

«Camino escolar, más allá de la movilidad»^(*)^(**)

Marta ROMÁN RIVAS

Geógrafa. Grupo de Estudios y Alternativas S. L. (Gea21)

RESUMEN: Los proyectos de Camino Escolar tienen como finalidad adecuar la ciudad a niños y niñas en etapa escolar y permitir que puedan ir caminando o pedaleando, sin acompañamiento adulto, en sus recorridos cotidianos. Los graves problemas de obesidad infantil, vinculados al sedentarismo y los conflictos ambientales asociados al incremento del vehículo privado en todo tipo de desplazamientos, acrecientan el interés de estas iniciativas.

Aunque se trata de proyectos de movilidad, sus implicaciones superan este ámbito ya que reintroducir a los niños en la ciudad y permitir su autonomía, exige actuar coordinadamente en distintos ámbitos y con múltiples agentes. Los proyectos de Camino Escolar son proyectos de ciudad y, como tal, precisan del trabajo transversal entre distintas áreas de la administración local para llevar a cabo la transformación y la adecuación del espacio urbano. Estos proyectos buscan la colaboración del entramado social de los barrios —comerciantes, asociaciones vecinales y otros colectivos— para favorecer la seguridad del espacio público. Así mismo integran la participación de las familias, ya que el papel de éstas es relevante para favorecer la autonomía infantil y promover cambios en las pautas de movilidad.

Todo esto hace que los proyectos de Camino Escolar tengan una gran complejidad, pero un enorme interés, ya que afrontar los problemas derivados de la inadecuación del espacio urbano a la infancia es una tarea urgente.

CAMINAR O PEDALEAR: UNA FORMA DE CONSTRUIR CIUDADANÍA

No sé si quienes leen este artículo recuerdan el trayecto de su casa al colegio. Yo tengo recuerdos nítidos de cuando iba caminando con mis hermanas por un barrio del Madrid de principios de los 70. Estaba en plena fase de construcción, lo que nos llevaba a atravesar algún que otro descampado lleno de plantas silvestres, insectos, montículos y barro. Podría hacer una oda a estos espacios que los adultos detestan y que son una fuente inagotable de

estímulos para la imaginación y la experimentación infantil. Pero no toca escribir sobre ese tema, y sí plantear que esa experiencia que yo tenía, esa libertad que disfrutábamos la mayoría de niños y niñas a partir de los seis o siete años, ahora resulta impensable para los que han cumplido diez. Un estudio reciente sobre movilidad infantil en España concluía que el 70% de niñas y niños de la escuela primaria no van nunca solos al colegio (Alonso, F. y otros, 2010). Esto significa que muchos llegan al instituto habiendo realizado todos sus trayectos bajo la supervisión adulta.

^(*) Artículo asociado a Ayudas a programas piloto que promuevan la movilidad sostenible en ámbitos urbanos y metropolitanos (Orden FOM 2388/2008, de 24 de julio). Con la subvención del Ministerio de Fomento.



^(**) Las reflexiones y algunos textos de este artículo proceden de la guía «Camino Escolar. Pasos hacia la autonomía infantil» (2010) de la misma autora. Realizado gracias a una Ayuda del Ministerio de Fomento para proyectos de movilidad sostenible.

La guía y el videograma están disponibles en formato electrónico en: [http://www.fomento.gob.es/mfom/lang/castellano/especiales/camino escolar/](http://www.fomento.gob.es/mfom/lang/castellano/especiales/camino%20escolar/)



Puede parecer que se trata de un problema menor, algo sin importancia, un coste del progreso o un pequeño «olvido». Lo cierto es que la pérdida de espacios y el recorte de autonomía infantil tienen importantes repercusiones para la propia infancia, para las familias que crían esos menores y también, como veremos, para la sociedad en su conjunto.

Niños y niñas han visto truncado el uso y la apropiación progresiva del espacio conforme la fuerza de sus piernas, su curiosidad y su desarrollo cognitivo les podría permitir. Ya no hay una relación directa, tal como había antes, entre la edad y el ámbito dominado: con los primeros pasos la vivienda; más delante de las calles próximas; luego del barrio; hasta conquistar la ciudad en la adolescencia. Ahora se pasa sin etapas intermedias, de ir de la mano, a conducir una motocicleta.

La infancia urbana se ve arrastrada por las prisas y el ritmo adulto. Muchos ven pasar el paisaje tras la ventanilla trasera del coche a una velocidad donde no es posible trazar mapas mentales.

En estas condiciones es difícil trabar los lazos de pertenencia que se crean cuando conoces un espacio, te relacionas con sus gentes, te reconocen y te apropias de ese lugar: tú perteneces y a la vez, te pertenece.

¿No decimos, cuando nos encontramos mal, que estamos «perdidos», «desorientados» o «fuera de lugar»? ¿Cómo es posible que en el llamado «siglo del niño» les hayamos arrebatado la ciudad?

Tal vez, algunos de los desórdenes de la adolescencia en el espacio urbano pueden tener vinculación con esa irrupción intempestiva de unos jóvenes que no han tenido ocasión de jugar, conocer y reconocerse como parte de esa ciudad que ahora utilizan.

Ser madre o padre en la ciudad tampoco es tarea sencilla. Ahora hay que suplir con esfuerzo, tiempo y/o dinero lo que antes proveía el espacio urbano comunitario: juego, entretenimiento, encuentro con otros, cuidado y, también, educación. En pocas décadas se ha producido una privatización de la crianza y se ha asumido un modelo de maternidad y paternidad intensiva que aboca a la sobreprotección y al control. Los escasos menores que transitan por las calles a sus anchas son vistos socialmente como descuidados o desatendidos, asociándoles con pobreza o marginalidad, cuando no con predelinuencia.

Es importante conocer estas construcciones sociales sobre la maternidad y la paternidad, porque incentivar la autonomía infantil, a través de proyectos como el camino escolar, se va a topar con

estos esquemas culturales que son difíciles de transformar y sobre los que hay que poner atención y dedicación.

La sociedad también se resiente de la pérdida de vida urbana en sus aceras y plazas. Para los colectivos más vulnerables, como ancianos o discapacitados, han desaparecido sus mejores aliados, aquellos que cuestionaban el ritmo frenético de la ciudad entregada a la «productividad». La ciudad del automóvil, de las grandes distancias, de la desconexión entre piezas también es un desastre para quienes caminan despacio o con dificultad.

Las mujeres, como principales cuidadoras de la infancia y de las personas dependientes, han salido perdiendo también tras este estallido urbano. Ahora tienen muchos menos hijos que sus madres, pero tienen que dedicarle más tiempo a la crianza al haberse hecho más solitaria, más intensiva y haberse incrementado el tiempo de dependencia.

Aunque la reclusión infantil afecte más de lleno a los niños y a quienes se ocupan de ellos, se puede afirmar que ahora, sin infancia libre, las calles son más inseguras que antes para todos. La pérdida de habitantes y de actividades en el espacio público, priva del sano control social que esto generaba. Todo ello retroalimenta un círculo vicioso de desinterés y desuso que termina

por esterilizar las calles y hacerlas más inseguras. Se incentivan estrategias defensivas privadas, frente a acciones comunitarias de control y seguridad.

POR QUÉ EL CAMINO DE CASA AL COLEGIO

Es cierto que la recuperación de la autonomía infantil se podría haber realizado a través de diversas iniciativas, como puede ser la reivindicación del uso del espacio público para el juego o el análisis de cualquier otro tipo de recorrido. Pero lo cierto es que para bien y para mal los colegios son los epicentros de la vida cotidiana de la infancia y su carácter obligatorio hace que estos recorridos sean algo común a todo tipo de niños y niñas comprendidos entre los seis y los doce años.

Asimismo, los colegios aglutinan a todo un conjunto de personas dedicadas e interesadas por la infancia como son maestros y maestras, madres y padres y administradores públicos y, por lo tanto, resulta mucho más sencillo plantear un proyecto con menores teniendo a la escuela o al instituto como base de operaciones.

Niños y niñas son eminentemente peatones y ciclistas y por eso, un proyecto de autonomía infantil está inexorablemente





vinculado a la promoción de los modos no motorizados. Este aspecto hace que los menores sean aliados *per se* de la movilidad sostenible y que se vean directamente beneficiados por las políticas y actuaciones dirigidas a reducir la dependencia y el protagonismo de los modos motorizados en nuestras ciudades.

No obstante, es importante recalcar que los proyectos de camino escolar deben ser mucho más que proyectos de movilidad sostenible. El recorrido de casa al colegio para un niño o una niña puede ser toda una experiencia y una oportunidad para explorar el espacio, darle un sentido, entrar en contacto con otros y experimentar aventuras. Por eso, si únicamente se conceptúa como transporte, aunque sea sostenible, el proyecto se puede pervertir si lo que se busca es la eficiencia del viaje más directo o más corto.

Otra cuestión que resulta importante aclarar es que aunque se denominen «caminos escolares» no son proyectos de carácter eminentemente o exclusivamente educativos. Los proyectos de camino escolar son iniciativas dirigidas a que los menores puedan moverse con seguridad por las calles y recuperen el uso y disfrute del espacio público. Por lo tanto, son proyectos que atañen eminentemente a la ciudad y que afectan a todas las áreas que tienen competencias en el diseño y en el estado del espacio público como pueden ser obras, movilidad, medio ambiente o urbanismo.

Por supuesto que tiene una vertiente educativa, ya que transformar las pautas de movilidad y adquirir mayores grados de autonomía resulta algo enormemente instructivo, pero los proyectos de camino escolar no pueden limitarse a que ellos y ellas aprendan contenidos teóricos sobre movilidad en las aulas y luego no se creen las condiciones para que puedan experimentar algo que tendría que ser realmente sencillo como es salir de casa y caminar acompañado de otros amigos o amigas.

Una corporación municipal que quiera mejorar la movilidad y autonomía de los menores tiene que saber que estos proyectos no pueden ser ajenos al resto de la ciudad y que tienen que estar imbricados en una política más amplia de recuperación del espacio público. Puestos a elegir, resulta más efectivo para conseguir espacios adecuados a la infancia hacer una estrategia global de movilidad y de políticas de ciudad, que centrarse en resolver unos itinerarios concretos al colegio.

Una intervención coherente supone ir en pos de un modelo de ciudad que no camine hacia el incremento de las distancias, que promueva los modos no motorizados y ponga coto al uso del vehículo privado. Todo esto combinado con una estrategia que promueva la calidad, la habitabilidad y la vitalidad del espacio público.

Si no existe un marco de partida que camine en esa dirección, la autonomía

infantil puede ser un buen objetivo a marcarse para poder replantear la política de movilidad y aportar nuevos argumentos para la toma de decisiones. Cuestiones básicas como el modelo de ciudad, la política de infraestructuras o la gestión y diseño de espacios públicos se torna distinta cuando se tiene a la infancia como parámetro.

CUÁL ES EL ORIGEN DEL CAMINO

Los caminos que actualmente se están emprendiendo en distintas ciudades y pueblos de España, tienen algunas referencias donde apoyarse. Las noticias de los primeros proyectos de camino escolar se sitúan en la ciudad danesa de Odense en los años 70. Pero no será hasta los años noventa cuando se difunda este concepto y se comiencen a promover proyectos de camino escolar en distintas localidades centroeuropeas y del mundo anglosajón, como Estados Unidos, Canadá, Nueva Zelanda o Australia. Un momento en el que los impactos de la motorización empiezan a hacer estragos tras varias décadas de incremento continuado del parque automovilístico.

Ya no es sólo que las ciudades queden colapsadas de autos y que el sueño de la libertad individual se atasque cada mañana de camino al trabajo, sino que las evidencias empiezan a mostrar los efectos nocivos para la salud y para el medio ambiente de la movilidad motorizada.

En los noventa se comienza por fin a hablar de la reclusión infantil, tras el silenciado proceso que se inició desde mediados del siglo XX con la irrupción masiva de coches en las calles. Las consecuencias de la vida sedentaria de seres hechos para moverse no se ha hecho esperar y la epidemia de obesidad infantil está haciendo estragos en las sociedades occidentales. En algunos países, entre los que se incluye España, las cifras de sobrepeso se incrementan año a año y, cada vez, se detecta a edades más tempranas.

Los problemas de salud infantil, unidos a una mayor conciencia ambiental y a los conflictos cotidianos de congestión del viario, han alimentado la necesidad de transformar las pautas de movilidad de los estudiantes. En los países anglosajones, estos aspectos se

han traducido en la creación de itinerarios seguros al colegio para favorecer que los menores puedan ir caminando o en bicicleta en sus trayectos cotidianos. La seguridad vial y la prevención de los problemas de salud se sitúan en el corazón de estas iniciativas que, de hecho, se nombran como Rutas Seguras al Colegio (*Safe Routes to School*).

Los proyectos de camino escolar también se están implantando en ciudades españolas como Barcelona, San Sebastián-Donostia, Madrid, Sevilla o Pontevedra, por citar sólo algunas. Los proyectos se realizan directamente en colaboración con los centros educativos, ya que exigen una implicación de la comunidad escolar y de las familias.

QUIÉNES TIENEN QUE ESTAR

El camino escolar es un proyecto colectivo y hay que saber desde su inicio que hay que contar y colaborar con distintos agentes. En una iniciativa de estas características tienen que estar implicados: alumnado, madres y padres, profesores y la administración local. Asimismo, el apoyo y la colaboración de otras entidades ciudadanas resulta extremadamente interesante y refuerza la idea de que se trata de un proyecto de ciudad, no meramente un proyecto vinculado al centro educativo.

Para garantizar la viabilidad de una iniciativa de camino escolar hace falta que los cuatro apoyos estén firmes, que las cuatro patas de la silla sustenten el proyecto. Es cierto que hay veces que no se puede lograr desde su inicio que todos secunden el proyecto y también puede que haya distintos grados de implicación. En este caso, hay que saber que el proyecto sin todos los apoyos será más inestable, y parte de los esfuerzos deberán ir dirigidos a lograr la participación de quienes faltan e ir afianzando compromisos.

Alumnado. Niñas, niños y jóvenes son los destinatarios principales de estas iniciativas. Es importante que se sientan parte activa, que se impliquen y que lo vayan haciendo suyo desde el inicio. El objetivo es propiciar un cambio en las pautas de movilidad y favorecer una mayor autonomía de los menores, por eso es importante que ellas y ellos entiendan las ventajas que tiene caminar o pedalear al colegio.

La realización de actividades deportivas y lúdicas que les permitan experimentar los beneficios de llegar al colegio por sus propios medios resultan muy útiles para animar la participación y también para que el proyecto se diferencie de las actividades docentes habituales. Hay que conseguir que entiendan que es un proyecto colectivo y que no son meros receptores de esa iniciativa sino una parte activa.

Para reforzar esta cuestión, conviene que los proyectos de camino escolar no tengan como destinatarios únicos a jóvenes o niños y niñas, sino que es conveniente que sea una apuesta de todo el centro escolar. Adoptar pautas de movilidad más sostenibles no sólo concierne a las nuevas generaciones sino que incumbe también a los adultos. Además, resulta enormemente educativo el ejemplo de profesores y profesoras acudiendo en bicicleta o caminando y dejando aparcado el coche en casa.

Propiciar la reflexión en las aulas sobre movilidad sostenible y vincularlo a una acción concreta como es el desplazamiento a diario al colegio aporta enormes ventajas. En distintos estudios se ha visto que los niños y jóvenes de hoy en día tienen mucha información sobre medio ambiente y que están realmente interesados y preocupados por los grandes retos ambientales con los que se enfrenta el planeta. Pero también es cierto que rara vez tienen ocasión de vincular estos problemas globales con sus hábitos cotidianos, quedando en una postura muy «sufridora» y asistiendo al deterioro ambiental con mucha información pero con pocas herramientas para poder afrontarlo.

Por eso, un proyecto de camino escolar brinda la oportunidad de hacer un vínculo activo entre la mejora de los hábitos cotidianos y la conservación del medio ambiente. Resulta sencillo calcular la emisión de CO₂ que se evita si se deja el coche aparcado y se camina o pedalea al colegio, o el espacio liberado en la ciudad para otros usos, una gran contribución a favor de la salud colectiva y de la habitabilidad urbana.

Equipo docente y directivo. El papel del profesorado y del equipo directivo de los centros resulta esencial para acometer un proyecto de camino escolar. Hay buenos ejemplos de iniciativas que han surgido

desde el claustro de profesores como respuesta a muchos problemas y desajustes que los docentes perciben a diario en su contacto con los menores, como el sedentarismo o la falta de autonomía de sus pupilos.

Es necesario que el colegio tenga un papel activo como *nodo de comunicación entre la administración, el alumnado y los progenitores*. Este proyecto llega a las familias a través de la escuela y son la dirección del centro y el equipo docente quienes pueden facilitar esa tarea.

Un nivel de mayor implicación en el proyecto conlleva la realización de *actividades educativas dentro de las aulas*, vinculadas a la autonomía y a la movilidad. Cualquier materia es susceptible de ser aprovechada para tratar estos dos temas, desde conocimiento del medio, deporte, inglés o matemáticas. Conocer el espacio donde nos movemos, hacer ejercicio pedaleando, saber cómo se dice en inglés peatón o calcular los tiempos de recorrido de distintos medios, todas las materias tienen un amplio tema para tratar que fácilmente se puede integrar en el currículo educativo.

Madres y padres. Un proyecto de movilidad y autonomía infantil tiene que contar ineludiblemente con el conocimiento, la comprensión y el apoyo de los progenitores. Estamos hablando de incentivar cambios en las pautas cotidianas de movilidad e ir ganando grados de autonomía entre menores de edad y quienes tienen la llave para dar permiso y animar a sumarse al proyecto son las madres y los padres.

Uno de los principales escollos es el temor adulto al tráfico y a la inseguridad de las calles. Por eso, hay que hacer una labor con los padres y las madres para que entiendan las ventajas de favorecer la autonomía de sus hijos e hijas y se trabaje todo lo relacionado con los miedos, los riesgos y la capacidad de los menores para manejarse de forma segura en la ciudad.

Es importante redundar en la importancia de destinar tiempo, recursos y esfuerzo a esta tarea. Es curioso porque en un proyecto de este tipo puede parecer que los materiales con los que hay que trabajar son el asfalto o las aceras, por un lado, y la educación vial de los menores, por otro, y es frecuente que

quede en un segundo plano otro material que hay que introducir en esta mezcla y es el temor adulto que puede ser incluso más paralizante que un cruce peligroso.

Administración. Un proyecto de camino escolar, aunque tenga como centro neurálgico de actuación los colegios y exista una tendencia a ser considerado un proyecto educativo, es eminentemente un proyecto colectivo de ciudad y, como tal, la administración local debe implicarse de lleno.

El apoyo debe tocar al núcleo duro de la corporación municipal y no sólo a los encargados de los asuntos sociales, educación y familia. Algunos proyectos de camino escolar derivan de procesos de participación cuyos promotores pertenecen habitualmente a áreas más sociales, como participación. Aunque resulta importante tener estos padrinos, no son suficientes para desarrollar los cometidos que precisa un proyecto de estas características. Por eso, las áreas de urbanismo, movilidad, medio ambiente y obras deben conocer y ser también partícipes de esta iniciativa que persigue transformar la ciudad y tomar a niños y niñas como parámetros de calidad de vida urbana.

La situación ideal es que desde la alcaldía se apoye públicamente el proyecto y se transmita a las áreas implicadas recursos diversos para su desarrollo. Al tratarse de una iniciativa cuyo fin es incorporar a los menores de edad a la vida ciudadana, la ciudad debe experimentar cambios para acogerles de nuevo y para ello, las actuaciones de las distintas áreas deben estar coordinadas y caminar en la misma dirección.

Apoyo social. Reintroducir a la infancia en la ciudad exige volver a crear unas condiciones de habitabilidad en el espacio urbano que no sólo dependen del ancho de la acera o del tiempo que dura el semáforo en verde, sino que tiene que ver con el clima vecinal para garantizar la corresponsabilidad social en el cuidado y bienestar de los menores.

Estamos hablando de un entorno social más o menos articulado que puede resultar difícil de detectar *a priori*, ya que se trata del único colectivo que no tiene vínculos directos con los menores. No obstante, algunos colectivos sociales tiene objetivos afines al

proyecto, como pueden ser: asociaciones vecinales, asociaciones de peatones, asociaciones de ciclistas, asociaciones de mayores o asociaciones de comerciantes, entre otros.

Efectivamente no hay una relación de «filiación» con los menores, pero estos grupos sociales persiguen de forma altruista objetivos que puedan reforzar o canalizar intereses de la infancia urbana. Contar con activistas en el proyecto supone, como su nombre indica, tener a expertos en la organización y dinamización de actividades sociales. Se trata de personas que pueden aportar todo el conocimiento y todas sus habilidades adquiridas en la gestión, negociación y difusión de sus ideas y propuestas.

Hay ejemplos muy interesantes donde estos colectivos han sido los promotores de proyectos de camino escolar al confluir sus fines con iniciativas de este tipo, como sucede con las organizaciones de ciclistas, organizaciones vecinales o de peatones, entre otros.

DISTINTAS RUTAS O CAMINOS

Hay distintas modalidades para llevar a cabo un camino escolar. Se trata de un conjunto de fórmulas que se han ido ensayando en diversos lugares para favorecer que un mayor número de menores puedan ir caminando o en bicicleta al colegio.

Estas modalidades cubren distintos objetivos: enseñar y ensayar con los menores el camino, garantizar unos recorridos seguros y generar un cierto control adulto sobre los desplazamientos o los itinerarios

Autobús caminante o pedibús

El autobús caminante o pedibús consiste en establecer unos itinerarios peatonales predeterminados de acceso al colegio y situar en su recorrido un conjunto de paradas donde se organiza la recogida de alumnos. Como su nombre indica, funciona como un sistema de transporte escolar «conducido» por personas voluntarias y donde los menores van a pie.

Uno o varios adultos se encargan de ir recogiendo a los menores en el itinerario



marcado y van acompañándoles en su trayecto, a veces sólo de ida y otras veces en ambos sentidos. Originalmente este sistema nace como una organización voluntaria de madres y padres que se turnan en la tarea de acompañar a un grupo de menores. En algunos centros escolares o en algunos municipios, los autobuses caminantes se han «institucionalizado», contratándose la gestión de todo el sistema a una empresa o asociación que de forma remunerada realiza el servicio de acompañamiento que, como tal, deja de ser voluntario y de estar protagonizado por familiares.

A veces esta modalidad sirve para trasvasar viajes del coche o el autobús, promoviendo que los menores caminen en sus recorridos al colegio, pero otras veces, cuando los menores ya iban previamente caminando al colegio, el sistema sirve para coordinar el acompañamiento adulto que deja de ser un asunto privado de las familias y se convierte en un tema más comunitario y compartido.

De hecho, los autobuses caminantes se han visto como un mecanismo para ayudar a madres y padres a conciliar su vida familiar y laboral. En algunos proyectos o iniciativas de igualdad de oportunidades, como los proyectos EQUAL, se han ensayado y puesto en marcha proyectos de pedibús con el fin de

evitar que los padres y las madres tuviesen que realizar a diario esa tarea de acompañamiento que frecuentemente entra en conflicto con los horarios laborales.

Para aquellos menores que a diario recorren el trayecto al colegio en el asiento trasero del coche, esta actividad que se realiza a pie tiene muchas ventajas. Además de hacer ejercicio físico, la posibilidad de ir en compañía de otros niños y niñas le da un valor y un interés enorme al recorrido.

Para aquellos niños y niñas que previamente iban caminando, estas ventajas se reducen enormemente, ya que supone estar sujeto a un horario y a un itinerario rígido y obliga a tener que ir al ritmo del grupo. Mientras, la ventaja de caminar junto a otros menores la podían obtener de forma espontánea con encuentros casuales en su recorrido al colegio, dado que los horarios y los itinerarios de los escolares son coincidentes a la hora de entrada y salida.

Después del acompañamiento familiar, el autobús caminante es la fórmula más tutelada de camino escolar, en donde la presencia y la organización adulta es permanente y no lleva implícito per se, como en otras iniciativas, el objetivo de incrementar la autonomía infantil. Hay experiencias de autobuses caminantes en muchos países de Europa y en el mundo anglosajón que se han establecido y

perpetuado durante años, con una fuerte intervención adulta de todo el sistema de transporte.

Originalmente este sistema se pensó como un paso previo para enseñar a los niños y niñas los itinerarios escolares y llegar a promover su autonomía (Engwicht, D. 2010). Algunos autores consideran que el bus a pie se ha desviado de su objetivo original al convertirse en un sistema de transporte bajo criterios adultos.

Control social difuso

Frente al control directo de las familias o el control de adultos organizados que acompañan durante todo el trayecto a los menores, hay otras modalidades de camino escolar que buscan crear un acompañamiento adulto «difuso».

Los proyectos de camino escolar, inspirados en las experiencias de Francesco Tonucci, tienen como uno de sus objetivos irrenunciables que estos trayectos sirvan para favorecer la autonomía infantil y, por eso, intentan crear condiciones ambientales de seguridad donde no haga falta ejercer un control férreo sobre los menores en la calle. De alguna manera, se trata de recuperar la ciudad tomando como parámetro a los niños y hacer un espacio a su medida.

Estos proyectos trabajan sobre los recorridos que los menores realizan cotidianamente y, tras detectar los itinerarios preferentes o más frecuentados, se empieza a trabajar en su remodelación para crear caminos seguros, extendiendo progresivamente las mejoras al resto de itinerarios.

Además de plantear intervenciones sobre el espacio físico, los proyectos de camino escolar buscan el compromiso social de aquellos adultos que estratégicamente se sitúan en esos recorridos, esto es, los comerciantes cuyos establecimientos están volcados hacia las aceras que niños y niñas van a recorrer a diario.

Las experiencias inspiradas en los trabajos de Tonucci y realizadas en Italia, España y Argentina, cuentan con los comerciantes como colaboradores principales. Con distintos emblemas, marcas y signos se indica a los niños y niñas que si tienen algún problema, en ese comercio les van a socorrer y a ayudar si así lo precisan. La disponibilidad de los comerciantes crea un nuevo clima social en las aceras. La simple presencia de adultos «compinchados» en la tarea de devolver la calle a niñas y niños y esos ojos atentos, pero no escrutantes, empiezan a retejer el fino y delicado material de la seguridad ciudadana.



Adopción de esquinas

En el mundo Anglosajón se han empezado a ensayar nuevas fórmulas de control difuso de los recorridos que hacen los escolares. Esta iniciativa es una respuesta a los efectos indeseados de los autobuses caminantes y procede también del laboratorio de David Engwicht.

La idea es promover la creación de itinerarios atractivos para los menores, que no tienen por qué ser los más cortos y directos, sino los más estimulantes e interesantes. Bajo el nombre de «Red Sneaker Routes» estas rutas de la zapatilla roja alientan a que los adultos vayan «adoptando» tramos del camino y se responsabilicen de lo que allí sucede.

De alguna manera, la labor que los comerciantes pueden hacer en la ciudad compacta latina, no es posible en la ciudad dispersa anglosajona porque, entre otras cosas, no hay comercio en los bajos y los espacios residenciales están protagonizados por viviendas unifamiliares o plurifamiliares de baja densidad.

De nuevo, esta iniciativa pretende romper la brecha entre la casa y la calle y crear colaboración social en el cuidado infantil y responsabilizar a los vecinos y vecinas de lo que sucede en el espacio público.

Esta propuesta también tiene sus códigos y sus señales, en este caso, se propone que las personas que se sumen a la iniciativa dejen marcas en el territorio para indicar que se transita por una «zona amiga». Se plantean instalaciones diversas e imaginativas, desde una silla, un sillón, una escultura o una marca en el pavimento que sirva para indicar la presencia de personas involucradas en el proyecto y que, a su vez, haga más estimulante y divertido el camino.

En una ciudad compacta y diversa, llena de estímulos, olores y colores, esta iniciativa no tiene mucha cabida. En espacios monótonos urbanísticamente hablando como las largas filas de adosados donde una misma tipología de vivienda se reproduce una y mil veces, la posibilidad de crear hitos en el territorio no sólo es útil para indicar la presencia de personas «amigas» sino también para animar el camino, crear referencias y facilitar la orientación.

Trenes ciclistas al colegio/instituto

En las ciudades de Centroeuropa, donde hay un nivel de uso de la bicicleta bastante extendido, el entrenamiento de jóvenes ciclistas resulta una tarea importante. Los trenes ciclistas se conciben como una fórmula



transitoria para enseñar a los menores el camino a la escuela y, una vez dominado el itinerario, permitir que ellas y ellos vayan solos.

Este método resulta especialmente útil para los estudiantes de los primeros cursos de la escuela secundaria, en torno a los 12 años, que acuden a un nuevo centro educativo que habitualmente se encuentra fuera del propio barrio y, por lo tanto, a una mayor distancia que la escuela primaria.

Los trenes ciclistas suelen estar coordinados por las mismas escuelas y tienen una duración limitada que habitualmente se programa al inicio de curso. Personas voluntarias (profesorado, madres y padres u organizaciones ciclistas) acompañan a los jóvenes y realizan lo que podría considerarse como unas clases prácticas de educación vial. Los menores aprenden el nuevo recorrido, detectan dónde puede haber cruces o tramos conflictivos y ensayan la conducción de la bicicleta en un nuevo entorno que, como se ha indicado, puede exceder el propio barrio.

Este sistema ayuda también a generar mayor confianza entre madres y padres que ven que sus hijos están aprendiendo a moverse con seguridad en bicicleta y contribuye a que más familias animen a sus hijos a utilizarla a diario.

Aparca y camina

Este sistema es útil cuando las distancias de la casa al centro escolar son elevadas y no pueden salvarse a pie o en bicicleta, teniendo que realizar una parte del trayecto en transporte motorizado.

Los ingleses han planteado el sistema «park and stride» que consiste en que las familias acceden en coche hasta un punto y, a partir de ahí, acompañan a sus hijos hasta el colegio caminando. Un sistema que beneficia tanto a los menores que hacen ejercicio a diario, como a quienes les custodian. Para facilitar este sistema, algunos centros escolares o ayuntamientos acuerdan con supermercados, centros deportivos u otros equipamientos que cuentan con plazas de aparcamiento libre a esas horas de la mañana, la posibilidad de que las familias aparquen gratuitamente ahí sus coches durante un tiempo limitado.

Es también una práctica frecuente que este sistema de combinar un tramo en coche y otro caminando se apoye en la organización de los autobuses caminantes o pedibus. En este caso, los mayores conducen hasta una de las paradas señaladas y dejan allí a sus hijos para que recorran el resto del camino junto con el grupo de niñas y niños que hacen ese mismo itinerario.

Ven en autobús o tren y camina

Otra modalidad para combinar un tramo del trayecto caminando y otro sobre ruedas, es hacerlo apoyándose en el transporte público. En aquellos lugares donde existen servicios de transporte en las inmediaciones del colegio, se puede implantar un sistema que combine tren o autobús, con caminar el resto del itinerario.

Las ventajas de utilizar para el recorrido más largo el transporte público, en vez del vehículo privado, son de sobra conocidas: reducción del consumo energético, reducción de las emisiones de CO₂ y otros elementos contaminantes, reducción de la congestión viaria, e incluso, reducción del gasto económico en transporte de las familias.

Otro aspecto esencial es que muchos niños y niñas que viven en las afueras y que acostumbran a ir de pasajeros en los coches, no saben la dinámica y el funcionamiento de los transportes públicos. Por lo tanto, retrasarán o reducirán su uso ante la idea de que «no es para ellos». El transporte público tiene su lógica de funcionamiento y nada mejor que en la infancia para habituarse y conocer este sistema. Saber dónde se compran los bonos o los tickets, aprender los horarios y las frecuencias, conocer los itinerarios para posibles usos alternativos, en definitiva, familiarizarse y vivir con naturalidad su uso.

Hay múltiples modalidades de este sistema: en alguna, las niñas y niños de un mismo barrio se organizan para ir juntos en tren o autobús hasta la terminal o parada a partir de la cual comienzan a caminar. En otras, las familias acceden con los menores en transporte público hasta un punto a partir del cual se suma al autobús caminante.

«Walk on Wednesday»

Tanto los autobuses caminantes como el sistema de aparcar y caminar, pueden plantearse como programas estables que duren todo el año, bien una temporada concreta (semana de la movilidad, primavera...) o un día señalado de la semana.

En Inglaterra y otros países anglosajones se ha establecido con éxito el programa «walk on wednesday» (camina el miércoles) donde se acota a este día de la semana el programa de camino escolar. Por supuesto que quien quiera puede ir caminando el resto de la semana, pero todo lo que conlleva organización y trabajo extra, se pone en funcionamiento sólo ese día.

Se trata de una estrategia dirigida a hacer el programa asumible para aquellas familias que a diario utilizan el vehículo privado como medio de transporte escolar, para quienes resultaría impensable hacer un cambio en sus pautas de la noche a la mañana. Por otro lado, la regularidad y constancia del proyecto como actividad semanal, va haciendo que se convierta en una nueva y sana rutina, y que se vaya asumiendo como algo posible.

Esta modalidad permite experimentar de forma continuada las ventajas de acceder caminando al colegio y va preparando a las familias para llevar a cabo cambios más ambiciosos. De hecho, los programas ingleses de rutas seguras al colegio se conciben, en aquellos lugares donde ya funcionan estas iniciativas, como una ampliación de las mismas.

Coche compartido

Se puede pensar que el coche compartido no es una estrategia de camino escolar, ya que supone transportar a un grupo de menores desde la puerta de casa hasta la puerta del colegio y hacerlo en vehículo privado. No obstante, este sistema es un paso nada desdeñable que conviene valorar y reseñar.

Para empezar, cualquier fórmula de colaboración para el cuidado infantil entre personas que no pertenecen a la misma familia va tejiendo red social. Este simple gesto de responsabilidad compartida genera nexos entre los menores y también entre adultos que abren nuevas posibilidades de colaboración vecinal y social.

Otra cuestión esencial de los coches compartidos es que reducen el número de vehículos que circulan, aparcan y llegan al colegio y, por lo tanto, se reduce el peligro y los problemas ambientales que genera este modo de transporte. Tal vez ese grupo de niños y niñas no vaya caminando, pero sí que se reducen los conflictos que su transporte genera y se favorecen las condiciones para las personas que van caminando o en bicicleta.

Este grupo de niñas y niños que viven próximos o en el mismo itinerario de acceso al colegio, es un grupo susceptible de emprender nuevas variantes de camino escolar que se apoyen en el transporte público, la bicicleta o fórmulas mixtas. El coche compartido consigue que entre ellos se conozcan más a fondo, que se genere un clima de confianza entre las familias y que entiendan que llegar al colegio puede ser algo más que un trámite, puede ser toda una aventura colectiva.

POR QUÉ RESULTA TORTUOSO EL CAMINO

Los proyectos de camino escolar son proyectos estimulantes, pero también complejos. Esta afirmación no es para desincentivar su inicio, sino para avisar a los caminantes de que hay que ir preparados, que no es un recorrido corto y que el trayecto va a tener, como la vida misma, momentos dulces y momentos amargos.

Las dificultades de un proyecto colectivo

Las iniciativas de camino escolar resultan a primera vista muy atractivas, pero como pasa con gran parte de los asuntos que afectan a la infancia, no consiguen adquirir la seriedad y la implicación política o ciudadana que exige una propuesta de estas características. Por eso, es frecuente que se muevan en un espacio difícil de definir entre el éxito mediático y el vacío de realidades.

Debe contar con el compromiso político de la administración local que es quien tiene que asumir, en todo su calado, este nuevo reto. Esto exige no sólo una acción decidida desde alcaldía, sino también una acción coordinada entre las distintas áreas implicadas.

Todas las personas que trabajan en la administración local y, especialmente en las ciudades grandes, saben que la coordinación entre áreas resulta una tarea enormemente complicada dada la segmentación administrativa, a la que muchas veces se suma a una falta de cultura de trabajo en equipo.

Por eso, cuando se inicia un proyecto de estas características, no hay que subestimar este esfuerzo y tampoco hay que evitarlo. Los proyectos de camino escolar son una oportunidad para aprender a trabajar en común y para ejercitar lo que está tan de moda pero que resulta difícil de aplicar como son las políticas transversales, en este caso, en relación a la infancia. La riqueza que aporta esta forma de trabajo es enorme, aunque como toda fórmula nueva de actuar requiera ensayos, tiempo y dedicación hasta constituirse en práctica habitual.

Otra cuestión que hay que tratar, en este proyecto colectivo, son los tiempos. Los impulsores o los entusiastas de estas iniciativas se topan con muchas personas en los distintos ámbitos —escuela, familia y administración— que hay que convencer y a las que hay que poner a trabajar o pedir colaboración. Unos quieren ir corriendo, mientras otros no saben si quieren empezar a caminar. Acompasar tiempos, acciones e intereses será una de las tareas fundamentales de los gestores de estos proyectos.

Escuelas sobrecargadas

Las escuelas son una pieza fundamental, pero esta institución sufre, al igual que las familias, del abandono y de la desresponsabilización colectiva sobre la infancia. Las culpas ante los problemas vinculados a los menores se siguen dirimiendo en un juego perverso entre la familia y la escuela por desatender sus funciones y lo cierto es que hay cuestiones relativas a los niños y niñas, como sucede con la autonomía, que pertenecen a un ámbito social más amplio y que debe asumir la ciudadanía en su conjunto.

Los proyectos de camino escolar vienen a «socorrer» y a ampliar el espectro de personas e instituciones que se encargan de

la infancia: acuden los profesionales de participación para conocer sus demandas, los encargados de movilidad para cerrar al tráfico una calle, los técnicos/as de urbanismo para transformar la anchura de la acera o los de medio ambiente para plantar árboles en el recorrido.

Eso es cierto, pero también las iniciativas de camino escolar exigen a la comunidad educativa trabajar en estos proyectos, integrar la movilidad y la autonomía en su trabajo cotidiano y aprender a colaborar con el ayuntamiento y con otros centros educativos. Esto es, exige dedicación, tiempo e ilusión.

Revisión del modelo de paternidad/maternidad intensiva

Lograr movilidad autónoma para los niños y niñas exige contar con el beneplácito de las familias y exige desmontar el modelo de maternidad y paternidad intensiva. Hay que trasladar, al igual que sucede con la comunidad educativa, un mensaje de colaboración social e institucional, de que se está ampliando el espectro de personas que cuidan de la infancia. Este proyecto conlleva retejer redes sociales —con el apoyo de comerciantes, de asociaciones vecinales y de otros colectivos sociales— para este fin.

Se trata de desmontar también la percepción de que la sobreprotección evita todos los riesgos y resulta que lo que se consigue es generar nuevos riesgos o aplazarlos en el tiempo. Los problemas de enfermedad por obesidad ya es una realidad en nuestro país y llevarles en el coche no evita que el mayor número de menores víctimas de accidente de tráfico, incluso en zona urbana, sea como pasajeros.

Por lo tanto hay que trabajar desde el principio con las familias para que comprendan el proyecto y colaboren en él. En algunas experiencias, se subestima su implicación, no se establece una buena comunicación desde el inicio o no se informa correctamente y los proyectos no prosperan porque no hay respuesta a las actividades que se proponen fuera de las aulas.

La transformación de las pautas de movilidad

El camino escolar exige transformar las pautas de movilidad cotidiana al centro educativo. Dejar el coche aparcado en casa y caminar hasta el colegio no resulta un gesto fácil para aquellas familias o personas acostumbradas a utilizarlo. De alguna manera, exige romper un círculo vicioso que se nutre de decisiones individuales que van contribuyendo a crear colectivamente un «malestar urbano». Se va retroalimentando un proceso que parece imparable, si no se toman medidas para cambiar de rumbo: «Llevo a mi hija en coche porque la calle es peligrosa», «cada vez hay más coches en la calle y los niños no pueden caminar solos», «llevo a los niños en automóvil porque nadie respeta los pasos de cebra», «la calle es peligrosa, luego acompaño siempre a mis hijos en mi coche».

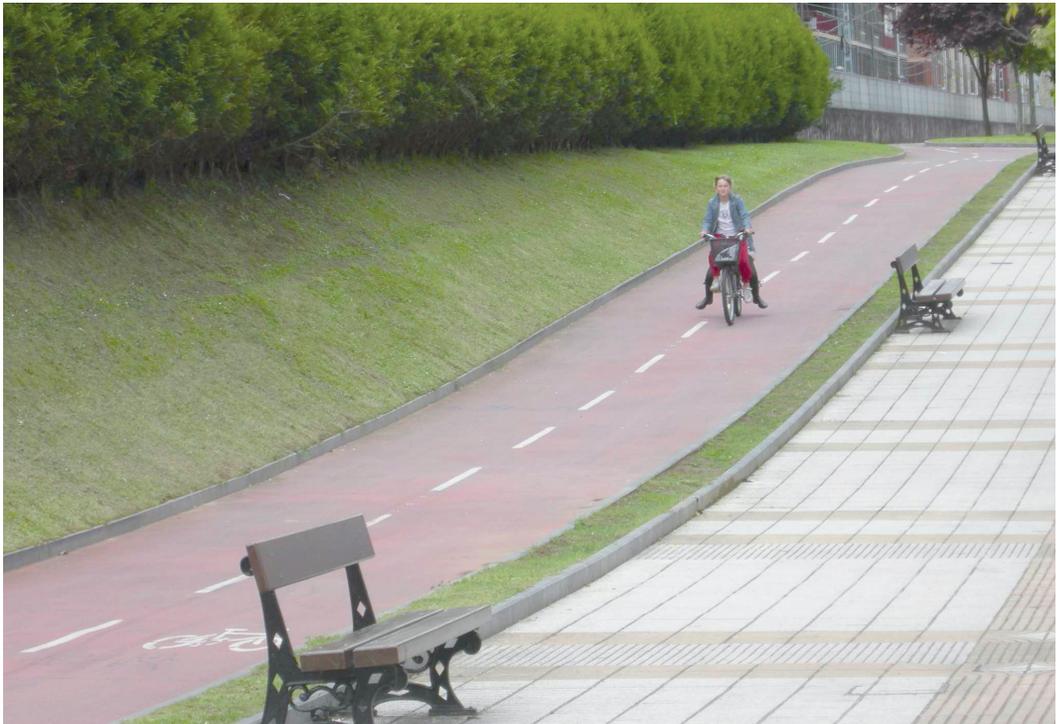
Romper el círculo vicioso de la movilidad motorizada no es una tarea sencilla, ya que exige actuar coordinadamente en todos los ámbitos que intervienen en esta decisión:

en el espacio físico, con actuaciones en el viario de calmado de tráfico; en los aspectos normativos y de gestión del tráfico para primar a quienes caminan frente a quienes conducen; y, por último, incidir también en los aspectos culturales vinculados a la movilidad.

Un camino necesario

En este marco complejo de la relación de la infancia con la ciudad, donde entran en juego factores urbanísticos, sociológicos y culturales diversos, los proyectos de camino escolar son una vía para emprender un cambio.

Son un camino para empezar a recuperar la cordura colectiva y devolver a los niños lo que les pertenece: espacio para crecer, para desarrollarse y para aprender a convivir. Aunque no resulte sencillo su recorrido, este camino hay que llevarlo a cabo no sólo por justicia intergeneracional, sino porque sin infancia libre nos jugamos el bienestar colectivo.



BIBLIOGRAFÍA

- ALONSO, FRANCISCO; ESTEBAN, CRISTINA; CALATAYUD, CONSTANZA; ALAMAR, BEATRIZ (2009): Los niños, las ciudades y la seguridad vial: una visión a partir de la investigación. Colección: Cuadernos de Reflexión Attitudes.
- ENGWICHT, DAVID (2010): «Is the walking School Bus stalled in a evolutionary cul-de-sac?» Disponible en: http://www.lesstraffic.com/Articles/Traffic/wbstalled_pf.htm
- ROMÁN, MARTA y PERNAS, BEGOÑA (2008): ¡Hagan sitio, por favor! La Reintroducción de la Infancia en la Ciudad. Serie Educación Ambiental. Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino.
- TONUCCI, FRANCESCO: (1997) La ciudad de los niños. Fundación Germán Sánchez Ruipérez.
- TONUCCI, FRANCESCO (2003): Cuando los niños dicen ¡Basta! Fundación Germán Sánchez Ruipérez.