

- **Título**

De la parada de bus a la escuela

- **Nombre y Apellidos**

Carla Hermida

Viviana Guamán

Ana Sofía Idrovo

Ana Cristina Ullauri

Daniel Orellana

- **Eje temático**

Dinámicas territoriales urbanas y rurales: producción de espacios, relaciones y conflictos

- **Resumen**

Introducción

Hoy en día la importancia del transporte público, como parte de las estrategias de movilidad sostenible desde el punto de vista ambiental, social y económico, no está en duda. Sin embargo, en Latinoamérica poco se ha dicho sobre la denominada “primera milla” o “última milla”; es decir, aquella distancia entre la parada del transporte público y el origen o destino final, respectivamente (Kåresdotter et al., 2022).

En el caso de los entornos escolares, esta última milla cobra aún más importancia, ya que gran cantidad de las personas que las recorren son niños. Es por ello que el objetivo de esta ponencia es exponer los resultados de un ejercicio de observación no participante realizado en los recorridos entre las paradas de bus más cercanas hasta la cuadra de acceso a tres escuelas de la ciudad de Cuenca, Ecuador.

Metodología

Las escuelas de educación básica seleccionadas para el estudio fueron: Luis Cordero Crespo, Panamá, y Nicolás Sojos. Las tres escuelas son públicas, mixtas, cuentan con jornadas matutinas, y se ubican, cada una de ellas, en una de las terrazas geológicas de la ciudad.

La metodología aplicada tuvo un enfoque cualitativo, con una técnica de observación no participante. El instrumento de recolección de datos consistió en una pauta de observación para

el registro de las actividades estáticas de personas en varios segmentos en el trayecto entre las paradas de bus y las escuelas, y de otras características y fenómenos relevantes. El instrumento está basado en el propuesto por Gehl (2013). La pauta de observación contenía 4 partes: una primera con indicaciones generales; una segunda con el mapa de los recorridos entre las paradas y la escuela y la información básica del tramo, el día y la hora; una tercera para el mapeo de las actividades estáticas dividida por sexo y por adulto/niño, con su respectiva simbología; y finalmente, una cuarta para redactar lo observado más allá de las actividades estáticas, con ciertas preguntas básicas de observación. Para su aplicación se trabajó con estudiantes de 8vo semestre de la Escuela de Arquitectura de la Universidad del Azuay, quienes fueron previamente capacitados. Las observaciones se efectuaron en dos horarios, en el horario de entrada y salida de la escuela.

Resultados

Entre los principales resultados se puede detectar que son las mujeres adultas quienes generalmente acompañan a los niños en sus trayectos desde y hacia las escuelas, tanto en los horarios de entrada como de salida. Existen pocos casos en los que los niños se desplazan de manera autónoma, mayormente van acompañados de un adulto.

Otro resultado encontrado, mediante la herramienta de mapeo de actividades estáticas, es que durante el horario de salida de las escuelas existe mayor aglomeración de personas, tanto adultos como niños, debido a la presencia de actividad comercial estática y transitoria. Por otro lado, se pudo observar que en las tres escuelas, lo más frecuente de las actividades estáticas, es esperar para cruzar la calle, seguida por la espera de transporte público y por último la actividad comercial. Como último dato interesante se pudo evidenciar cómo los transeúntes buscan lugares con sombra para refugiarse, sobre todo cuando realizan actividades que implican espera, ya sea bajo un árbol o por la sombra de las edificaciones aledañas.

Ciertos segmentos en el recorrido de las paradas a las escuelas se encontraban en mal estado, ya sea por la falta de señalización, falta de pasos cebra o desgastados, veredas en malas condiciones, obstáculos que no permiten una circulación fluida, paradas de bus inseguras por muros ciegos, entre otros aspectos. Es importante tener en cuenta que, en las tres escuelas, existe una deficiencia de ciclovías, por lo tanto, los ciclistas fueron escasos y se desplazaban por las veredas o calles a pesar del alto flujo vehicular que se observó en algunas de ellas.

Conclusiones

Los resultados encontrados nos permiten concluir que existen dos tipos de actividades que concentran mayor número de personas en los trayectos entre las paradas de bus y los accesos a la institución: las actividades de espera y las actividades comerciales. Esta concentración de personas produce, por un lado, efectos positivos en cuanto a vitalidad y seguridad; pero también provoca una mayor ocupación de las aceras, que cuando no tienen el ancho o las condiciones

adecuadas genera situaciones de inseguridad vial. También, se puede concluir que aún hay un largo camino por recorrer con respecto a la posibilidad de una intermodalidad entre el transporte público y la bicicleta.

Este levantamiento de información de actividades estáticas y observación no participante resulta tan solo una parte de todas las otras variables presentes en la última milla entre las paradas de bus y las escuelas, por lo que deberá ser complementado con conteos y encuestas para comprender el fenómeno de manera integral.

- **Palabras clave**

Escuela, mapeo, movilidad, paradas de bus

- **Referencias bibliográficas**

Gehl, J., & Svarre, B. (2013). *How to study public life*. Island Press.

Kåresdotter, E., Page, J., Mörtberg, U., Näsström, H., & Kalantari, Z. (2022). First mile/last mile problems in smart and sustainable cities: A case study in Stockholm County. *Journal of Urban Technology*, 29(2), 115-137.