entrada del euro.

- 2008- 2018 Crisis económica e inmobiliaria. La rehabilitación, regeneración y renovación, resiliencia urbana, gentrificación, metabolismo urbano, movilidad sostenible y todo en base al nuevo hábitat urbano.



LO INTELIGENTE

“Todo lo inteligente ya ha sido pensado, solo tienes que tratar de pensarlo una y otra vez ”.
Johann Wolfgang Goethe. (Von Goethe, 1821)

El hábitat y los espacios habitados por las personas se enfrentan ahora a varias vulnerabilidades.

Son varios los especialistas y urbanistas que expresan la importancia del cambio en el urbanismo de nuestras ciudades, no hacia el crecimiento y expansión de éstas, y sí hacia la transformación (Hervás Más, 2016)(Jordi Borja, 2015)(Rodríguez, 2018).

La transformación en gran medida por el mal alojamiento en el que se encuentra gran parte de la población en las urbes y sobre todo si ampliamos el ámbito de la urbe hacia las áreas metropolitanas. Así pues, la ciudad se presta como la solución donde afrontar y paliar las amenazas del cambio global en sus espacios urbanos en pequeña escala. Reorganizar nuestras ciudades es el reto para los años próximos, evidentemente hablamos de escalas diferentes dependiendo del territorio a nivel mundial, pero no hablamos del desafío de construir nuevas ciudades sino el de repensar las que ya tenemos presentando soluciones entre ellas al cambio climático. Es el tema común que incluye el **Habitat III** donde nos muestra las líneas hacia donde debe ir un plan de acción climático urbano (Unhabitat, 2015).



Figura 3. Guiding Principles for City Climate Action Planning (Pag 13). FUENTE: <https://unhabitat.org/books/accion-climatico-a-nivel-urbano/>

Con esta receta además podemos añadir que por primera vez la organización hábitat nos habla de un urbanismo que no tiene que ver solo con la morfología de las ciudades sino también con el ciudadano que habita en ella.

Tal y como argumenta el doctor y decano *Jose María Ezquiaga* (COAM, 2017):

<< Dime donde vives y te diré tu nivel de renta, te diré tu nivel cultural y te diré tus probabilidades de encontrar empleo y las probabilidades de fracaso escolar de tus hijos. Y eso no puede ser. >>

Nos interesa llevar en la agenda de las ciudades desarrolladas la solución a problemas de cambio climático, pérdida de la biodiversidad, movilidad, déficits acumulados de vivienda, conflictos sociales, los problemas de segmentación social, lo que los investigadores han venido a definir como cambio global (CSIC, 2006) y que definen como:

<<...al conjunto de cambios ambientales afectados por la actividad humana, con especial referencia a cambios en los procesos que determinan el funcionamiento del sistema Tierra.>>

Los factores que se dan de forma simultánea y que tendremos en cuenta a la hora de transformar nuestras ciudades son:

- Cambio climático
- Los efectos y cambios en las energías
- Agua
- Biodiversidad y desertización
- Contaminación del aire
- Movilidad urbana
- Gentrificación
- Diversidad social

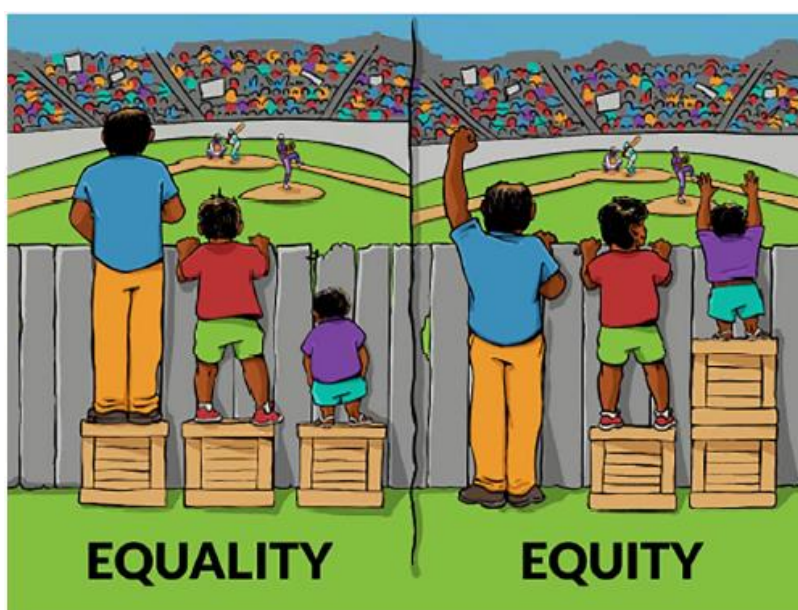


Figura 4. Equality vs. equity. (pág.3) FUENTE: "Negotiating an Asiatown in Berlin: Ethnic diversity in urban planning"

Pretendemos con la propuesta que realizamos de los caminos escolares seguros que, aunque desde la pequeña escala, se muestre como la oportunidad para dar ese "cambio global" en los espacios donde tanto ellos como los demás conciudadanos participan.

CRITERIOS DE MEJORA PARA LA HUMANIZACIÓN DE LOS ESPACIOS



PERSONAS

“Las personas deberían tener voz para decidir cómo deberían ser las áreas urbanas, y qué tipo de proceso de urbanización debería tener lugar”. Lefebvre. (Diagonal, 1960)

“No son las piedras sino las personas las que construyen la ciudad”. Aristóteles. (Mar Toharia, 2015)

En los próximos apartados exponemos algunos aspectos, aparte de los técnicos, que pueden transformar el espacio en que vivimos con una calidad mucho más humano. Se trata de una recopilación de pautas escritas en el libro “La Humanización del Espacio Urbano” de Jan Gehl que analizaremos mediante algunos ejemplos.

Cuando hablamos de caminos escolares seguros nos referimos a una actividad necesaria que forma parte de los desplazamientos del día a día, como bien comentamos en el documento y vídeo Camino Escolar Seguro (Benimaclet) que diseñamos para esta misma propuesta de estudio. (Camina Seguro & Valverde, 2018)

Resurgir de actividades

Al mejorar las condiciones del entorno urbano de las rutas escolares, que viene dado por analizar los desplazamientos que realizan los niños y profesores, la accesibilidad y movilidad al centro escolar, mejorar el diseño urbano de los alrededores, etc... se puede influir en el mismo entorno urbano de estas rutas para que surjan nuevas actividades, como puede ser ir a comprar, hacer deporte, sentarme a tomar un café, jugar, relacionarme, etc...que provocan que las rutas escolares tengan más vida humana y den sensación de seguridad.

Encontrarse en los espacios

Se deben diseñar espacios que cubran la **“necesidad de contacto”** y de **“estímulo”**.

Para llegar a intensidades de contacto más altas y cubrir la **necesidad de contacto**, debemos diseñar el entorno urbano hacia aquellos contactos de baja intensidad (pasivos y casuales) que abrirán la oportunidad y evolucionarán hacia contactos más frecuentes que aumenten la posibilidad de actividad en el entorno.

Así pues, los entornos escolares deberían poder favorecer la presencia de espacios que permitan el juego, lugares donde estar y zonas accesibles a las diferentes movilidades.

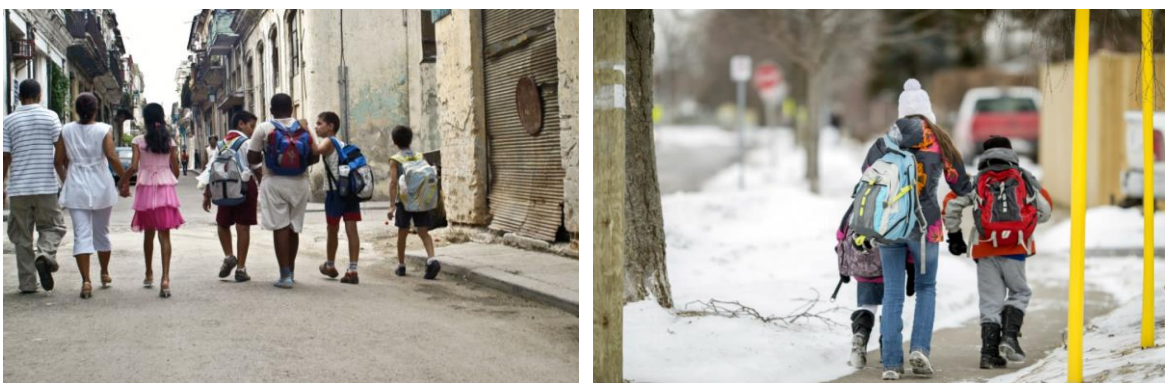


Figura 5. Encuentros camino hacia la escuela. FUENTE: <https://pxhere.com/es/photo/946165>. Figura 6. Encuentros camino hacia la escuela. FUENTE: <https://www.c-and-a.com/es/es/shop/seguridad-vial-de-camino-a-la-escuela>

¿Una cuestión de número o de tiempo?

El que una calle pertenezca a la ruta escolar por la que pasan varios niños, no la hace del todo segura por este simple motivo. Las personas deberían tener lugares en su entorno urbano que inviten a quedarse, participar y poder observar.

Por lo tanto, para que el proceso de las rutas escolares sea más positivo, la importancia quizás debe reflejarse en el tiempo que las personas pasan en el entorno urbano que rodea a las rutas.

No es el número de acontecimientos o personas lo que nos ofrece el nivel de calidad en nuestro entorno urbano, sino más bien la duración del acontecimiento y el tiempo que las personas pasan en el exterior de ese entorno urbano.

Integrar o segregar

Dos aspectos diferenciados que según su utilización pueden llegar a transformar nuestras ciudades.

De forma que a posteriori nos encontremos contextos de diversidad social donde las actividades sean más inclusivas y el caminar a cualquier hora por sus calles nos proporcione sensación de seguridad y de un ambiente vivo. Por otro lado, en los contextos de exclusividad funcional experimentaremos menos oportunidad de actividad, una movilidad más marcada y que caminar en ciertas horas del día produzcan la sensación de un ámbito con menos vida e inseguro.

Agrupar o dispersar

Cuando las actividades y personas se agrupan surgen acontecimientos estimulantes entre las personas. Pero agrupar no significa siempre que sea la mejor solución. Es probable que en algunas situaciones queramos diseñar los entornos algo más dispersos y aislados que nos proporcionen zonas también más tranquilas como complemento a zonas más animadas.

3. EL CAMINO ESCOLAR SEGURO



“Se han registrado asombrosos progresos técnicos, pero claro, al mismo tiempo nos sentimos prisioneros de estos mismos avances”

J.L. Sampedro.

Según definen algunos estudios y manuales los caminos seguros escolares forman parte de un programa multi-acción que tiene como objetivo reducir la incidencia y gravedad de los accidentes de tráfico con los niños de edad escolar primaria y secundaria, aumentar la movilidad activa frente a la pasiva del vehículo privado, cambiar el hábito de la movilidad infantil, reducir el incremento de alumnos pasivos y la tasa de obesidad infantil, aumentar la autonomía del niño, cambios en las infraestructuras y entornos físicos, mejorar la contaminación acústica y medioambiental. Combina tratamientos de ingeniería y de la educación de forma complementada.

Dinamarca fue el primer precursor en la década de 1970 de las denominadas *“Safe routes to school in Odense, Denmark”* (Tolley, 1997) con los primeros resultados del tráfico en las cercanías de las escuelas de Odense, estas medidas se han ido tomando en varios países que empezaron a desarrollar programas parecidos tanto en Europa, como Australia, Nueva Zelanda, Canadá, Japón y Estados Unidos.

En Dinamarca los municipios están obligados por ley a garantizar rutas seguras y transporte para los escolares. Cada año una nueva escuela se suma al presupuesto de construcción que se establecen en los proyectos escolares. Los proyectos denominados *Skolevej* que también se llaman proyectos de calmado de tráfico y pueden contener varios elementos, con variación en su alcance y naturaleza. Durante la época de 1986 – 1999 el municipio de Odense estableció unos 108 proyectos de este tipo. En la propuesta de trabajo de máster se muestran estudios como el del artículo de la revista *“Traffic & Roads”* titulado *“Skolevejsprojekter”* traducido *“Proyecto de camino a la escuela”* donde su evaluación muestra que la forma de proyectos de caminos escolares seguros redujo el número de accidentes registrados por la policía en un 18% correspondiente al 17,7% por accidente del año y el número de lesiones hasta en un 20% correspondiente al 8,8% de las lesiones al año. (Dansk Vejtidskrift, 2003).

La preocupación en el mundo anglosajón de los proyectos de caminos escolares seguros comienza en los años 90 con un gran proyecto denominado *“Safe route to school”* identificado con estrategias en la infraestructura especiales para evitar interacción con el tráfico y mejorar la visión de los que transitan. Por otro lado, las estrategias europeas se guían más en el calmado del tráfico y un proyecto de centro escolar educativo.

Podemos destacar los resultados y conclusiones obtenidos en el proyecto *Safe route to school* llevado a cabo por la *University of California Irvine* (Boarnet, Anderson, Day, Mcmillan, & Alfonzo, 2003) en dieciséis escuelas estudiadas entre las cuales el documento presenta nueve de ellas. Si clasificamos las intervenciones por el tipo de trabajo realizado podemos agruparlas en las siguientes:

- Mejoras en aceras
- Calmado de tráfico y reducción de velocidad
- Cruces peatonales y de bicicletas
- Instalaciones de bicicletas
- Control de tráfico
- Mejoras en desviación del tráfico

De entre las medidas tomadas, los efectos posteriores de percepción fueron buenos y elevados, por ejemplo como observamos en la figura siguiente, datos de la escuela *West Randall*.

	Yes	No	No Response
Walk/bike safer	124 (68.51%)	28 (15.47%)	29 (16.02%)
Easier to cross street	121 (66.85%)	31 (17.13%)	29 (16.02%)
Slows car traffic	99 (54.70%)	49 (27.07%)	33 (18.23%)
Drivers more aware of children	118 (65.19%)	32 (17.68%)	31 (17.13%)
Separates children from cars	117 (64.64%)	29 (16.02%)	35 (19.34%)

Figura 7. Efectos de percepción. FUENTE: *Safe route to school* llevado a cabo por la University of California Irvine

La concienciación e implicación en este tipo de proyectos por parte de las escuelas y padres es fundamental, así lo afirma el estudio de investigación *“The Impact of the Safe Routes to Schools Program on Road Safety Knowledge and Behaviour in Victorian Primary Schools”* (Cairney, s. f.) donde compara la interpretación del impacto en las rutas escolares que ya tienen medidas y aquellas donde no las hay. Y cita:

<< La interpretación de diferencias en el comportamiento del cruce de las SRTS y las escuelas de comparación se complica por el grado en que los adultos intervienen en el comportamiento apropiado.>>

El primer paso parte de la concienciación y participación, liderada por los gobiernos municipales que son quienes deben guiar a los centros hacia el cumplimiento de las agendas escolares europeas.

Los caminos escolares seguros entran dentro de los programas de ámbito educativo, como es el *Programa Sócrates* y su acción *Comenius* que se centra en la primera fase de la educación dirigiéndose a toda la comunidad educativa y a las asociaciones. Concretamente en el *Programa Comenius 2.1* y una de sus estrategias llevadas a cabo por la *“Guía europea para la elaboración de las agendas escolares ambientales”* (2003). (Hering & Hamari, 2003)

Además como añade recientemente la psicóloga Jessica Westman en su estudio *“Children’s travel to school: satisfaction, current mood, and cognitive performance”* (Westman, Olsson, Gärling, & Friman, 2017). Y cita:

<<Viajar en automóvil a la escuela es un modo de viaje ambientalmente insostenible que perjudica la actividad física de los niños, las interacciones sociales y las posibilidades de explorar su medio ambiente (Cooper et al., 2006; O'Brien et al., 2000; Roth, et al., 2012). También tiene efectos negativos sobre la experiencia de viaje y el estado de ánimo residual (Westman et al., 2013). En contraste, los autobuses escolares son sitios de socialización valiosa (Jones et al., 2012) y la experiencia de viaje positiva puede llevar a una actitud más positiva hacia el transporte público que se trasladará a opciones de viaje en el futuro (Friman et al., 2001).>>

La psicóloga añade que el viaje activo ayuda al niño mentalmente, que se convierten en personas abiertas socialmente y que permite una actividad y desarrollo intelectual mayor en la escuela.

4. PROPUESTA EN COLEGIO MUNICIPAL DE BENIMACLET

Para llevar a cabo parte del análisis del estudio, nos comprometimos a realizar nuestra propuesta piloto en el barrio de Benimaclet. El tiempo disponible era escaso a penas de un año. Y lo que hemos podido analizar acerca de estos proyectos es que los talleres empiezan a proponerse al año y medio de empezar tras la captación, concienciación y participación escolar. Además, estos proyectos tienen en mente muchos agentes que son fundamentales para que se puedan llevar a cabo. Digamos que los pasos que tomamos en su momento fueron los siguientes:

- Información nacional e internacional de proyectos, estudios y artículos realizados.
- Información con asociaciones e instituciones que realizan proyectos similares y que ofrecieron su ayuda (Colecamins, Valencia per l'aire, València en Bici, Concejalía de Movilidad...etc)
- Propuesta de estudio por la Universidad Politécnica de Valencia y el departamento de urbanismo en el barrio de Benimaclet en tres centros escolares.
- Acercamiento a los centros escolares y agentes implicados, llamadas y envío de correos.
- Consulta en este caso con el Colegio Municipal de Benimaclet, jefa de estudios y directora.
- Propuesta de la idea mediante vídeo y blog.
<https://caminaseguroblog.wordpress.com/2018/02/19/camino-escolar-seguro-benimaclet/>
- Presentación y propuesta de actividades a realizar en el centro. Padres y alumnos.
- Dossier de actividades y talleres.
- Encuestas de movilidad y percepción.
- Realización de los talleres, actividades y encuestas propuestas para padres y alumnos.
- Codificación de datos.
- Análisis y propuestas.



Figura 8. Fotografías del autor. FUENTE: Trabajo final de máster escuela de Caminos, Canales y Puertos. "Propuesta metodológica para el diseño de caminos escolares seguros. aplicación en el barrio de Benimaclet, Valencia, España."

La propuesta se ha realizado con alumnos de 5º y 6º de primaria en edades comprendidas entre los 10 y 11 años, con un total de 76 alumnos de los cuales se obtuvieron 76 respuestas. Son a estas edades a las cuales se les debe devolver la autonomía perdida en las ciudades como bien habla *Francesco Tonucci* en su libro "La ciudad de los niños".

DATOS RELEVANTES EXTRAÍDOS DEL DOCUMENTO

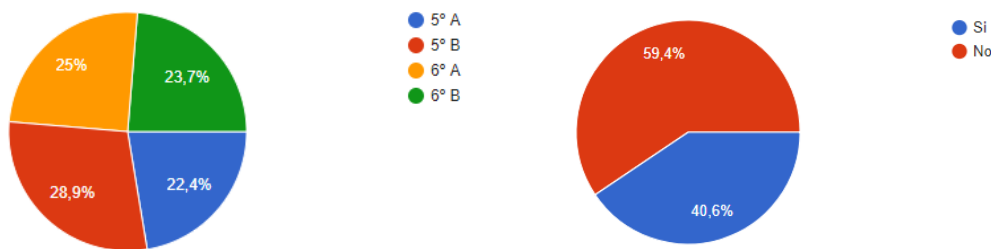


Figura 9. Porcentaje de participación por cursos y detección de cruces peligrosos en el ámbito. FUENTE: Datos del autor. Trabajo final de máster escuela de Caminos, Canales y Puertos. "Propuesta metodológica para el diseño de caminos escolares seguros. aplicación en el barrio de Benimaclet, Valencia, España."

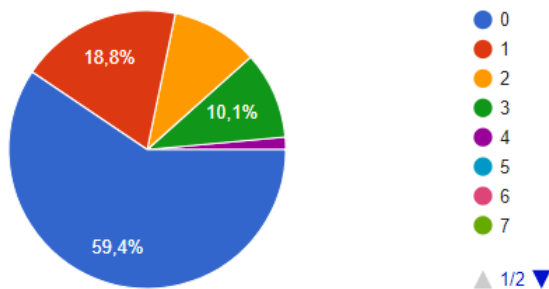


Figura 10. Porcentaje de cruces peligrosos por trayecto. FUENTE: Trabajo final de máster escuela de Caminos, Canales y Puertos.

“Propuesta metodológica para el diseño de caminos escolares seguros. aplicación en el barrio de Benimaclet, Valencia, España.”

De entre la cantidad de cruces peligrosos que se registraron se analizó cuantos se encontraban en su paso y en qué zonas se encontraban.

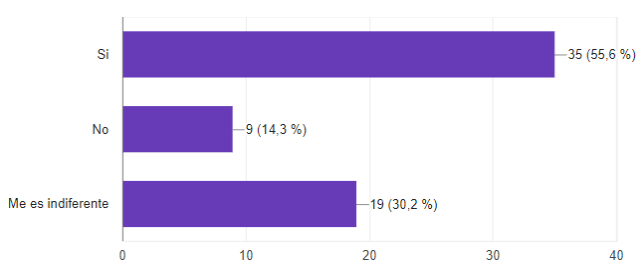


Figura 11. Porcentaje de respuesta a la pregunta si les gustaría que hubiera más aparca bicis. FUENTE: Trabajo final de máster escuela de Caminos, Canales y Puertos.

“Propuesta metodológica para el diseño de caminos escolares seguros. aplicación en el barrio de Benimaclet, Valencia, España.”

Llama la atención como el 55,6% de los alumnos opinan que deberían

haber más estacionamientos para bicicletas, que 64,9% le gustaría ir en bici y el 76,4% tiene bicicleta, sin embargo, los estacionamientos para bicicletas en el exterior suelen estar vacíos. En algunos de los debates en los talleres nos llegaron a comentar que prefieren que las bicis estén dentro de las escuelas puesto a que muchas en el exterior ya las han robado.

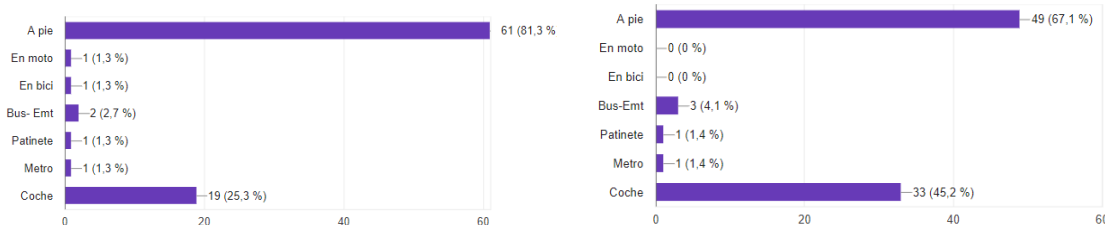


Figura 12. Variación de desplazamiento por clima. FUENTE: Trabajo final de máster escuela de Caminos, Canales y Puertos. “Propuesta metodológica para el diseño de caminos escolares seguros. aplicación en el barrio de Benimaclet, Valencia, España.”

Otro de los datos relevantes y que analizamos en la propuesta del trabajo de máster es el clima, como afecta a nuestros desplazamientos y como incrementa en el vehículo privado hasta en un 20% un día lluvioso.

CONCLUSIÓN

Esta propuesta es solo el paso inicial y la propuesta piloto de un proyecto que es más que un proyecto educativo, se trata de una forma de renovar nuestros barrios. Como bien hemos destacado antes, los proyectos de ciudad son indispensables, hoy en día hablamos de rehabilitación, regeneración y renovación. Y al parecer solo nuestros centros históricos forman ciudad olvidando la gran cantidad de problemas en las periferias y barrios. El proyecto de los caminos escolares seguros se debe convertir en una solución para las

ciudades pues son centros generadores de movilidad y deben estar accesibles en los barrios en que se encuentran.

Gran parte de la problemática de la movilidad cambia cuando hablamos de un colegio público, concertado y privado, ahí es donde las medidas políticas deben ser indispensables además de tomar en cuenta que un proyecto de esta envergadura al igual que en países anglosajones y europeos, debe encontrarse de obligado cumplimiento en la ley.

Son medidas que se deberían tomar en la elaboración y nueva planificación de las ciudades tanto en cualquier nuevo plan parcial, como en cualquier renovación de los barrios que ya están consolidados. No se entiende movilidad sin una buena planificación urbanística y proyecto de ciudad.

De los resultados extraídos en 2016 en accidentes y víctimas por horas en vías urbanas hemos analizado el porcentaje de víctimas y fallecidos en rangos de horario escolar.

Figura 13. Datos de víctimas y fallecidos en 2016 en vías urbanas. Horarios. FUENTE: DGT

HORA	VÍCTIMAS	FALLECIDOS
00:00-00:59	1,63%	2,50%
01:00-01:59	1,14%	3,08%
02:00-02:59	0,80%	1,93%
03:00-03:59	0,64%	1,54%
04:00-04:59	0,63%	1,73%
05:00-05:59	0,79%	1,54%
06:00-06:59	1,24%	2,70%
07:00-07:59	2,46%	3,47%
08:00-08:59	4,65%	5,78%
09:00-09:59	5,40%	6,74%
10:00-10:59	4,83%	3,66%
11:00-11:59	5,77%	5,78%
12:00-12:59	6,49%	6,94%
13:00-13:59	7,41%	4,43%
14:00-14:59	7,45%	4,05%
15:00-15:59	5,84%	4,24%
16:00-16:59	5,39%	5,20%
17:00-17:59	5,66%	6,17%
18:00-18:59	6,62%	5,97%
19:00-19:59	7,13%	5,97%
20:00-20:59	6,59%	6,17%
21:00-21:59	5,47%	4,62%
22:00-22:59	3,72%	4,05%
23:00-23:59	2,27%	1,73%

Evidentemente no son los únicos desplazamientos que se realizan en el día, pero si forman parte de las actividades necesarias que se realizan en cualquier ciudad y barrio.

Para la elaboración por tanto de este proyecto deberíamos tener en cuenta a varios actores indispensables:

- Políticos
- Técnicos municipales
- Seguridad vial y ciudadana
- Empresas de transporte público
- Colectivos ambientales
- Educación
- Asociaciones de vecinos y comerciantes
- AMPA's

La elaboración de esta comunicación forma parte del documento que finalizará el próximo mes de julio con una propuesta de mejora en la metodología implantada en los caminos escolares seguros y de renovación en los alrededores del Colegio Municipal de Benimaclet, que parte de la investigación de varios estudios nacionales e internacionales.

Es evidente que son en los centros generadores de movilidad (ej:Escuelas) donde se deben realizar mejoras en accesibilidad, movilidad y urbanismo. Algunas actuaciones de renovación de barrios se están realizando para dar facilidades al turismo y al consumidor,

la gentrificación como bien hemos explicado es un problema del presente y hay que tener en cuenta que sin habitantes no hay ciudad. Las propuestas de renovación deberían contemplar entre sus expectativas primordiales mejorar aquellas zonas generadoras de actividades necesarias y a partir de ellas trabajar en el resurgir de nuevas actividades. Aplicar un programa conjunto en los barrios mediante la propuesta de caminos escolares seguros se puede llegar a convertir en una mejora de todos y para todos.

AGRADECIMIENTOS

A mi familia, a mis amigos, y en especial a Salomé Moreno, Carolina Schallibaum, Diego García, Alejandra McMillan, Christian Molina, Alesander Monzón, Francesc Arechavala, Vicent Torres, Valencia en Bici, Valencia per l'aire, XV Congreso Ibérico y por último el más fundamental a Almudena, Pili y todo el Colegio Municipal de Benimaclet por creer en mi desde el principio.

REFERENCIAS

- A tale of two cities - Charles John Huffam Dickens - Google Libros. (1859). Recuperado 11 de mayo de 2018, a partir de <https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=4v1NAAAacAAJ&oi=fnd&pg=PR1&dq=charles+dickens+a+tale+of+two+cities&ots=LoXdYIPfbx&sig=cgAH6Ph9qWHDgGY6pMTJMWDmkyA#v=onepage&q=charles+dickens+a+tale+of+two+cities&f=false>
- Boarnet, M. G., Anderson, C., Day, K., Mcmillan, T., & Alfonzo, M. (2003). SAFE ROUTES TO SCHOOL Volume 2: Detailed Results Report to the Legislature. Recuperado a partir de http://149.136.20.42/hq/LocalPrograms/SafeRTS2School/SR2SVol_2_final11-05-03.pdf
- Boix Palop, A., & Marzal Raga, R. (2014). *Ciudad y movilidad-La regulación de la movilidad urbana sostenible*. (PUV, Ed.).
- Cairney, P. (s. f.). The Impact of the Safe Routes to Schools Program on Road Safety Knowledge and Behaviour in Victorian Primary Schools. Recuperado a partir de <http://acrs.org.au/files/arsrpe/RS030023.pdf>
- Camina Seguro, & Valverde, J. A. (2018). Camino Escolar Seguro (Benimaclet) – Camina Seguro. Recuperado 11 de mayo de 2018, a partir de <https://caminaseguroblog.wordpress.com/2018/02/19/camino-escolar-seguro-benimaclet/>
- COAM. (2017). COAM - Urbanismo, el desafío de las grandes ciudades. Recuperado 23 de mayo de 2018, a partir de <https://www.coam.org/es/canal-coam/videos/jornadas-y-actos-2016/urbanismo-desafio-grandes-ciudades>
- CSIC. (2006). Cambio global Impacto de la actividad humana sobre el sistema Cambio global Es tiempo de investigación, es tiempo de vida... es tiempo CSIC. Recuperado a partir de https://portal.uc3m.es/portal/page/portal/grupos_investigacion/sociologia_cambio_climatico/Pardo-Libro+Cambio+Global+Impacto+de+la+actividad+huma.pdf
- Dansk Vejtidskrift. (2003). Skolevejsprojekter Odense Kommune. Recuperado a partir de [http://asp.vejtidskrift.dk/Artikler/2003/02/3518.pdf](http://asp.vejt看.dk/Artikler/2003/02/3518.pdf)

- Diagonal. (2013). «El tipo de ciudad en que queremos vivir está ligado al tipo de personas que queremos ser» | Periódico Diagonal. Recuperado 11 de mayo de 2018, a partir de <https://www.diagonalperiodico.net/global/tipo-ciudad-queremos-vivir-esta-ligado-al-tipo-personas-queremos-ser.html>
- Gehl, J., & Valcarce, M. T. (2004). La humanización del espacio urbano. *Estudios universitarios de arquitectura*.
- Hering, F., & Hamari, R. (2003). Guía europea para la elaboración de agendas escolares ambientales 2003.
- Hervás Más, J. J. (2016, enero 20). *Régimen urbanístico de la Regeneración de la Ciudad*. Universitat Politècnica de València, Valencia (Spain). <https://doi.org/10.4995/Thesis/10251/61964>
- Jordi Borja. (2015). La no ciudad | Jordi Borja. Recuperado a partir de <https://www.jordiborja.cat/la-no-ciudad/>
- Modesta Cruz. (2015). Documentos RNE - La ciudad del siglo XXI, un reto para el urbanismo - 08/08/15 - RTVE.es. Recuperado 11 de mayo de 2018, a partir de <http://www.rtve.es/alcarta/audios/documentos-rne/documentos-rne-ciudad-del-siglo-xxi-reto-para-urbanismo-17-01-15/2953602/>
- Rodríguez, R. G. (2018). Hacia un urbanismo emergente "La ciudad viva" *Cuadernos de Investigación Urbanística*, 0(116). Recuperado a partir de <http://polired.upm.es/index.php/ciur/article/view/3683/3767>
- Sampedro, J. L. (1967). Las fuerzas económicas de nuestro tiempo. Recuperado a partir de <http://www.sidalc.net/cgi-bin/wxis.exe/?IsisScript=COLPOS.xis&method=post&formato=2&cantidad=1&expresion=mf n=002939>
- Tolley, R. S. (Rodney S. . (1997). *The greening of urban transport : planning for walking and cycling in western cities*. Wiley.
- Unhabitat. (2015). Guiding Principles for City Climate Action Planning by UN-HABITAT. Recuperado 23 de mayo de 2018, a partir de <https://unhabitat.org/books/guiding-principles-for-climate-city-planning-action/>
- Valverde Reguera, J.A (2018). *Camina seguro*. Recuperado a partir de <https://caminaseguroblog.wordpress.com/blog/>
- Valverde Reguera, J.A (2018). *Propuesta metodológica para el diseño de caminos escolares seguros. aplicación en el barrio de Benimaclet, Valencia, España*.
- Von Goethe, J. W. (1821). *Wilhelm Meisters Wanderjahre oder die Entsagenden*. Recuperado a partir de <https://librivox.org/wilhelm-meisters-wanderjahre-by-johann-wolfgang-von-goethe/>
- Westman, J., Olsson, L. E., Gärling, T., & Friman, M. (2017). Children's travel to school: satisfaction, current mood, and cognitive performance.