

Estrategias peatonal y ciclista con perspectiva de infancia

más allá de incorporar en ellas a la infancia.

Situación de partida

- Existe una [estrategia estatal de la bici 2020-2025](#) i se va a sacar a consulta previa la nueva para 2026-2031.
- Andando propuso en la comisión de seguridad vial diseñar un estrategia peatonal.
- Existe un proyecto de ley de movilidad, y varias leyes autonómicas, y ordenanzas municipales. Además hay diversas estrategias ciclistas y de movilidad. Y a diferente nivel territorial: estrategias de seguridad vial, accesibilidad, pmus, etc. que suele ignorar a la infancia y a lo sumo cita al escolar.
- Tb las leyes y estrategias de infancia. Que no trata la movilidad, y a lo más cita la infancia en el transporte escolar.
- [Estrategias previas.](#)

Criterios para diseñar estrategias “sociales” peatonal y ciclista con perspectiva de infancia.

- Huir del activismo ciego y teoría sin práctica.
- Contar con niñas y niños.
- Pasar de “ocurrencias” y propuestas desconexas “mayoritarias” a modelos conceptuales coherentes, innovadores y basados en evidencias.
- Pasar de los síntomas y soluciones de final de tubería, a ir a los orígenes de los problemas y su contexto.
- Integrar las estrategias peatonal, ciclista, de infancia, movilidad, seguridad vial, agenda urbana, accesibilidad, pmus...

Má allá del modo de transporte (andar, bici...)

- la ciudad como el escenario de la vida cotidiana
- urbanismo pensado por y para la infancia
- la vida más allá del ámbito privado
- vida en la calle (lazo social)
- espacios de encuentro humano para y por lo colectivo y autonomía
- la ciudad como una experiencia de vida y de aprendizaje.

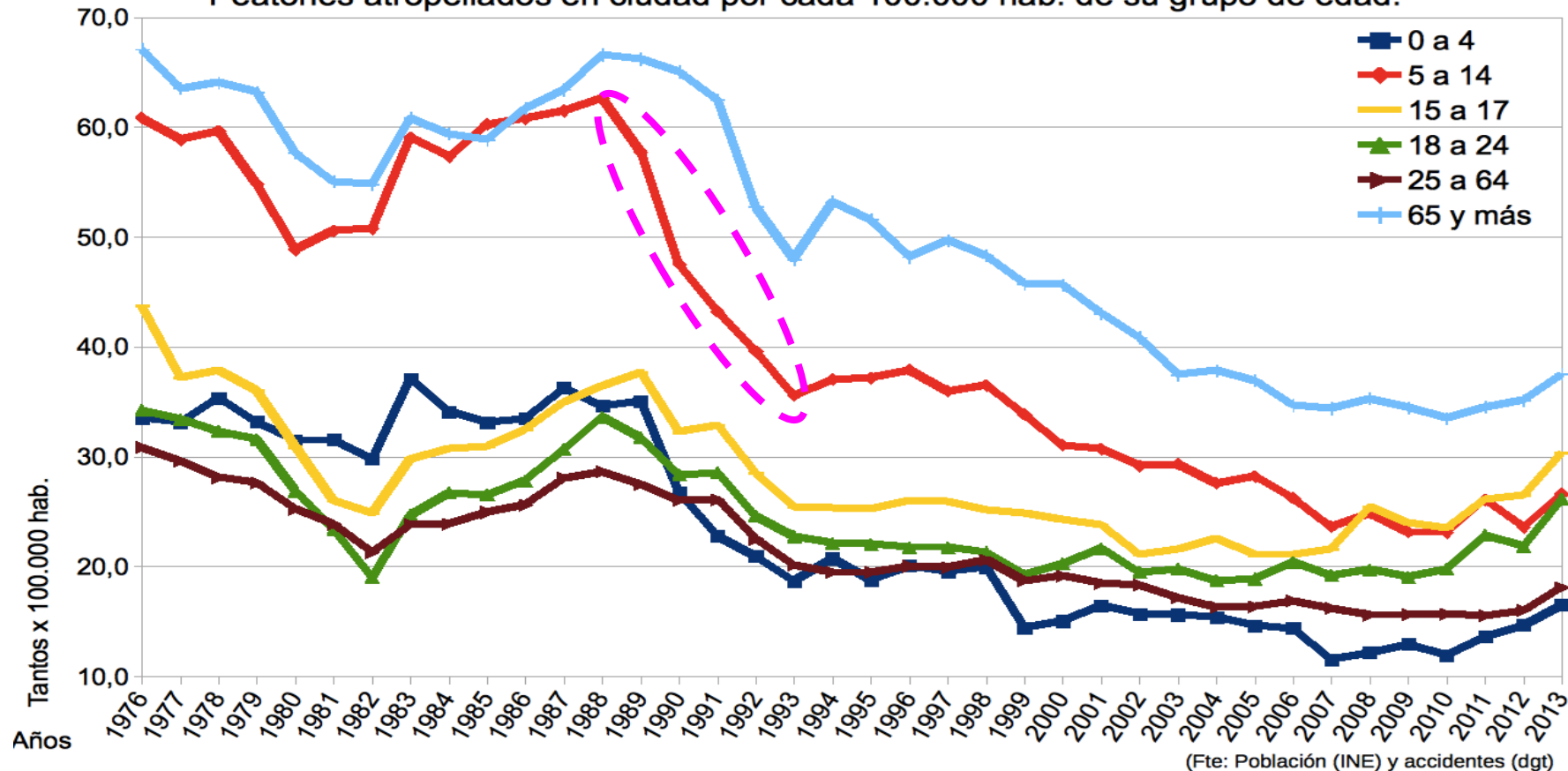
(Rocio Tapiador)

Ideas claves para el diseñar una estrategia desplazamiento activo con perspectiva de infancia.

- El coche no es el problema, es sólo su síntoma. ¿cuál es el problema?
- Urbanismo táctico (pruebas piloto) y opinar sobre ellas.
- Mejor bien hecho que bien dicho.
- Del consenso a la gestión del disenso.
- De la opinión mayoritaria a priorizar los enfoques innovadores, disruptivos.
- Incorpora el entorno urbano a los de desplazamiento activo (a pie y en bici)
- La centralidad de la perspectiva cultural comprensiva.
- Es importante conocer la “realidad” pero también cómo se ha llegado a esa situación.

Algunas pistas

Peatones atropellados en ciudad por cada 100.000 hab. de su grupo de edad.



Si comparamos los siniestros según la población de cada grupo de edad, el descenso es aún más pronunciado. La bajada de la natalidad no es explicación.

¿Cambio de paradigma?



	Tráfico y circulación	Movilidad como transporte	Movilidad como acceso
Sujeto	El automóvil.	Peatón, ciclista, pasajero, conductor...	Niño, mayor, mujer, pmr, trabajador, visitante...
Objetivo	Reducir problemas del tráfico a motor: Fluidez y seguridad	Atender necesidades de transporte y reducir su impacto ambiental	Acceso universal a los bienes y serv. básicos. Derecho a la ciudad.
Gestión	Adecuar al coche: infraestructuras, normas, educación.	Gestión de demanda. Intermodalidad. Transporte sostenible	Urbanismo de proximidad Cambio cultural. Procesos participativos.
Análisis	Fluidez. IMD Encuesta O-D	Uso. Calidad. Impacto Reparto modal.	Enfoque género y edad. Indicadores sociales.

Visiones de la movilidad	Material / cartográfica	+ Simbólica / cultural (más sociológica)
(Medio) Movimiento (Ir/llevar de un lugar a otro)	Movilidad como Transporte - Vehículos >>> sujetos - Modo de transporte (oferta y demanda) - Motivos y consecuencias. - Sistema socioeconómico, político, territorial, tecnológico	Movilidad como viaje Añade al modelo material: - Un actor social (anciano, niño, desempleado. y sus motivos. - Un viaje. Práctica social (visión emic, biográfica) - Un territorio/espacio que también es simbólico
(Objetivo) Acceso (llegar, alcanzar)	Movilidad como acceso - Llegar/acceder (con/sin desplazamiento físico) - Repensar la ciudad	Movilidad como “satisfacción” Añade al acceso material: - La dimensión cultural y simbólica - Un espacio que tb es simbólico - La satisfacción del acceder

DERECHO A LA CIUDAD Y AUTÓNOMIA

- Ciudad como espacio de apropiación
- Derechos del niño (UNICEF)
- Referencia: Tonucci

EDUCACIÓN EN VALORES Y COMPETENCIAS

- Autonomía
- Responsabilidad
- Resolución de problemas
- Interacción social
- Ciudad educadora

ESTRATEGIA DE MOVILIDAD INFANTIL AUTÓNOMA

REDISEÑO DEL ESPACIO URBANO

- Calles escolares
- Supermanzanas
- Ciudad 15 min
- Urbanismo táctico
- Referencias: Gehl, Gehl inst.

EVALUACIÓN E INDICADORES

- Medición de autonomía
- Percepción de seguridad
- Datos desagregados
- Seguimiento continuo

PARTICIPACIÓN COMUNITARIA

- Codiseño con infancia
- Implicación de familias
- Comunidad corresponsable

Evolución de los Modelos de Planificación Estratégica.

Período	Modelo	Fundamentos teóricos	Características principales	Críticas principales
1950– 1970	Modelo Clásico o Racional	Management científico, teoría de la decisión racional	Planificación lineal, objetivos claros, análisis DAFO , enfoque mecanicista	Falta de flexibilidad, escasa adaptabilidad
1970– 1980	Modelo Incremental o Adaptativo	Racionalidad limitada, incrementalismo, pensamiento sistémico	Ajustes graduales, estrategia emergente, aprendizaje organizacional	Inercia estratégica, falta de visión de largo plazo
1980– 1990	Modelo Competitivo	Economía industrial, teoría de juegos, Porter	Análisis de las 5 fuerzas, estrategias genéricas, posicionamiento de mercado	Subestima recursos internos, rigidez ante cambios
1990– 2000	Basado en Recursos y Capacidades	Barney, Prahalad y Hamel, Teece	Enfoque fortalezas internas,, competencias esenciales, capacidades dinámicas	Exceso de introspección, puede ignorar el entorno
>2000	Modelo Emergente y de la Práctica	Complejidad, teoría del caos, constructivismo, sociología organizativa	Liderazgo distribuido, agilidad, cocreación , cultura organizativa	Dificultad coherencia de la estratégica a largo plazo.

¿Qué es una calle?

RD Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, ... **Ley sobre Tráfico**, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Artículo 7. Competencias de los municipios.

b) La regulación mediante ordenanza municipal de **circulación**, de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los **aparcamientos** entre todos los usuarios con la necesaria **fluidez del tráfico** rodado y con el **uso peatonal de las calles...**

!!!Única referencia a la Calle” de la ley de tráfico!!!

Pregunta clave

- ¿Qué modelo de planificación estratégica?
- ¿Qué principios, y base conceptual se tiene de la infancia, la movilidad, el andar y bicicletear?
- ¿Cómo se mueven las niñas y niños, adolescentes, jóvenes?. Motivos, destinos, modos, grado de inmovilidad, autonomía, amplitud
- ¿....

Consultas de interés.

- [El niño y la razón de Estado](#). Philippe Meyer
- [Concepto de la movilidad en los textos](#).
- [El niño en las estrategia peatonal y ciclista](#)