

CAMINOS ESCOLARES: CONDICIONANTES PARA EL ÉXITO

Pau Avellaneda

Abril 2015

Este artículo es un extracto del trabajo de investigación [Estudi d'avaluació dels estudis de camins escolars a Catalunya](#) elaborado por el autor por encargo de la Diputación de Barcelona.

Pau Avellaneda

Doctor en Geografía, Profesor de la Universitat Autònoma de Barcelona

Esta publicación no hace necesariamente suyas las opiniones y criterios expresados por sus colaboradores.

Queda autorizada la reproducción de este artículo, siempre que se cite la fuente, quedando excluida la realización de obras derivadas de él y la explotación comercial de cualquier tipo.

El CENEAM no se responsabiliza del uso que pueda hacerse en contra de los derechos de autor protegidos por la ley.

El Boletín Carpeta Informativa del CENEAM, en el que se incluye este artículo, se encuentra bajo una Licencia [Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada 3.0](#)

INTRODUCCIÓN

El Camino escolar es una iniciativa que pretende promover y facilitar que los niños y las niñas vayan a la escuela a pie y de forma autónoma. Sin embargo, y desde una mirada más amplia, puede entenderse también como una estrategia educativa que fomenta la educación en valores desde el respeto, la responsabilidad y la solidaridad.

En este sentido, se trata de un proyecto educativo, transversal, participativo y de transformación del espacio público y los hábitos de movilidad en el que, por un lado, se acondicionan un conjunto de itinerarios cómodos, agradables y seguros que permiten a los niños y a sus familias realizar los trayectos casa-escuela en modos de movilidad activa (a pie y en bicicleta) y, por otro, se desarrollan un conjunto de acciones pedagógicas y ciudadanas que buscan transformar el entorno del barrio en un espacio amable, y sensibilizar y concienciar implicando a toda la comunidad (niños y niñas, padres y madres, profesorado, vecinos, instituciones locales, comerciantes, asociaciones de barrio, etc.).

Con el proyecto de Caminos escolares se busca fomentar la autonomía de los niños partiendo de la lógica de que yendo solos a la escuela ganan confianza y aprenden a ser ciudadanos responsables. Haciéndoles responsables de sus propios desplazamientos estamos proporcionando a las niñas y a los niños las herramientas necesarias para su desarrollo en sociedad capacitándolos para tomar sus propias decisiones y contribuyendo a su desarrollo madurativo.

FIGURA 1. Camino al cole



Fuente: P. Avellaneda

El proyecto de Camino escolar también busca contribuir a recuperar el espacio público como lugar de relación, de juego, de aprendizaje, de experiencia y de convivencia. La pérdida de este espacio ha privado a la infancia del lugar de aprendizaje por excelencia, la calle. La presencia de niños y niñas en el espacio público genera confianza y seguridad lo que redunda en una percepción de seguridad colectiva que permite la reapropiación del espacio público por parte de la ciudadanía.

Uno de los objetivos del Camino escolar es sensibilizar y educar a los niños pero también al resto de ciudadanos en los hábitos de la movilidad sostenible y segura. Este hecho, a largo pero también a medio y corto plazo, debe permitir contribuir a la mejora ambiental del entorno. Sin duda, la reducción de los índices de contaminación atmosférica y sonora pero también de ocupación del espacio público por actividades agresivas puede ayudar a incrementar la sensación de confort y seguridad que todos los ciudadanos deseamos.

El Camino escolar también debe permitir desarrollar la conciencia crítica de los niños y fomentar el espíritu propositivo en la mejora del entorno. A menudo, en materia de movilidad, a las niñas y a los niños se les da un papel pasivo con el que únicamente se pretende que asimilen las reglas de comportamiento en el espacio público, las normas de circulación. Pero los niños deben poder desarrollar un espíritu crítico que les permita valorar o poner en crisis aquellos elementos del espacio público y de la movilidad que les afectan directamente.

Finalmente, desde el proyecto de Camino escolar también se trabaja para promover que los niños conozcan y se identifiquen con el entorno para que lo sientan como propio, lo que hará que lo respeten y defiendan.



Debido a la diversidad de proyectos y a la adaptación de cada uno de ellos a unas condiciones, necesidades y posibilidades específicas es difícil hablar de casos de éxito o, al contrario, de experiencias fracasadas. Los resultados esperables de un proyecto de Camino escolar son diversos y, en todo caso, diferentes en cada caso. A su vez, un mismo proyecto puede tener resultados muy positivos en unos ámbitos pero débiles en otros. La falta de estudios de evaluación de resultados en la mayoría de los casos tampoco ayuda a identificar las experiencias plenamente exitosas ni a establecer una frontera con aquellas que no lo han sido tanto.

Con el análisis realizado en esta investigación se ha podido determinar que el éxito total o parcial de las diversas experiencias puede estar condicionado por elementos preexistentes a la puesta en marcha de un Camino escolar o por condicionantes propios del proceso de ejecución del proyecto. A su vez, dichos condicionantes pueden ser de carácter territorial, institucional o vinculados al proceso de participación. Estos condicionantes serán claves a la hora de establecer la estrategia para alcanzar los objetivos del Camino escolar. En función de la intensidad de cada uno de ellos habrá que definir unas pautas de trabajo u otras ajustando los objetivos a las posibilidades reales, en el caso de los condicionantes preexistentes, y enfatizando unos aspectos sobre otros, en el caso de los condicionantes de proceso.

BREVE APUNTE METODOLÓGICO

La investigación que ha dado lugar a los resultados que se exponen a continuación se ha llevado a cabo en 135 centros educativos de Catalunya. Estos centros escolares se localizan en 24 municipios distintos, de entre 500 y más de 1 millón y medio de habitantes. Asimismo, comprenden todos los niveles educativos de la educación obligatoria si bien destacan por encima de los demás los centros de primaria. A su vez, entre las experiencias analizadas encontramos desde proyectos de camino escolar de un solo centro educativo hasta proyectos que engloban hasta 15 centros.

Para facilitar la lectura de los resultados del análisis realizado éstos se expresan en dos tipos de variables. En un caso, se toma la variable dicotómica $>60\%$ y $<60\%$, que se refiere al porcentaje de uso de los modos de movilidad activa (a pie y en bicicleta). Así, por ejemplo, en el caso de la Figura 3, ésta puede interpretarse como que en los municipios mayoritariamente compactos casi la mitad de los casos analizados (45%) tiene un porcentaje de uso de los modos de movilidad activa mayor del 60%, mientras que en el caso de los municipios mayoritariamente dispersos éste es solo del 8%.

En el segundo caso la variable utilizada se refiere a la fase de desarrollo del proyecto de camino escolar distinguiendo los que están en las fases más prematuras (II o III) de los que se encuentran en las fases de desarrollo más avanzadas (IV a VI). En este caso se considerará que han tenido mayor éxito aquellos proyectos que han alcanzado las fases IV, V o VI. En el cuadro que se expone a continuación se presentan las distintas fases de desarrollo definidas.

FIGURA 2. Fases de desarrollo de los proyectos de camino escolar

| | | |
|-----|---|---|
| I | PREPARACIÓN | Muestras de interés, acuerdos entre las administraciones implicadas, información... |
| II | ESTUDIO Y PROPOSICIÓN DE MEDIDAS | Estudio redactado (diagnóstico y propuestas de actuación) |
| III | IMPLEMENTACIÓN INICIAL | Implementación de algunas de las acciones definidas en el estudio |
| IV | IMPLEMENTACIÓN AVANZADA | Implementación de buena parte de las acciones |
| V | DESARROLLO DE NUEVAS MEDIDAS DE ACTUACIÓN | Propuesta y desarrollo de nuevas acciones no previstas en el proyecto inicial |
| VI | ESTABILIZACIÓN Y CONSOLIDACIÓN | Medidas de mantenimiento, estabilización y consolidación del proyecto |

CONDICIONANTES TERRITORIALES

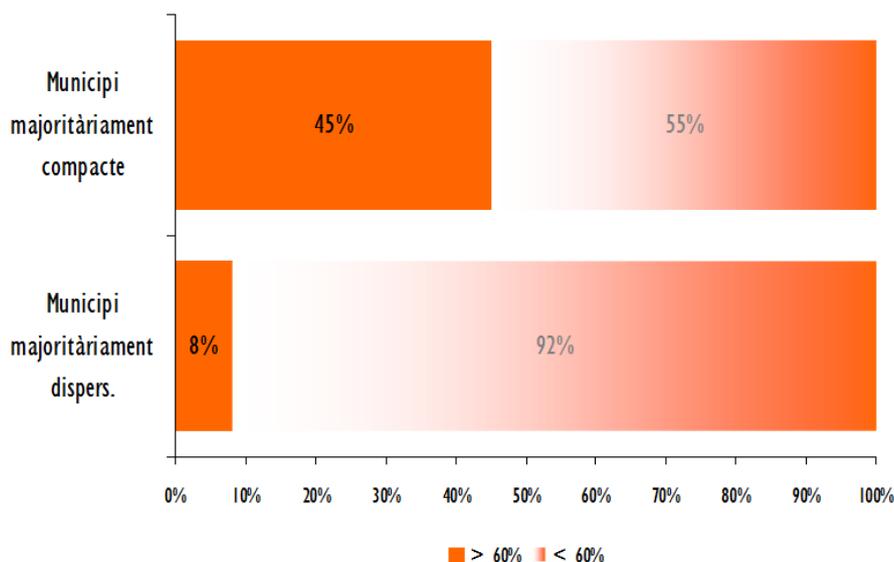
Con el estudio realizado se han identificado tres elementos de carácter territorial que condicionan significativamente el éxito de un proyecto de Camino escolar: el modelo urbanístico del municipio, el entorno urbanístico del centro educativo y la proximidad del centro al lugar de residencia de las familias. Veámoslo con más detalle.

EL MODELO URBANÍSTICO DEL MUNICIPIO

El modelo de ciudad presente en un municipio condiciona significativamente las formas generales de desplazarse en el interior de éste. En este sentido, la preexistencia de **un modelo de ciudad compacta, densa y con mezcla de usos favorece** los desplazamientos en modos sostenibles a la escuela y, en consecuencia, **el logro de los objetivos del Camino escolar**. De todos modos, la preexistencia de un modelo urbano mixto o de baja densidad no impide que, ajustando la estrategia de implementación del proyecto a estos condicionantes, se puedan hacer avances significativos en el logro de estos objetivos.

Como se observa en la Figura 3, casi la mitad (45%) de los casos analizados de municipios mayoritariamente compactos tiene un porcentaje de uso de los modos de movilidad activa mayor del 60%, mientras que en el caso de los municipios mayoritariamente dispersos sólo un 8% presenta porcentajes por encima del 60% de movilidad activa.

FIGURA 3. Modelo urbanístico del municipio



EL ENTORNO URBANÍSTICO DEL CENTRO EDUCATIVO

La ubicación del centro educativo en la trama urbana condiciona notablemente las pautas de movilidad de los escolares. En este sentido, **las experiencias en las que se dan unas pautas de movilidad más sostenibles** (una mayor porción de desplazamientos en modos activos de movilidad y un nivel de autonomía más alto) **son aquellas en las que las escuelas están situadas en una zona de casco urbano compacto**. Por el contrario, y con casos excepcionales, los centros situados en zonas de casco urbano de baja densidad, en el límite del casco urbano o fuera de éste, son los que registran una mayor proporción de desplazamientos en vehículos motorizados.

Así, como se señala en la siguiente figura, casi tres cuartas partes de los centros situados en cascos urbanos compactos (72%) presentan porcentajes de uso de los modos de desplazamiento activo por encima del 60%, mientras que dichos porcentajes se reducen significativamente en aquellos localizados en cascos de baja densidad, en el límite del casco urbano o directamente fuera del mismo.



FIGURA 4. Entorno urbanístico del centro educativo

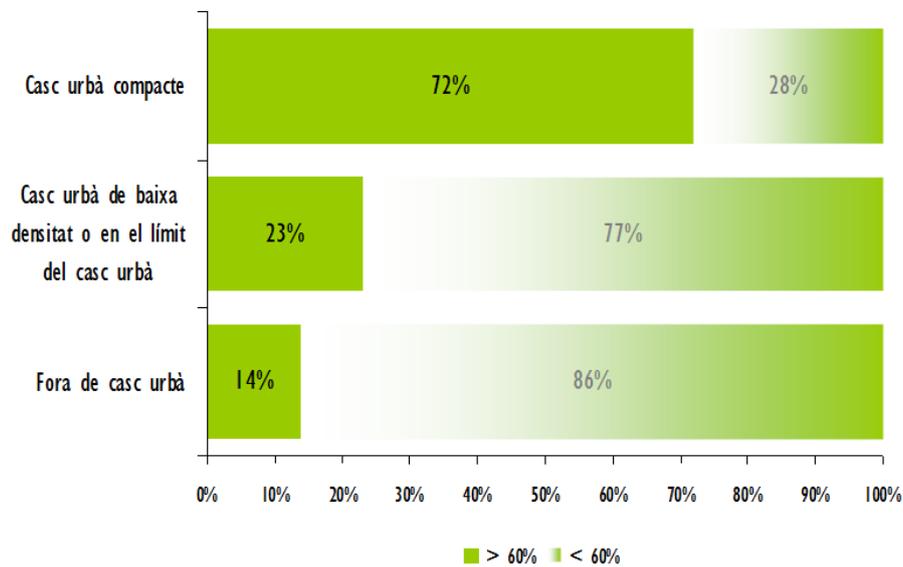


FIGURA 5. Colegios ubicados en casco urbano compacto y fuera del casco urbano

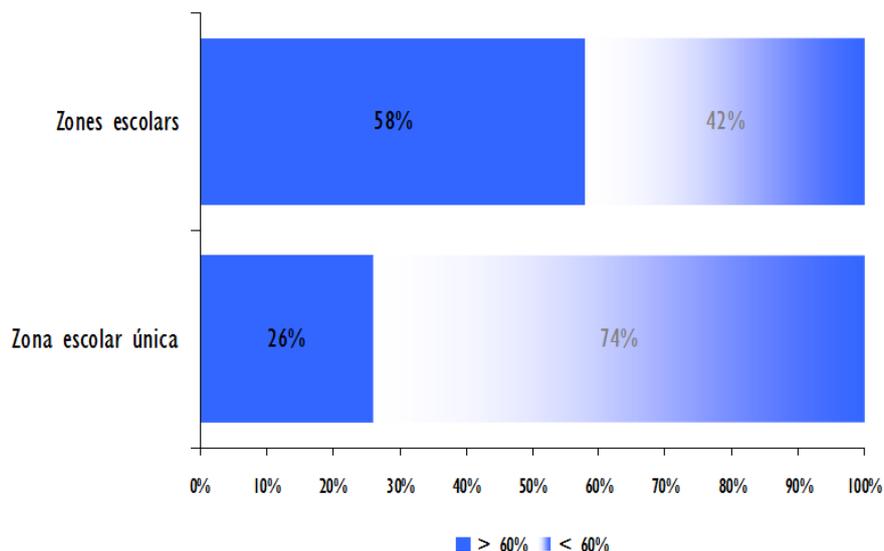


Fuente: Google Maps

LA PROXIMIDAD AL CENTRO EDUCATIVO

A su vez, la proximidad del centro educativo a los lugares de residencia de los alumnos y sus familias condiciona absolutamente las pautas de movilidad empleadas para acceder a los centros. De este modo, **la existencia de zonas escolares que favorece la matriculación de alumnos del entorno próximo a los centros facilitando el desplazamiento de éstos en modos activos de movilidad** es un factor que aumenta las posibilidades de éxito de un proyecto de Camino escolar. En este sentido, para favorecer los desplazamientos no motorizados deberían ajustarse la planificación de los equipamientos escolares y los criterios de matriculación con el objetivo de promover escuelas de proximidad.

Como se aprecia en la figura, la existencia de "zonas escolares" es un factor muy determinante del tipo de desplazamiento al colegio: casi el 60% de los casos estudiados con "zonas escolares" presentaba porcentajes de uso de los modos activos por encima del 60%, mientras que solo el 26% de aquellos centros con "zona escolar única" alcanzaba estos estándares.

FIGURA 6. Proximidad al centro educativo

CONDICIONANTES INSTITUCIONALES

El análisis llevado a cabo también ha permitido identificar distintas variables de carácter institucional que condicionan en gran medida las posibilidades de un proyecto de Camino escolar de lograr los objetivos preestablecidos. Las más significativas son la sensibilidad institucional, la transversalidad municipal, la tradición participativa existente en el municipio y la imbricación del proyecto en otros de alcance más amplio. Veamos.

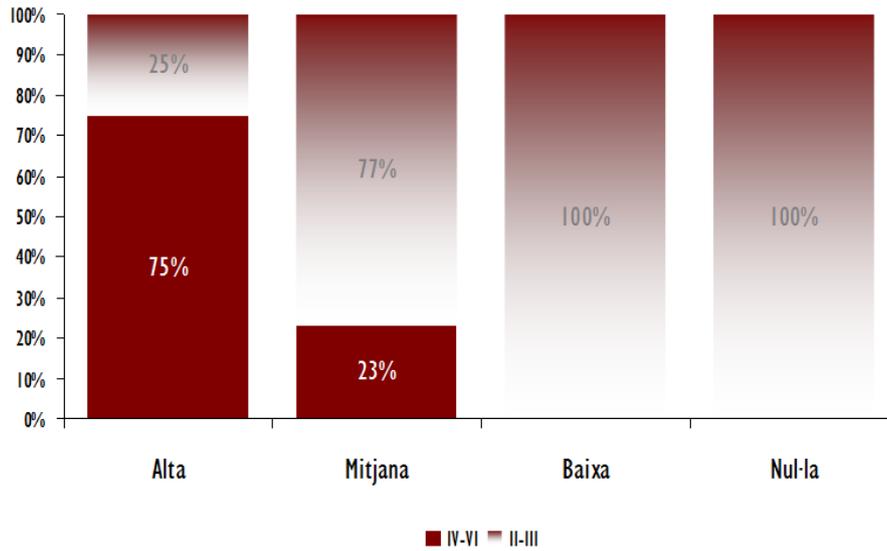
LA SENSIBILIDAD INSTITUCIONAL

La sensibilidad y el apoyo de las instituciones, especialmente las locales, **es clave en el éxito de un proyecto de Camino escolar**. La sensibilidad suele verse reflejada en el desarrollo previo de planes de movilidad urbana, planes de accesibilidad, planes de seguridad vial, acciones de moderación y pacificación del tráfico, la presencia de espacios de trabajo interdepartamentales de carácter transversal, la coordinación de las acciones de movilidad y educación, la existencia de órganos efectivos de participación ciudadana, etc. Y el apoyo se pone de relieve, por un lado, con la asignación de recursos humanos, técnicos y económicos para la implantación de las medidas que emanan del estudio realizado y, por otro, con la toma de un compromiso público que permite un marco de seguridad político e institucional básico para sacar adelante el proyecto.

La figura muestra cómo, en aquellos casos en los que existe una sensibilidad institucional alta, un porcentaje muy significativo de los proyectos de Camino escolar (75%) se desarrollan hasta alcanzar fases de evolución avanzadas (ver FIGURA 2. Fases de desarrollo de los proyectos de camino escolar), mientras que en aquellos en los que este ingrediente es débil, es muy difícil que los proyectos pasen de las primeras etapas.



FIGURA 7. Sensibilidad institucional

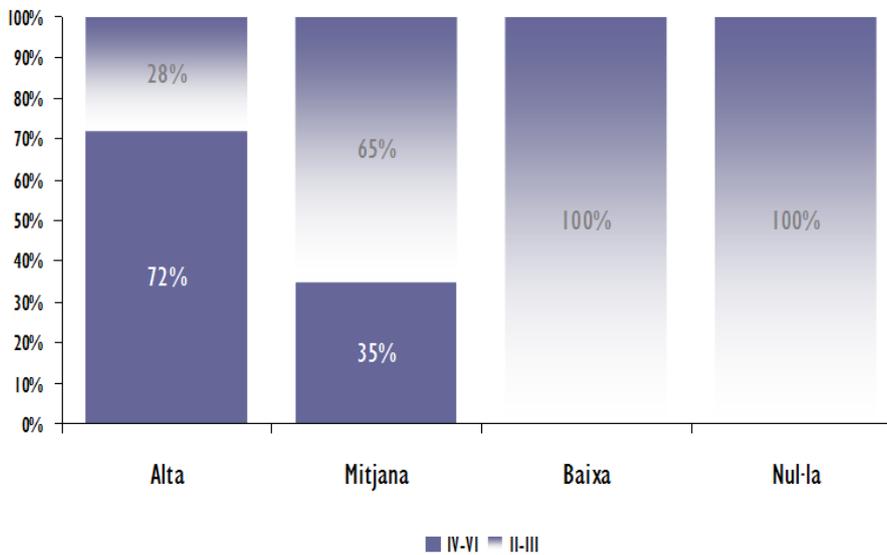


LA TRANSVERSALIDAD MUNICIPAL

Un proyecto de Camino escolar requiere de la implicación de varias áreas o departamentos municipales: urbanismo, mantenimiento de la vía pública, educación, medio ambiente... u otros en función de la organización municipal. Pero no sólo es necesaria su implicación sino que, al mismo tiempo, se requiere una dinámica de trabajo colaborativa. En este sentido, **las posibilidades de que el proyecto prospere son más elevadas si el municipio ya tiene integrada una dinámica de trabajo transversal**, interdepartamental, interdisciplinaria... para desarrollar de forma coordinada las diversas actuaciones que habrá que realizar, mientras que son bajas cuando dicha dinámica no está consolidada o ni siquiera existe.

En la Figura 8 se puede apreciar cómo, en el caso de municipios con una tradición de trabajo transversal consolidada, las posibilidades de alcanzar fases avanzadas en los proyectos de Camino escolar son significativamente más altas (72%) que en aquellos donde no existe esta tradición o ésta es débil.

FIGURA 8. Transversalidad municipal



LA TRADICIÓN PARTICIPATIVA

El Camino escolar es un proyecto esencialmente participativo que requiere de la aportación de ideas de los diferentes actores que forman parte de éste y unas dinámicas de trabajo y de discusión constructivas. En este sentido, **la preexistencia de órganos de participación ciudadana vinculados al ámbito de la movilidad y/o la infancia** denota una madurez municipal en esta materia que **juega a favor del éxito de la iniciativa**, más aún si éstos tienen ya una larga trayectoria.

FIGURA 9. Tradición participativa

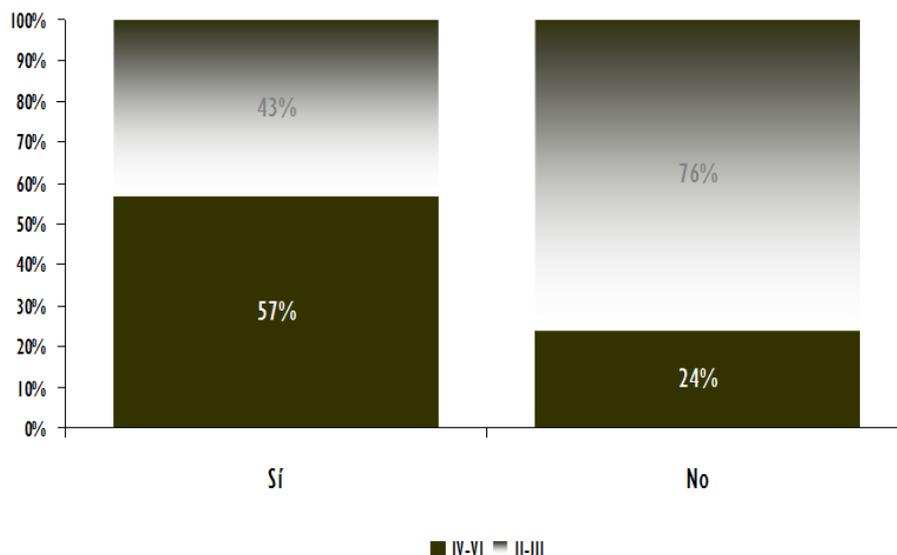


FIGURA 10. Consell d'Infants de Sant Cugat Sesgarrigues (Barcelona)



Fuente: Ayuntamiento de Sant Cugat Sesgarrigues

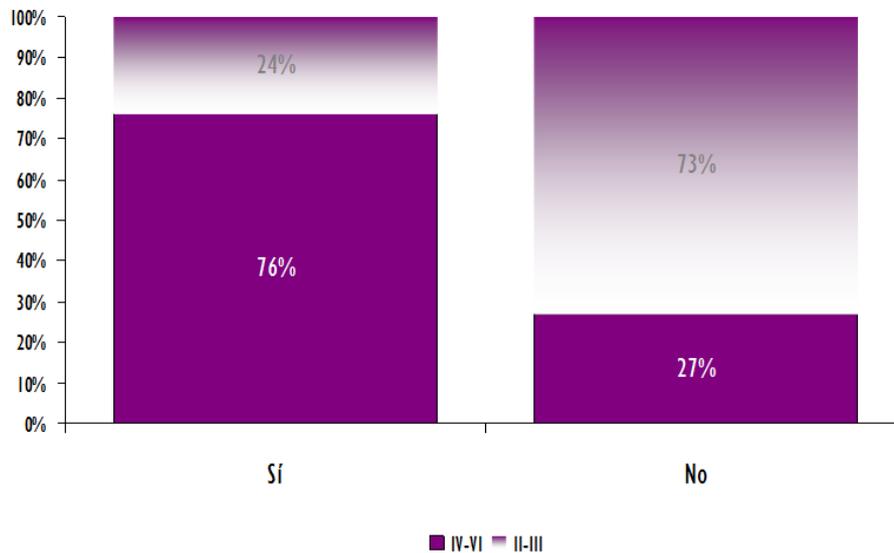
LA IMBRICACIÓN EN OTROS PROYECTOS

Un proyecto de Camino escolar puede desarrollarse de forma aislada, sin necesidad de coordinarse con otras iniciativas que se estén llevando a cabo en el municipio. Pero, sin duda, **tendrá más posibilidades de éxito si se imbrica o se integra en proyectos urbanísticos, educativos... de un alcance más amplio** o que puedan incidir aunque sea de una forma transversal o tangencial. Asimismo, la presencia de otros programas para la infancia permite pensar que el municipio es sensible a este colectivo social con lo que, a priori, debe ser más abierto y permeable a iniciativas como la del Camino escolar.

Los resultados que arroja el estudio realizado son muy claros en este sentido (Figura 11). En los casos en los que el proyecto de Camino escolar se ha imbricado con otros de mayor alcance, éste ha llegado mayoritariamente a una fase avanzada de desarrollo (76% de los casos). En cambio, cuando ha sido desarrollado de forma aislada, solo se ha llegado a consolidar en el 27% de los casos.



FIGURA 11. Imbricación en otros proyectos



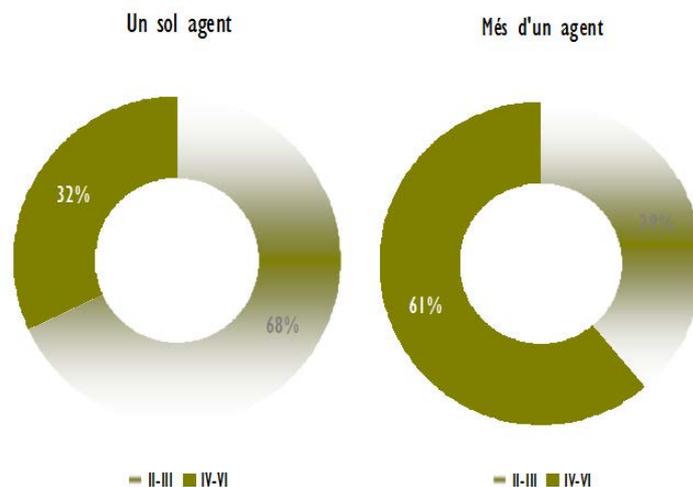
CONDICIONANTES DE PARTICIPACIÓN

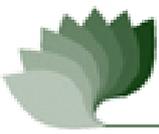
Finalmente, el estudio realizado ha permitido señalar las variables más significativas relativas al proceso de participación que acompaña al desarrollo de un proyecto de Camino escolar. En este sentido, son manifiestamente relevantes aspectos como quien es el agente (o los agentes) impulsor(es) de la iniciativa, si existe o no un coliderazgo en el desarrollo del proyecto, si se establece una dinámica de trabajo colaborativa entre los distintos agentes y si se produce un proceso de participación activa de las niñas y los niños, los verdaderos protagonistas del proyecto.

EL AGENTE IMPULSOR

Según se desprende de los casos analizados, **un proyecto de Camino escolar es más sólido y duradero si la iniciativa ha surgido de forma compartida** a partir de la necesidad manifestada por los principales afectados (niños y niñas, padres y madres, y profesorado) que si ésta ha sido "impuesta" desde arriba por la administración local. A su vez, también suelen tener una trayectoria más larga y continuada si quien lidera el proyecto es un ente con capacidad de decisión, de vertebración, de coordinación y de obtención de financiación. Habitualmente quien reúne estas condiciones suele ser la administración local.

FIGURA 12. Agente impulsor





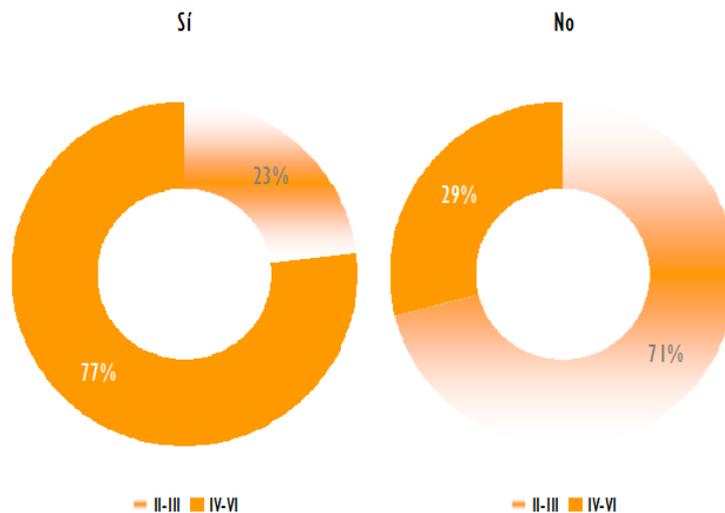
Como se puede ver en la figura 12, cuando la iniciativa surge de una inquietud compartida por diversos agentes, se duplican las posibilidades de que un proyecto de camino escolar avance hacia etapas más evolucionadas.

EL COLIDERAZGO

El éxito de un proyecto de Camino escolar viene condicionado, en buena parte, **por la capacidad del ente que lidera el proyecto de implicar al máximo número de agentes** que puedan aportar elementos de análisis y propositivos para enriquecer la iniciativa. A su vez, será de especial importancia para el éxito de un Camino escolar no sólo la presencia y la implicación de cada uno de estos agentes sino la coordinación entre todos ellos y la búsqueda de consensos que permitan avanzar en las diferentes fases de implementación del mismo.

Los resultados derivados del análisis realizado muestran (Figura 13) cómo la implicación sostenida y coordinada del máximo número de agentes es un factor decisivo para el desarrollo de los proyectos de Camino escolar, incrementándose significativamente las posibilidades de éxito cuando ésta existe.

FIGURA 13. Coliderazgo



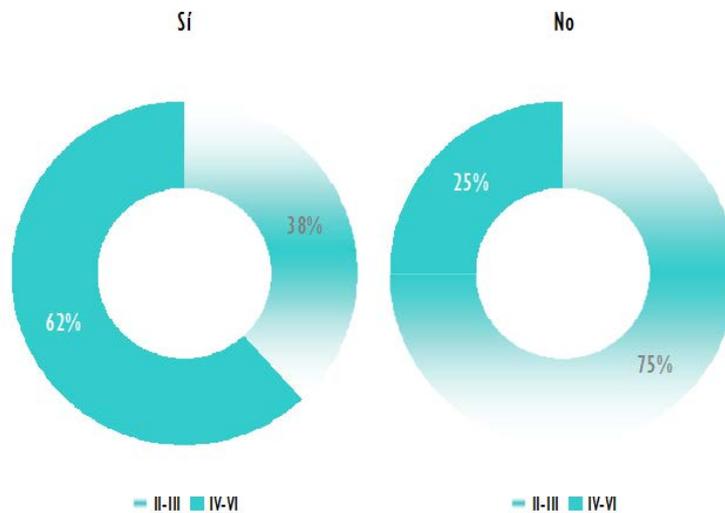
LA COMISIÓN DEL CAMINO ESCOLAR

A su vez, **para que el proyecto de Camino escolar tenga éxito es importante que se realice un trabajo en red entre todos los agentes** independientemente de quién haya tenido la iniciativa y de quien lo lidere. Es importante que todas las partes se sientan participes del proyecto, que los trabajos sean abiertos y que las decisiones se tomen con el máximo consenso posible. En este sentido, de no existir, hay que crear un marco estable de concertación con la participación coordinada entre las diferentes áreas de la administración local relacionadas con el Camino escolar y el resto de agentes.

Como podemos ver en base al estudio realizado (Figura 14), las posibilidades de alcanzar fases avanzadas de maduración son significativamente más elevadas en el caso de la existencia de una Comisión del Camino escolar que vertebró el trabajo de los distintos agentes (62% frente a un 25%).



FIGURA 14. Comisión del Camino escolar



LA PARTICIPACIÓN ACTIVA DE NIÑAS Y NIÑOS

Asimismo, **la participación activa de toda la comunidad escolar es imprescindible para lograr el éxito del Camino escolar**. En este sentido, es importante no olvidarse de los niños que son los verdaderos protagonistas del proyecto. En aquellas iniciativas donde los más pequeños han tenido un papel relevante, los valores del Camino escolar se han adoptado con mayor fuerza y se han consolidado con más facilidad.

En este sentido, el análisis de los casos estudiados nos indica que mientras en los proyectos donde los niños y niñas han participado activamente éstos han alcanzado en su mayor parte (71%) fases avanzadas de desarrollo, en los casos donde no ha sido así en la mayoría de las ocasiones (61%) no se ha pasado de las primeras fases de desarrollo del proyecto.

FIGURA 15. Participación activa de niños y niñas

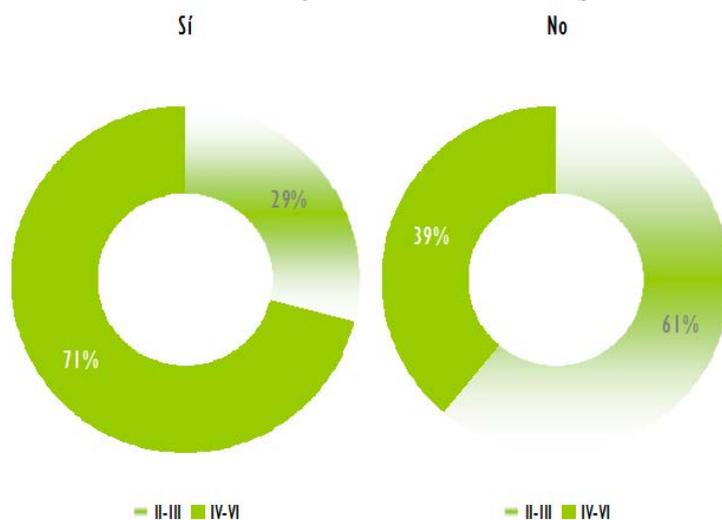


FIGURA 16. Escola Projecte. Alumnos de 3º de ESO reunidos con los técnicos municipales

Fuente: Escola Projecte (Barcelona)

A MODO DE CIERRE: APRENDIZAJES

El Camino escolar es mucho más que un proyecto de movilidad sostenible y segura. Más allá de los objetivos relacionados con el cambio de los hábitos de movilidad de los niños en sus desplazamientos a la escuela, el proyecto de Camino escolar puede contribuir a consolidar los procesos de participación ciudadana estableciendo un marco de trabajo comunitario, puede formar parte de una estrategia educativa más amplia que fomenta la educación en valores desde el respeto, la responsabilidad y la solidaridad, puede ser entendido como una apuesta estratégica para recuperar el uso del espacio público para los peatones, y puede, en definitiva, convertirse en el detonador de un proceso de cambio social y cultural de mayor alcance que el del propio proyecto.

No existe un único modelo de Camino escolar. De hecho, si bien todos ellos tienen rasgos importantes en común, bajo esta denominación podemos encontrar una larga lista de experiencias diversas cada una de las cuales se ajusta a sus propios condicionantes y a sus propias necesidades y posibilidades. En el ámbito analizado, si bien la mayor parte de iniciativas se han desarrollado bajo los postulados propuestos por el pedagogo italiano Francesco Tonucci, se pueden distinguir diversas tipologías de proyectos en función del énfasis que se hayan puesto en los aspectos urbanísticos y de gestión de la movilidad, pedagógicos y educativos, comunicativos y de sensibilización, etc.

Existen unos condicionantes previos a la puesta en marcha del Camino escolar que pueden condicionar en gran medida el logro de los objetivos establecidos. A su vez, existen condicionantes de proceso que también tienen una gran influencia en el desarrollo del proyecto. Esta constatación nos señala, por lo menos, dos enseñanzas o aprendizajes que debemos tener en cuenta al enfrentarnos a un proyecto de este tipo. La primera de ellas se refiere al hecho que existe una gran diversidad de situaciones de partida, lo cual debe hacernos reafirmar en la opción de que cada proyecto debe ser tratado de forma distinta en función tanto de los condicionantes de partida como de los de proceso, tanto de los territoriales como de los institucionales o los de participación. Lejos de las fórmulas homogeneizantes, de las soluciones de manual, entonces, deben implementarse procesos y soluciones *ad hoc* para cada caso. Y para ello es muy importante conocer a priori cuáles son los condicionantes del caso al que nos vamos a enfrentar. Un análisis profundo de éstos nos permitirá enfocar el trabajo a realizar con mucha más precisión y, en consecuencia, tener muchas más probabilidades de éxito.

La segunda enseñanza que debemos aprender es que una situación de partida a priori "desfavorable" no debe leerse como un freno a la hora de actuar. Si bien es cierto que la ubicación del colegio en una zona de casco urbano de baja densidad, la falta de una tradición de trabajo transversal en el municipio o la inexistencia de un liderazgo compartido, por ejemplo, son elementos que no favorecen los desplazamientos a pie o la gestión eficiente del proyecto, también es cierto que conociendo estos condicionantes, estas debilidades, se puede actuar justamente sobre ellos con el objetivo de amortiguar sus posibles efectos perniciosos. En cuanto a los condicionantes de partida habrá que utilizar herramientas de análisis e implementar propuestas de solución específicas que permitan tener resultados "óptimos" respecto a la situación de partida. En cuanto a los condicionantes de proceso habrá que diseñar estrategias también específicas que permitan salvar las dificultades derivadas de la casuística concreta de cada caso, fortaleciendo aquellos aspectos que presenten una mayor debilidad y que puedan suponer un mayor elemento de freno.