

## **Dinámicas de comportamiento a las horas de entrada y salida de clases en entornos de escuelas públicas de Cuenca**

**Autor:** Martín Cardoso Suter, María Clara Vásconez Vanegas.

**Eje temático:** 3. Dinámicas territoriales urbanas y rurales: producción de espacios, relaciones y conflictos.

**Palabras clave:** *Movilidad activa, caminabilidad, espacio público, entornos escolares.*

### **Resumen**

Durante las últimas décadas, las ciudades alrededor del mundo han experimentado un ‘boom’ de popularización y uso del automóvil, que ha provocado fuertes impactos en la dinámica de funcionamiento de las ciudades y, por lo tanto, en la vida de las personas. Diversos estudios han determinado que el uso desmedido del automóvil en las ciudades está asociado a aspectos negativos como: el deterioro de la salud física (Tapia Granados, 1998) y mental (Thomson & Bull, 2001), contaminación atmosférica y acústica (ONU Hábitat, 2016), mortalidad por accidentes de tránsito (Organización Panamericana de la Salud, 2019), y pérdida de espacio público de uso peatonal (Sagaris et al., 2020), entre otros.

Si bien esta problemática afecta a todas las personas al momento de utilizar el espacio público, ciertos grupos específicos de la población son más susceptibles a sufrir sus consecuencias, como adultos mayores, personas con movilidad reducida o niños. Sobre este último grupo, NACTO & GDCI sostienen que la propagación de este modelo urbano ha provocado que los padres de familia o cuidadores enseñen a los niños que las calles son lugares peligrosos que hay que evitar, y que sólo deben recorrerlas con un adulto (2020). Así, la movilidad activa hacia las escuelas se ha reducido considerablemente durante las últimas décadas (Rothman et al., 2018), siendo sustituida principalmente por el transporte particular motorizado.

Entre las ciudades que han sufrido los efectos de esta tendencia, Cuenca no ha sido la excepción, y los resultados pueden ser leídos en la forma de su espacio público. Según Orellana et al. (2018), a pesar de que solo un 35% de la población utiliza el auto como medio de transporte principal, más del 75% del espacio público de la ciudad está destinado a infraestructura automovilística.

Está comprobado que la movilidad activa desde y hacia la escuela aporta un sinnúmero de beneficios a niñas y niños, incluyendo la disminución de riesgo de obesidad y sobrepeso, así como impactos positivos en la salud mental y rendimiento escolar (Hermida et al., 2021). Sin embargo, la minoría

constituida por los niños y niñas que realizan sus viajes a la escuela de forma activa en Cuenca se encuentra expuesta a diversos factores negativos como el elevado riesgo a sufrir un accidente de tránsito, la contaminación ambiental y acústica o la pobre calidad de la infraestructura peatonal, entre otros.

Observando esta problemática, el grupo de investigación Llactalab – Ciudades Sustentables, de la Universidad de Cuenca, ha impulsado del proyecto “Movilidad segura a la escuela: Diseño, implementación y validación de estrategias para la movilidad activa de niños a la escuela”. El objetivo del proyecto es desarrollar, implementar y validar soluciones basadas en evidencia para mejorar la movilidad activa de niños a la escuela en zonas vulnerables de la ciudad de Cuenca. Por lo tanto, este trabajo de investigación se llevó a cabo en los accesos y alrededores de dos escuelas públicas de Cuenca: la Escuela Panamá y la Escuela Nicolás Sojos.

Para obtener esta evidencia, se ha realizado un diagnóstico a profundidad de las situaciones actuales en ambos entornos escolares, que permita una comprensión global de los problemas que impiden una movilidad activa segura a estas escuelas. Para esto, se ha aplicado una serie de herramientas, entre las que destacan las metodologías de diagnóstico de flujos peatonales (*Tracing*) y mapeo de actividades estáticas (*Mapping*), desarrolladas por Gehl & Svarre (2013). Así, se buscó comprender el uso del espacio público en los exteriores de las escuelas, principalmente en horarios de entrada y salida de clases.

Los resultados mostraron que la mayoría de personas que caminan por los entornos escolares busca hacer el recorrido más corto, que muchas veces es por fuera de los espacios de circulación peatonal, lo que puede ser interpretado como una respuesta al deficiente diseño de veredas y cruces peatonales, que en muchos casos plantean recorridos largos e incómodos. Adicionalmente, el área de algunos espacios peatonales es insuficiente para la cantidad de personas que lo utilizan a ciertas horas del día, lo que produce que quienes esperan fuera de las escuelas (la mayoría de ellos, madres de familia) muchas veces deban hacerlo sobre la calzada, expuestos a conflictos con los vehículos en movimiento.

Se puede afirmar entonces que la raíz común de los principales problemas observados en los entornos escolares estudiados es la forma que ha tomado el espacio público durante las últimas décadas. Sus características espaciales no son amigables con quienes se trasladan a pie o en bicicleta, sino que, al contrario, desincentivan la movilidad activa y fomentan la movilidad motorizada. Así, las oportunidades para que un niño se traslade a pie o en bicicleta de forma segura en estos entornos son prácticamente nulas, cuando en realidad los entornos escolares deberían ser ambientes pacíficos, seguros y amigables, que faciliten la caminabilidad, la independencia en la movilidad y la estancia de las personas.

## Referencias bibliográficas

- Armijos, J. P., & Jaramillo, A. (2021). Diseño del espacio público: Las calles desde la perspectiva de los niños [Blog]. *Moviliblog*.
- Gehl, J., & Svarre, B. (2013). *How to Study Public Life*.
- Hermida, C., Naranjo, G., Peña, J., Quezada, A., & Orellana, D. (2021). *Avances en el conocimiento de la relación entre la movilidad activa a la escuela y el entorno urbano*. 45, 4-20. <https://doi.org/10.5354/0717-5051.2021.58168>
- NACTO, & GDCI (Eds.). (2020). *Diseño de calles para la niñez*. Island Press.
- ONU Hábitat. (2016). *Movilidad urbana sostenible y espacio público*. Ayuntamiento de Madrid. [https://unhabitat.org/sites/default/files/documents/2019-06/sustainable\\_urban\\_mobility\\_and\\_public\\_space.pdf](https://unhabitat.org/sites/default/files/documents/2019-06/sustainable_urban_mobility_and_public_space.pdf)
- Orellana, D., Hermida, M. A., Vega, F., & Molina, L. (2018). #LaOtraCaraDeLaCiudad. Llactalab - Ciudades Sustentables. <https://llactalab.ucuenca.edu.ec/category/la-otra-cara-de-la-ciudad/>
- Organización Panamericana de la Salud. (2019). *Estado de la seguridad vial en la Región de las Américas*. Organización Panamericana de la Salud. <https://doi.org/10.37774/9789275320877>
- Rothman, L., Macpherson, A. K., Ross, T., & Buliung, R. N. (2018). The decline in active school transportation (AST): A systematic review of the factors related to AST and changes in school transport over time in North America. *Preventive Medicine*, 111, 314-322. <https://doi.org/10.1016/j.ypmed.2017.11.018>
- Sagaris, L., Flores, M., & Lanfranco, D. (2020). De Rutas Seguras a Rutas Bakanes en Chile: Co-creación con enfoque de género, educación cívica y derechos. *Hábitat y Sociedad*, 13, 169-191. <https://doi.org/10.12795/HabitatySociedad.2020.i13.10>
- Tapia Granados, J. (1998). La reducción del tráfico de automóviles: Una política urgente de promoción de la salud. *Revista Panamericana de Salud Pública*, III(3), 137-151.
- Thomson, I., & Bull, A. (2001). *La congestión del tránsito urbano: Causas y consecuencias económicas y sociales*. Naciones Unidas. [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/6381/1/S01060513\\_es.pdf](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/6381/1/S01060513_es.pdf)