

## **Caminos Escolares - Un estudio psico-socio-ambiental en Barcelona y São Paulo.**



**CAMI ESCOLAR USP AMIC**

*Doctoranda - Ana Maria Gonzatto*  
*Director de tesis - Sergi Valera - UB*  
*Codirectora - Marilene Proença - USP*

# Tópicos de la presentación

1. *Introducción*
2. *Marco teórico - Antecedentes y Conceptos sensibilizadores*
3. *Objetivos*
4. *Contexto*
5. *Método*
6. *Resultados y discusiones*
  - *Estudio 1 (portugués)*
  - *Estudio 2*
  - *Estudio 3*
  - *Teoría interpretativa*
7. *Conclusión y recomendaciones*



*Fotos de observaciones – Bcn y SP*

# 1. Introducción

## Programas Caminos Escolares - intervenciones de acción social y políticas públicas objetivos diversos:

- Promover movilidad activa y segura;
- Reducción de las tasas de obesidad;
- Disminuir la soledad de los niños/niñas;
- Promover movilidad sostenible;
- Incentivar la autonomía infantil;
- Devolverles la calle y el derecho de la infancia a la ciudad;
- Favorecer el uso/disfrute/conocer los espacios públicos;
- Implicar a la comunidad en el proceso

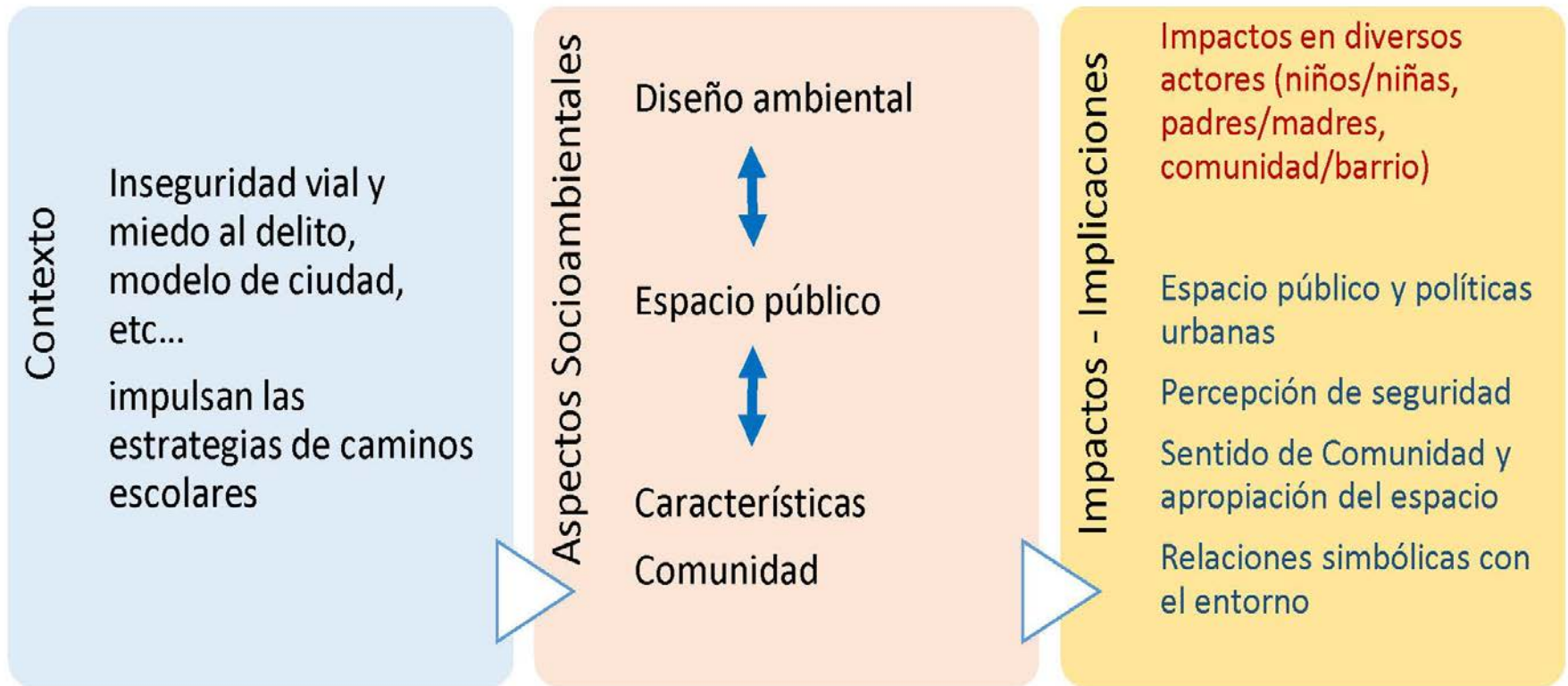
“La ciudad de los niños” Tonucci



Programas internacionalmente conocidos: *Walk to school* o *Safe routes to School* en el mundo anglosajón y Estado Unidos, en francés *Chemin de L'école*, Camino Escolar, *Camí escolar*, *espai amic* en Barcelona, *Carona a pé* - São Paulo, A Pezito - Porto Alegre...

## 2. Marco Teórico - Conceptos sensibilizadores\*

### Síntesis de las referencias utilizadas

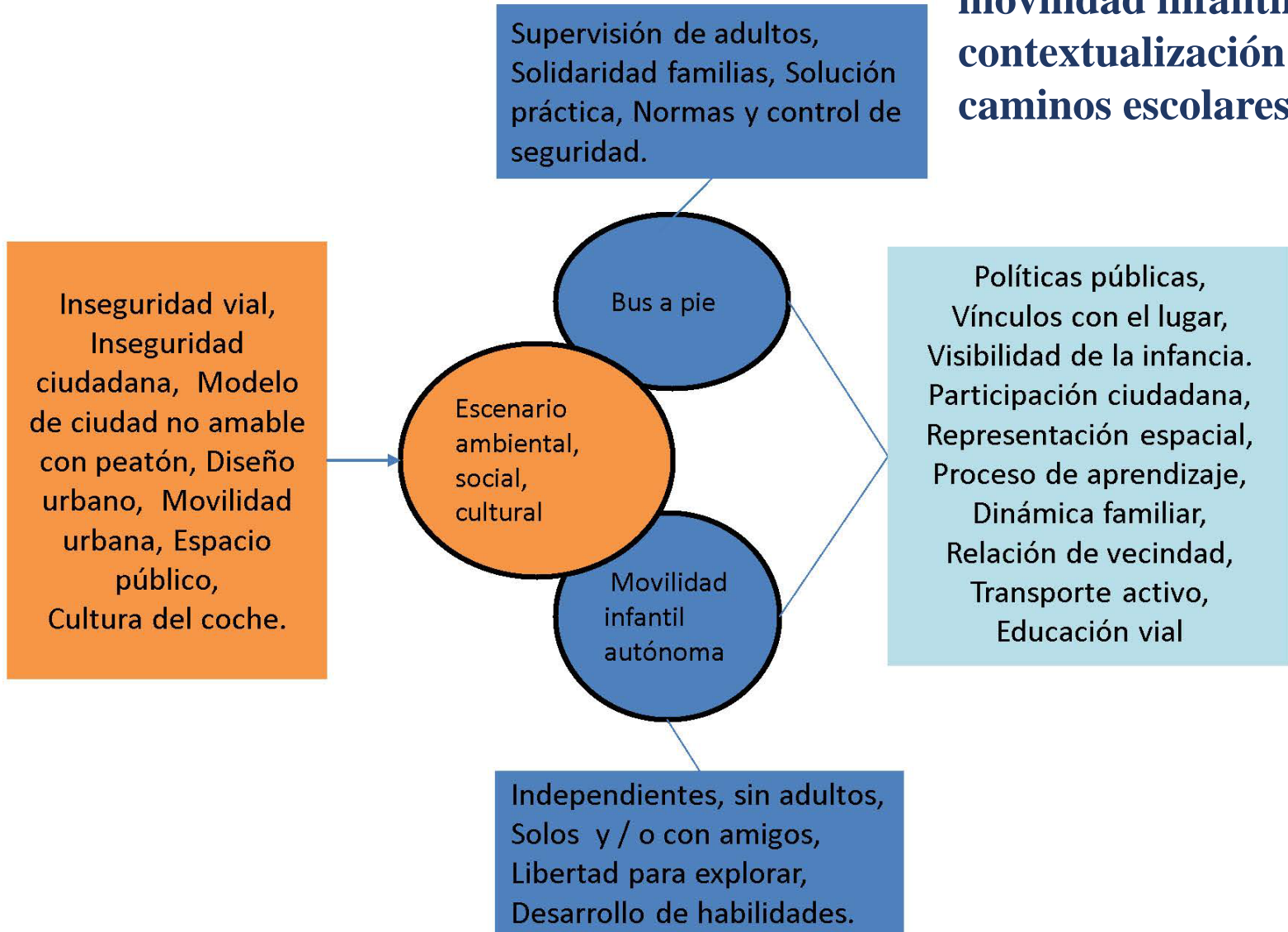


\*Asumidos por Charmaz (2006) como una referencia provisional que sitúa al investigador en relación al tema.

## 2. Marco Teórico

### Conceptos Sensibilizadores

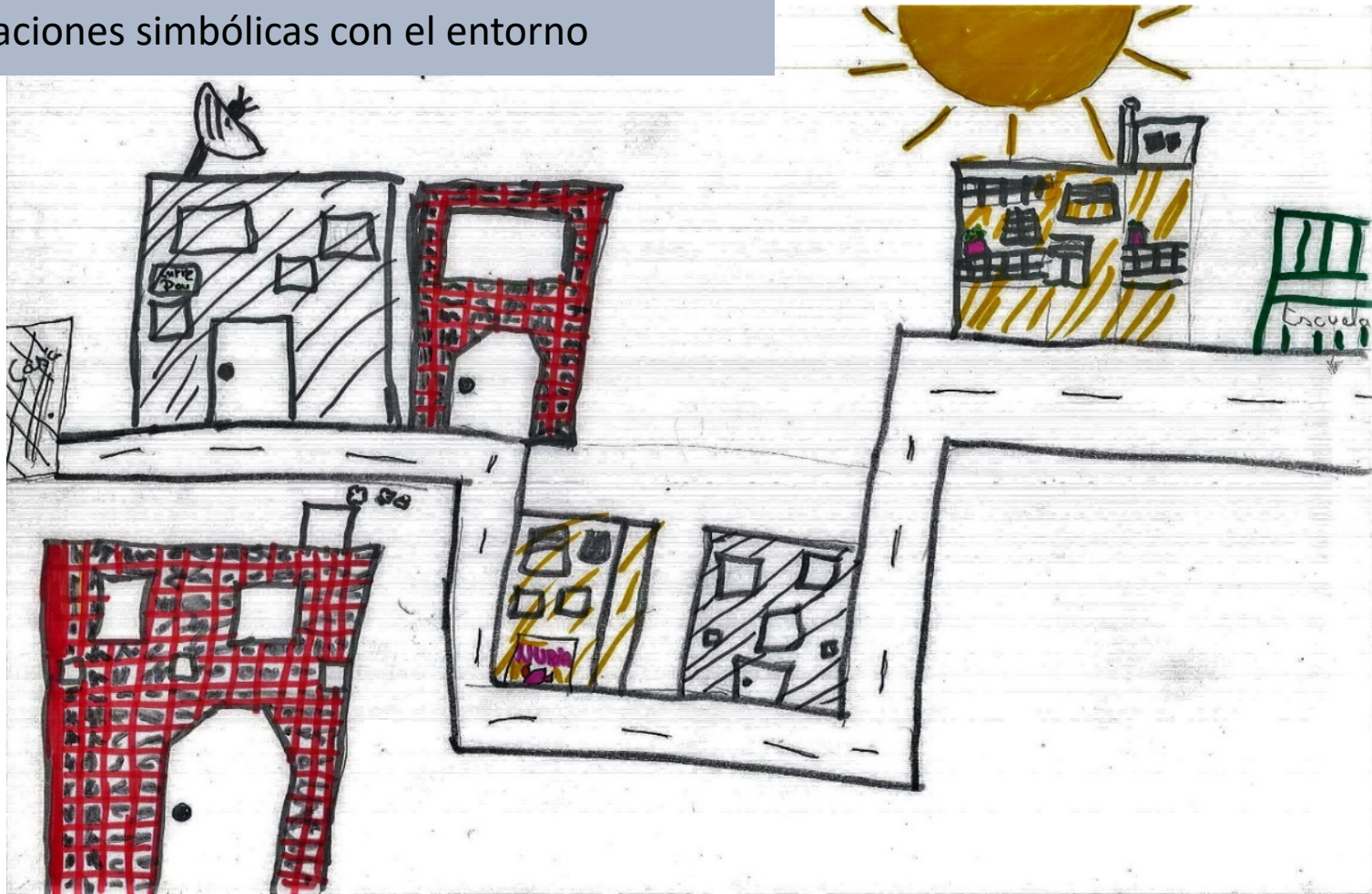
Referencias sobre las características de la movilidad infantil y contextualización de los caminos escolares.



## Principales Referencias

- Significados y usos del Espacio Público
- Percepción de (in)seguridad
- Seguridad y planteamiento urbano en la perspectiva feminista
- Sentido de comunidad y miedo al delito
- Relaciones simbólicas con el entorno

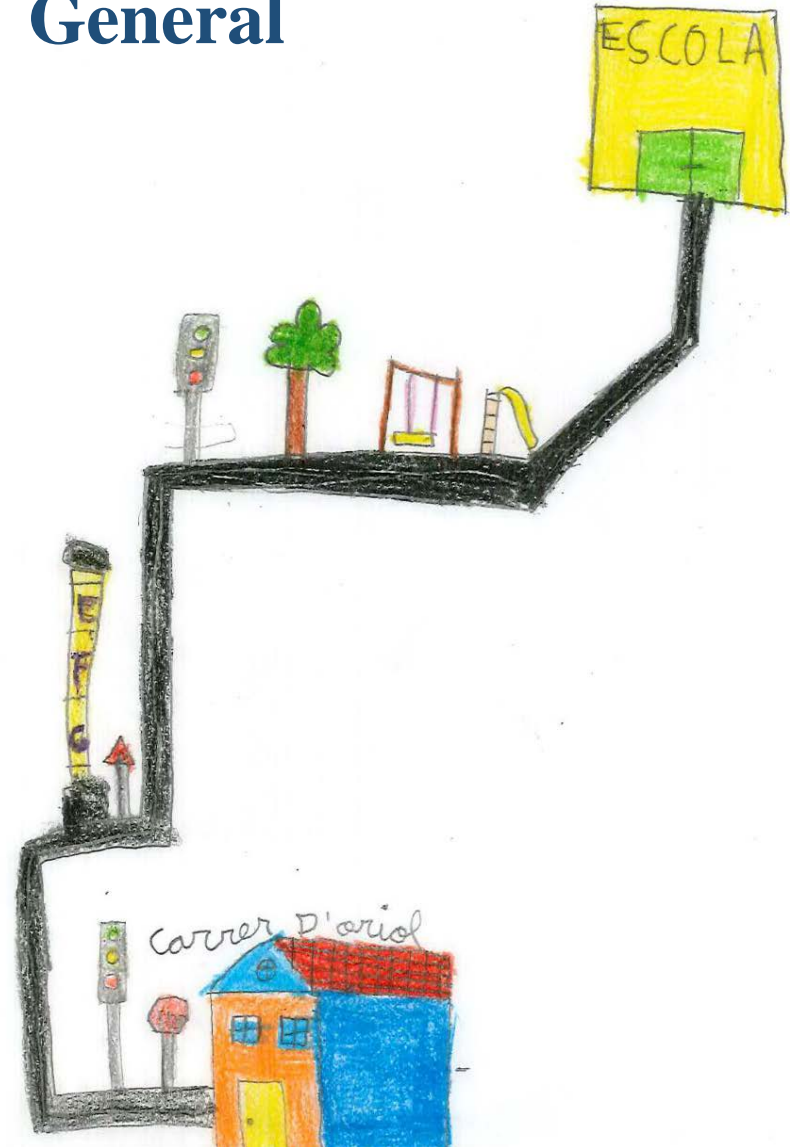
## 2. Marco teórico conceptos sensibilizadores



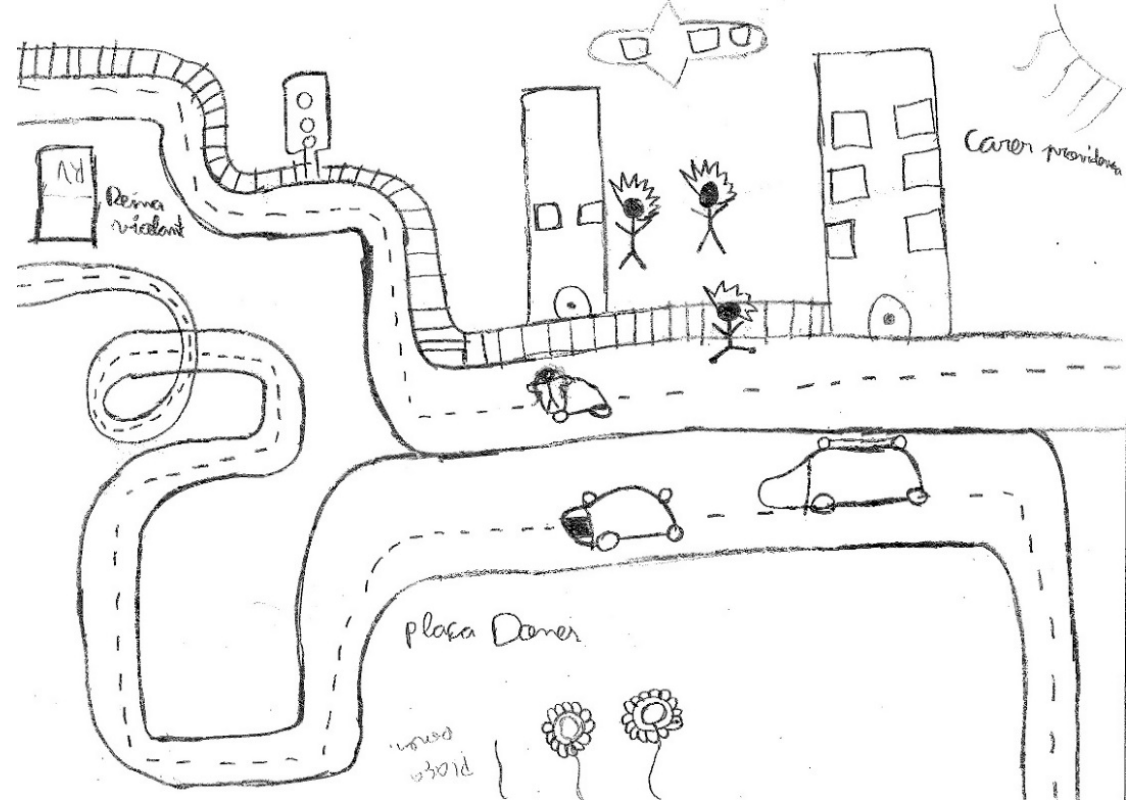
### 3. Objetivos - General

**Analizar los programas CE de Barcelona y de São Paulo en cuanto incentivo al desplazamiento infantil activo/autónomo hacia la escuela, y a la vez, su incidencia y efectos, en términos psico-socio-ambientales\*, en los entornos socio-físicos donde se implantan.**

Por aspectos psico-socio-ambientales entendemos los elementos de **representación, vínculos o identidad para con el entorno** (la identidad de lugar, el apego al lugar, el sentido de comunidad y la identidad social urbana, entre otros) las **dinámicas de conocimiento, apropiación y participación ciudadana**, así como, las **relaciones socio-comunitarias** en sus lugares de vida, más específicamente, su barrio/vecindario.



### 3. Objetivos Específicos:



Diseño niña 10 años, mapas cognitivos -Bcn

- Analizar la implicación de los CE en los modelos y prácticas de desplazamiento hacia la escuela y de movilidad infantil;
- Examinar los posicionamientos afectivos, discursivos y actitudinales (de los actores involucrados) hacia los CE, y su relación con los vínculos con el entorno;
- Explorar los posibles impactos de los programas CE, ya sea en las dinámicas sociales locales o bien en las políticas relacionadas con la movilidad infantil.



## 4. Contexto - Características Barcelona

Camí escolar – espai amic - Activo desde los años 2000 - Política pública transversal: educación, movilidad y tránsito, comunidad y seguridad.



Acciones comunitarias, intervenciones urbanísticas y actuaciones pedagógicas para motivar movilidad activa y autónoma y promoción del uso infantil e de los espacios públicos, etc...



Fotos observación Camí escolar Bcn

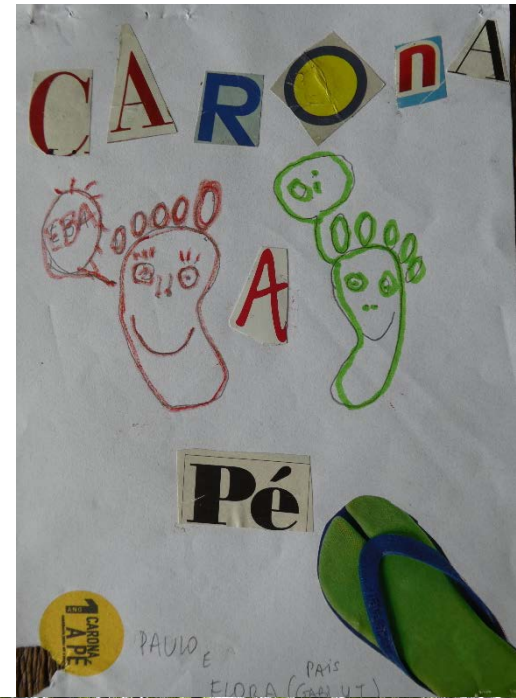
## 4. Contexto

### Características São Paulo

Carona a Pé – (2015) centrado en una escuela –  
ampliando a otras escuelas en el mismo barrio.  
Acción social escuela y comunidad.



Bus a pie – grupos de voluntarias/os entre  
las familias - promoción de movilidad  
activa, seguridad, socialización...



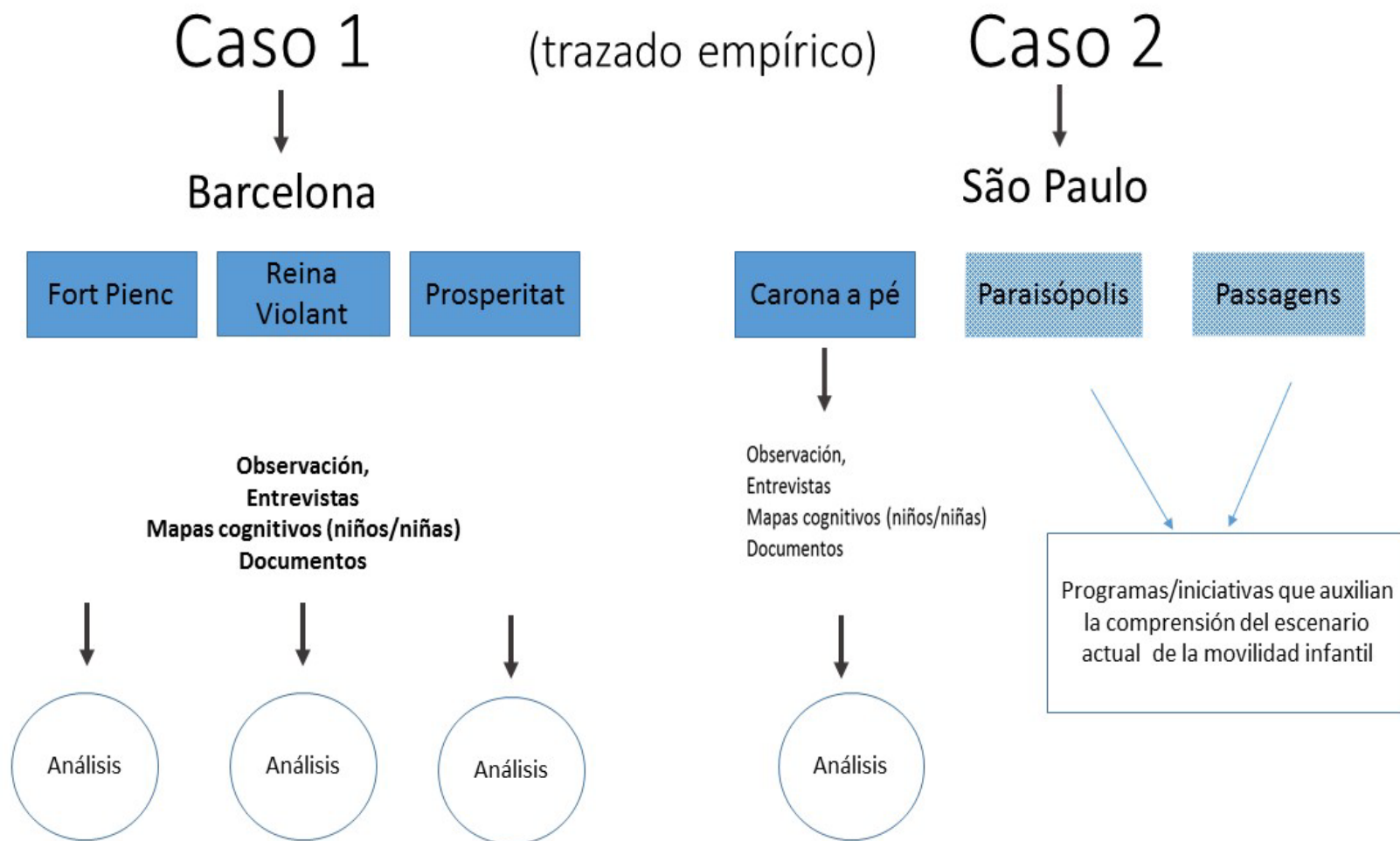
Fotos observación Carona a pé – São Paulo 10

## 5. Método - Principios fundamentales

### Estudio de caso Instrumental Colectivo - Barcelona y São Paulo

- I. El **estudio de caso** - la selección del estudio de caso colectivo (Stake, 1999) se justifica por el interés instrumental en los casos a la vez que en una perspectiva comparativa.
- II. Una **investigación cualitativa comparativa** que trata de mostrar la especificidad de cada contexto - poniendo en valor el **carácter situado del conocimiento y de la aplicación** - por lo tanto, lo que se busca en la **comparación es resaltar la diferencia inter-contextual** y no necesariamente la convergencia entre resultados.
- III. El "**método de comparación constante**" de la Teoría Fundamentada como procedimiento de recolección y análisis simultáneo de datos.
- IV. El **análisis interpretativo constructivista** referenciado en Charmaz (2006), una aproximación interpretativa de la TF.
- V. Proceso de **validación con los propios participantes**, además de la validación a través de la **triangulación**.

## 5. Método - Composición Estudio de Casos



## 5. Metodología - Triangulación de métodos

### Profusión de datos incluyendo la diversidad de actores involucrados

Métodos	Descripción	Datos generados
<b>Observación</b>	Observación in situ; recoger rutas con los niños y niñas, participación en actividades y mapeo de actores.	Notas/observaciones: 42 entre SP y BCN; Tabla síntesis de observaciones aspectos ambientales y 2 mapas de actores.
<b>Análisis de documentos</b>	Folletos informativos, vídeos relacionados al los programas, reportajes, evaluaciones, notas de prensa, documentos institucionales (escritos o videos).	Tabla resumen de los documentos: aproximadamente 20 para el análisis general y 16 para un muestreo teórico.
<b>Entrevistas Individuales y colectivas</b>	Distintos actores: madres/padres, representantes de las Ampas y otras asociaciones locales o agentes escolares y técnicos de los programas.	21 entrevistas individuales y 10 entrevistas en grupos - 50 adultos (6 representantes de Ampas, 4 agentes escolares, 8 técnicos, 1 dueño de comercio amigo y 31 madres/padres)
<b>Mapas cognitivos</b>	Diseños de los niños y niñas de sus rutas escolares, mini entrevistas (oral o escrita).	49 estudiantes con edades entre 8 y 12 años.

## 6. Resultados – Estudo 1

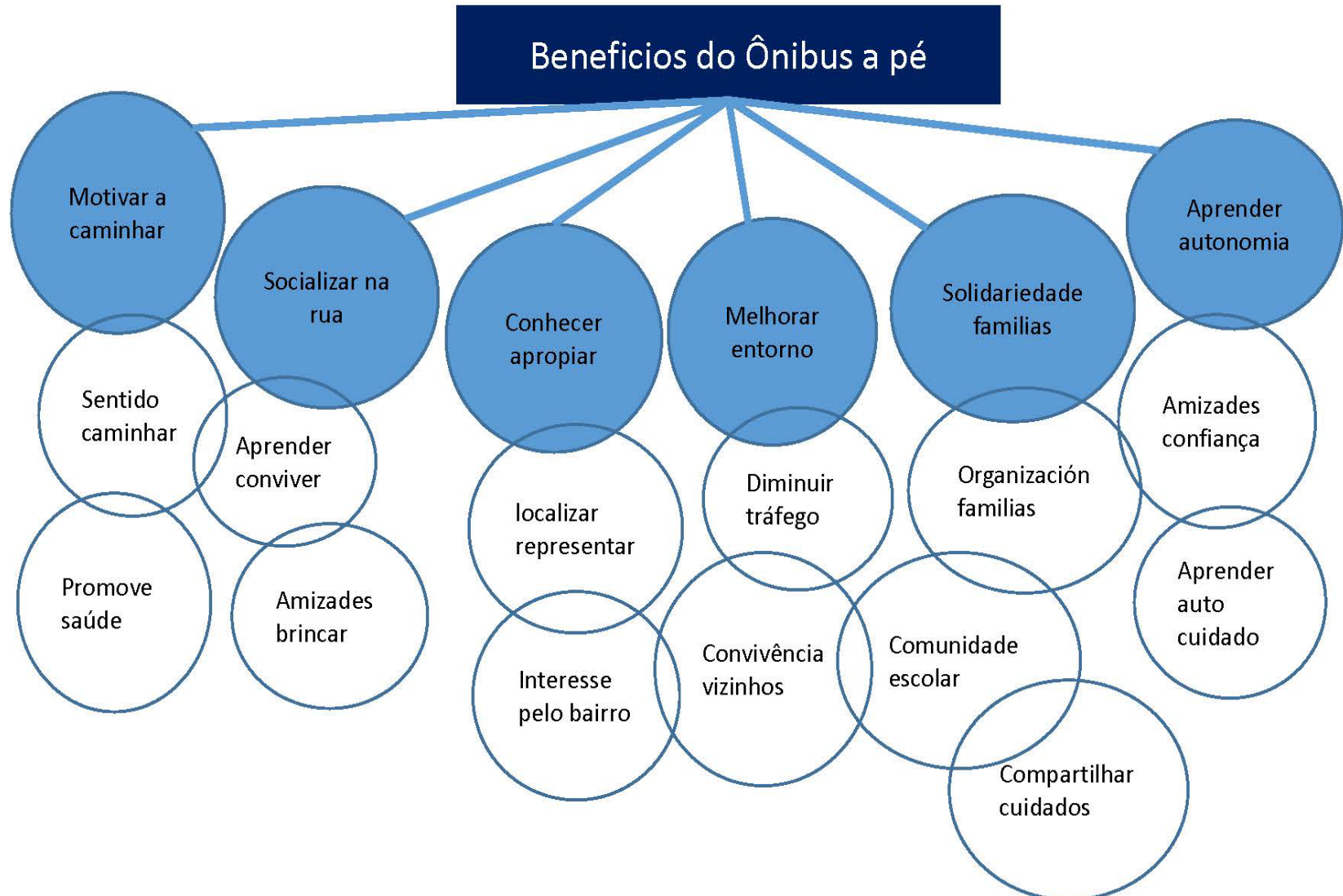
**Objetivo 1 - Analisar as implicações dos programas Caminhos Escolares (CE) nos modelos e práticas de mobilidade infantil nos deslocamentos casa-escola-casa.**

*Ônibus a pé -  
Comparando São Paulo  
e Barcelona*



# 6. Resultados – Estudo 1

## Percepção dos atores participantes do programa

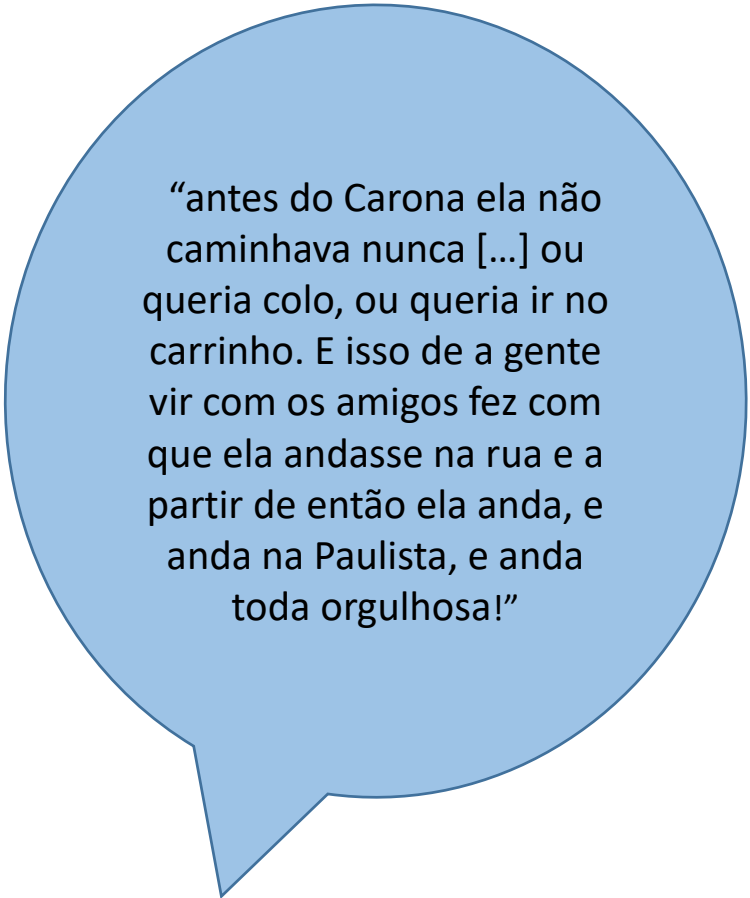


## 6. Resultados – Estudo 1

### Benefícios del Bus a pie

Atribuindo sentidos ao caminhar – ‘iniciação’:

- A poética da caminhada: experiência prazerosa
- Caminhar e cultivar amizades – transmitir e reforçar valores
- Deslocar-se a pé - um hábito saudável



“antes do Carona ela não caminhava nunca [...] ou queria colo, ou queria ir no carrinho. E isso de a gente vir com os amigos fez com que ela andasse na rua e a partir de então ela anda, e anda na Paulista, e anda toda orgulhosa!”

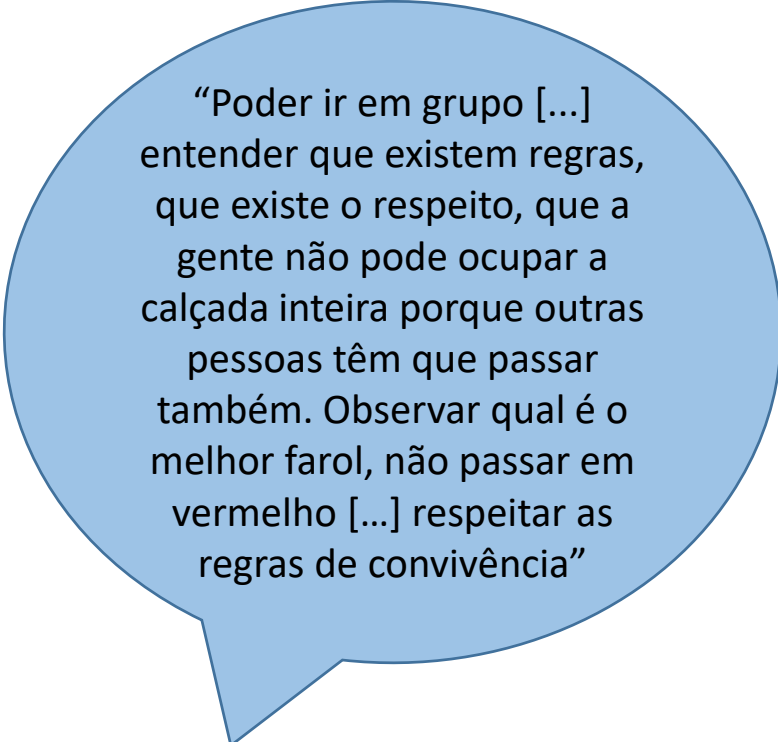


## 6. Resultados – Estudo 1

### Benefícios del Bus a pie

Aprendizagem a partir da socialização

- Regras de convivência
- Exercer autocuidado



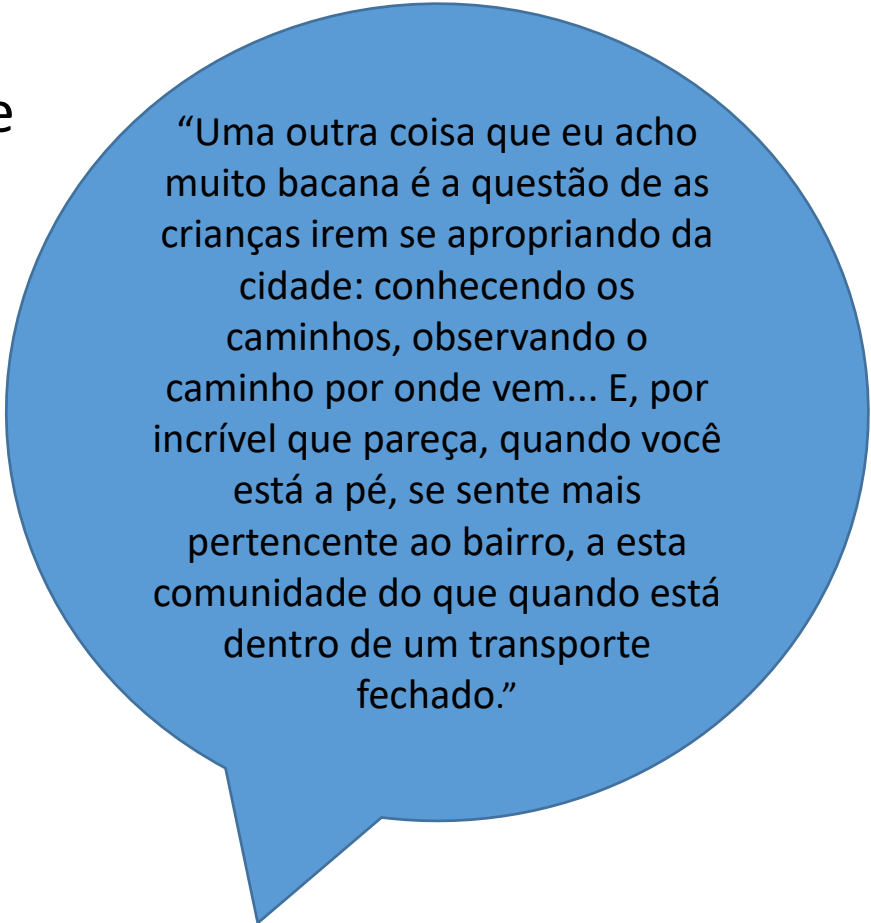
“Poder ir em grupo [...] entender que existem regras, que existe o respeito, que a gente não pode ocupar a calçada inteira porque outras pessoas têm que passar também. Observar qual é o melhor farol, não passar em vermelho [...] respeitar as regras de convivência”

## 6. Resultados – Estudo 1

### Benefícios del Bus a pie

Caminhando e se apropriando de seu bairro/cidade:

- Capacidade de representar, conhecer e se interessar pelos espaços.



“Uma outra coisa que eu acho muito bacana é a questão de as crianças irem se apropriando da cidade: conhecendo os caminhos, observando o caminho por onde vem... E, por incrível que pareça, quando você está a pé, se sente mais pertencente ao bairro, a esta comunidade do que quando está dentro de um transporte fechado.”

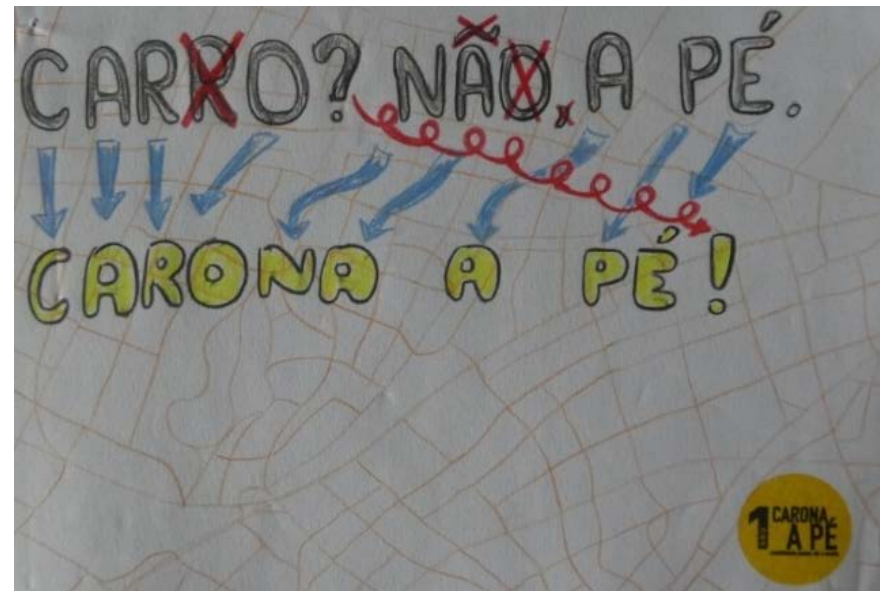
## 6. Resultados – Estudo 1

### Benefícios del Bus a pie

Transformando as relações sociais e gerando sustentabilidade ambiental

- Mudança de paradigmas

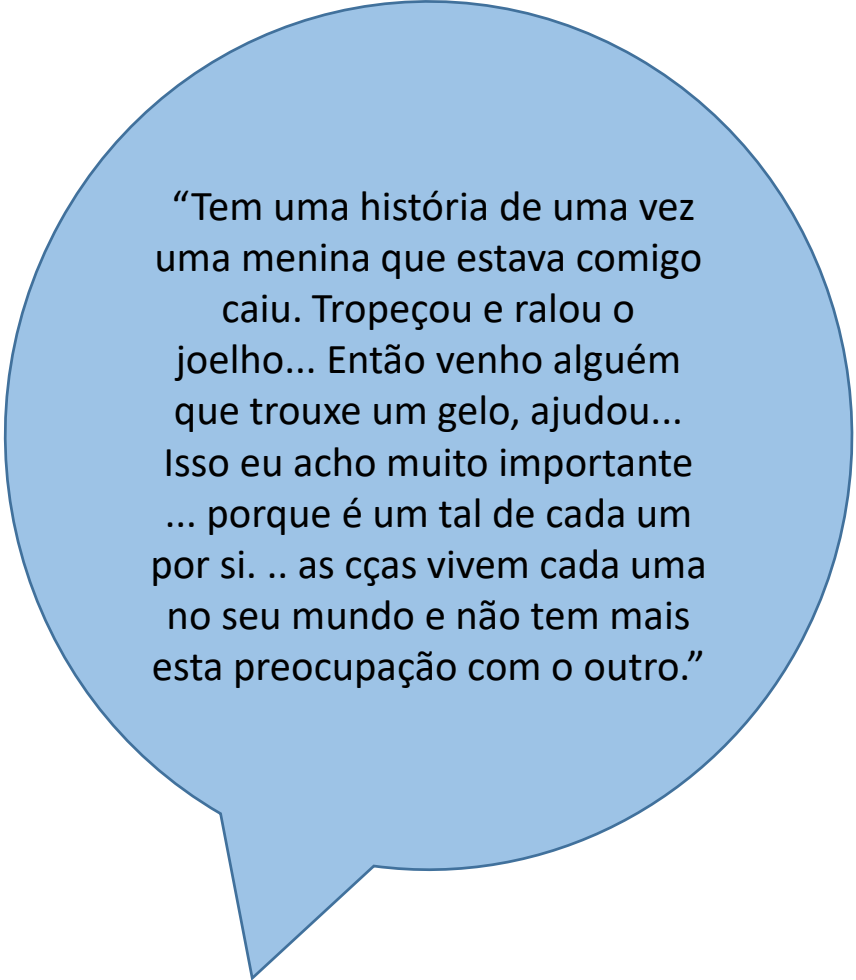
*A marcha coletiva, nos lembra Solnit (2015), tem sido um rito da sociedade civil, significando uma forma de resistência.*



## 6. Resultados – Estudo 1

### Benefícios del Bus a pie

Dinâmica familiar e solidariedade na comunidade escolar e moradores locais



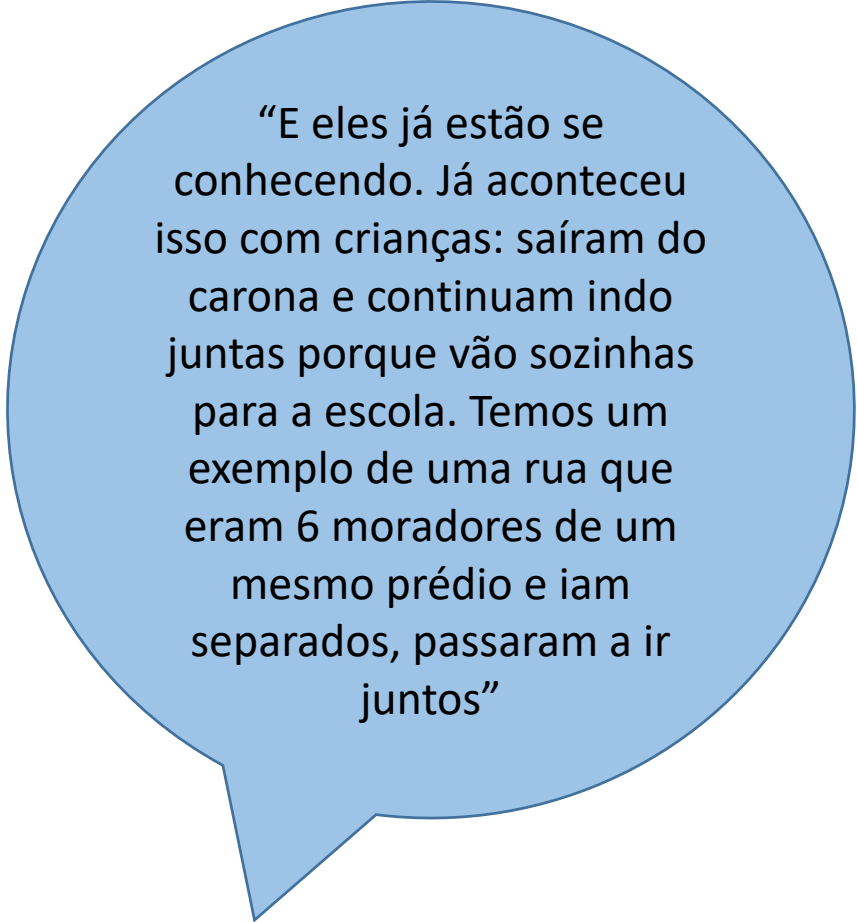
“Tem uma história de uma vez uma menina que estava comigo caiu. Tropeçou e ralou o joelho... Então venho alguém que trouxe um gelo, ajudou... Isso eu acho muito importante ... porque é um tal de cada um por si. .. as cças vivem cada uma no seu mundo e não tem mais esta preocupação com o outro.”

## 6. Resultados – Estudo 1

### Benefícios del Bus a pie

Aprendizagem e conquista de autonomia

- Confiança dos/as pai/mãe
- Amigos com quem compartilhar o caminho da escola



“E eles já estão se conhecendo. Já aconteceu isso com crianças: saíram do carona e continuam indo juntas porque vão sozinhas para a escola. Temos um exemplo de uma rua que eram 6 moradores de um mesmo prédio e iam separados, passaram a ir juntos”

## 6. Resultados – Estudo 1

*Estratégia provoca o debate entre as necessidades de autonomia infantil e a "responsabilidade parental" pela segurança, que nos leva à pergunta: Como se situa esta estratégia quanto ao impasse entre autonomia e segurança?*

### **Limites/contradições do modelo/estratégia**

#### **1) Obsessão por segurança ofusca as necessidades infantis de autonomia**

- Alta percepção da insegurança viária e cidadã;
- Altos encargos atribuídos à responsabilidade parental que pesam sobre as famílias;
- Falta de apoio das políticas públicas e da sociedade em geral...

Prolongamento do tempo de permanência no ônibus a pé - bolha de segurança - indiferentes às protestas infantis por autonomia.

## 6. Resultados – Estudo 1

**Como se situa esta estratégia quanto ao impasse entre autonomia e segurança?**

**Limites/contradições do modelo/estratégia**

### 2) Modelo de educação infantil

- Contradições dos discursos e posturas marcados pela sobre proteção e busca de adequação às convenções sociais;
- Diferentes discursos sobre as capacidades/habilidades infantis;
- Invisibilidade do tema – não se atribui valor à autonomia...

Quando, para proteger as crianças, não lhes permitimos fazerem as coisas por si mesmas, pulamos etapas fundamentais da sua aprendizagem, elas não se tornam responsáveis pelas consequências de suas ações, nem são capazes de avaliar os riscos; a probabilidade de sofrerem acidentes se multiplica então por 100. O medo e a desconfiança tendem a se retroalimentarem: o excesso de proteção deixa, paradoxalmente, nossos filhos desprotegidos. Sua autoestima, autoconfiança e criatividade são atingidas (Freire, 2010, p.155).

## 6. Resultados – Estudo 1

**Como se sitúa esta estrategia quanto ao impase entre autonomia e segurança?**

**Limites/contradições do modelo/estratégia**

### 3) Compromisso político com a mobilidade ativa/autônoma

- Falta uma maior incidência de políticas públicas na promoção da mobilidade ativa;
- Restringido compromisso com a mobilidade autônoma das crianças – “escolha” que se atribui exclusivamente à responsabilidade parental;
- Não se interpreta como um direito infantil de disfrutar de sua cidade.

Exemplo de Japão - que tem um dos maiores índices de mobilidade ativa y mais baixo de obesidade infantil – onde a norma é que as crianças estudem em escolas localizadas a uns 3 km (educação infantil) e se desloquem caminhando. São os distritos de educação que se encarregam de determinar o tipo de transporte e também cuidar da segurança dos escolares. (Mori, Armada & Willcox, 2012)

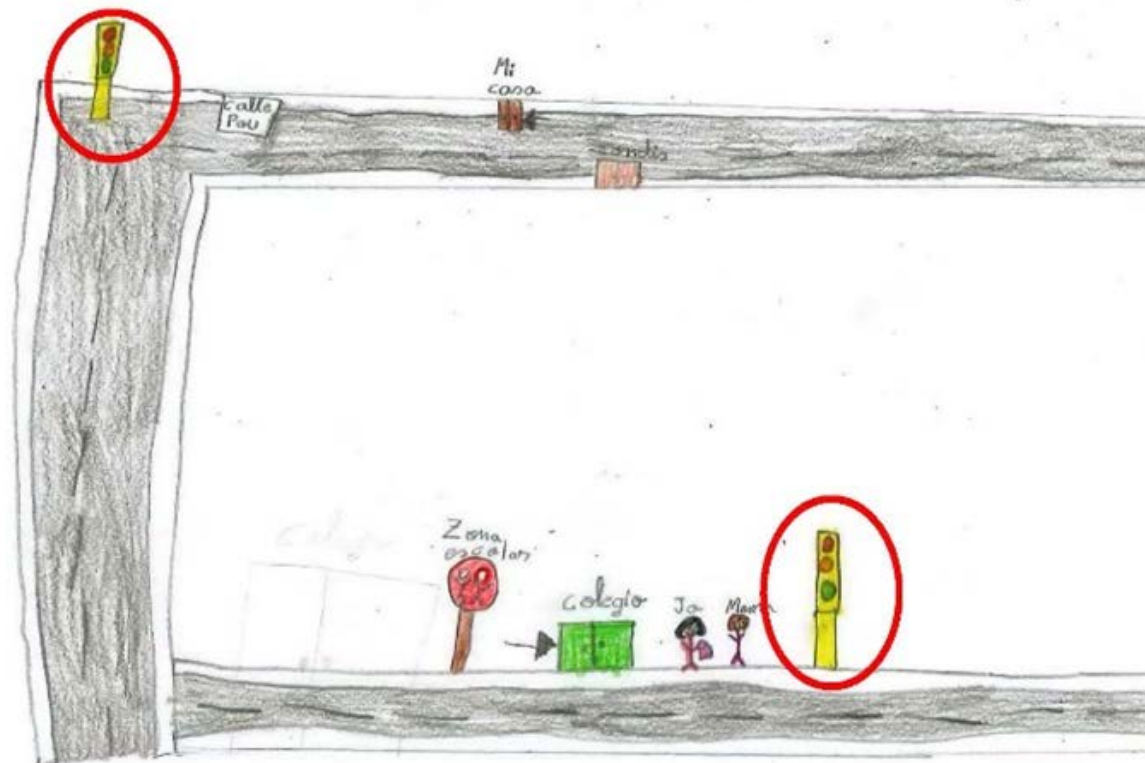


## **6. Resultados – Estudo 1**

**Assumir a perspectiva da mobilidade infantil autônoma**

## 6. Resultados y discusiones - Estudio 2

**Objetivo 2 - Examinar los posicionamientos afectivos, discursivos y actitudinales de los actores involucrados en los programas de CE y su relación con los vínculos con el entorno.**





## 6. Resultados y discusiones - Estudio 2

**Modelo de crianza** – sobreprotección, una concepción de crianza definida por Millet (2016) como *hiperpaternidad*;

**Distancia hacia la escuela** - El modelo de ciudad, así como las políticas públicas relacionadas con la educación, influyen en la posibilidad de las familias de optar por una escuela cercana a su residencia.

### Perspectiva socio comunitaria

#### Percepción de (in)seguridad vial y ciudadana - **Inventario de los “miedos”**

Seguridad vial facilita movilidad activa y Seguridad ciudadana facilita movilidad autónoma;

Seguridad vial se mantiene más homogénea al paso que la inseguridad ciudadana puede variar más según los distintos entornos;

Progenitores atribuyen prácticamente la misma importancia a la Inseguridad vial y ciudadana en la determinación de sus recelos, aunque la movilidad autónoma sea más perjudicada;

Inseguridad ciudadana - Tintes de género – niñas más expuestas a la violencia.

## 6. Resultados y discusiones - Estudio 2

Las posturas de los entrevistados en lo que atañe al **estilo de movilidad** en los desplazamientos a la escuela, así como **sus juicios respecto a los programas analizados**, están ancladas en los atributos que perciben en sus vecindarios.

El conjunto de atributos del vecindario se condensa en una **Imagen del Barrio**. Recurrimos al concepto de **identidad social urbana** (Valera, 1996) para comprender la relación entre estas **imágenes** compuestas de los entornos y los **procesos de identificación social**.

## 6. Resultados y discusiones - Estudio 2

### 1. Cohesión social y sentido de comunidad

Alusiones a un **pequeño pueblo**, donde **la gente se conoce**, en referencia a **relaciones de vecindad** donde se destaca la **familiaridad y sentimiento de pertenencia al vecindario (sentido de comunidad)**;

Factores relacionados a la **confianza entre los vecinos** - convivencia en la calle o en las plazas, acompañadas de un uso intenso de los espacios públicos del barrio, percibidos como **lugares donde se puede hacer vida social**.

El tiempo de residencia, deseo de seguir viviendo en el barrio - indicadores del apego al lugar (Lewicka, 2011) que se refleja en este **estar a gusto en el barrio**.

## 6. Resultados y discusiones - Estudio 2

### 2. Identidad Espacio simbólico

El **eje peatonal** proporciona una centralidad de servicios y de instituciones públicas que facilita el espacio de **convivencia social** que, a su vez, fortalece el **tejido social**.

Esta **centralidad** esta formada por lugares históricos/simbólicos del barrio y la posibilidad de transformación del espacio, mediada por la participación e identidad, renueva el **sentimiento de pertenecer al lugar**.

Se atribuye a esta configuración espacial una **alta percepción de seguridad** que favorece la cohesión social en el vecindario y potencia la implantación del programa.



## 6. Resultados y discusiones - Estudio 2

### 3. Estigmatización, la otra cara de la cohesión social

Percepción de inseguridad atribuida a **colectivos marginalizados** - conllevan al incremento de los **conflictos y dificultades de convivencia en los espacios públicos** - sobreestimación del riesgo;

**Estigmatización y victimización** están asociados a problemas sociales: la pobreza y la desigualdad;

**Desconfianza comunitaria** y **ejemplaridad negativa** impiden los niños/niñas de estar en la calle;

**Modelo de ciudad** - genera procesos de **gentrificación**, desgarrando la gente de sus relaciones en el territorio y **minando la cohesión social** en el vecindario - pérdida de calidad de las relaciones vecinales.



## 6. Resultados y discusiones - Estudio 2

### 4. *Identidad - estilo de vida*

**Un barrio que la gente camina** - un espacio simbólico representativo una comunidad, definido también a través de las prácticas sociales asociadas a este espacio y que caracterizan el grupo;

Anclada en unas características amigables con los peatones (aceras adecuadas) y una intensa vida de calle - **alta percepción de seguridad**.

**Atributos estéticos:** barrio agradable, bonito,

**Características estructurales:** combina residencia y ofertas de servicios (transporte público), barrio céntrico, compacto;

**Opción por caminar** - calidad de vida

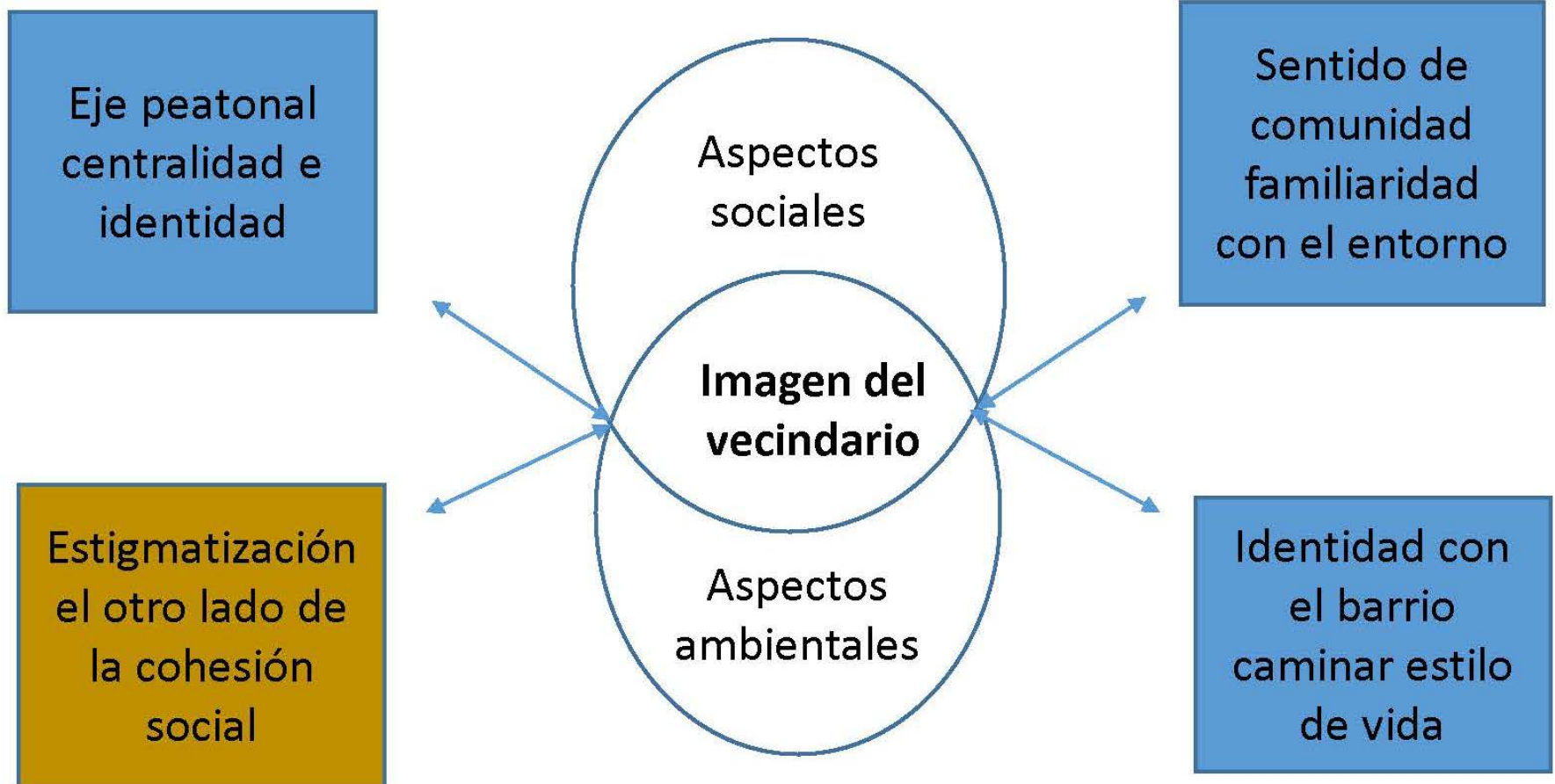
Renuncia al coche - opción por **movilidad**

**Sostenible** - deseo de transmitir estos valores y estilo a sus a sus hijos/as.



## 6. Resultados y discusiones - Estudio 2

### Categorías condensadoras en la imagen social de los entornos

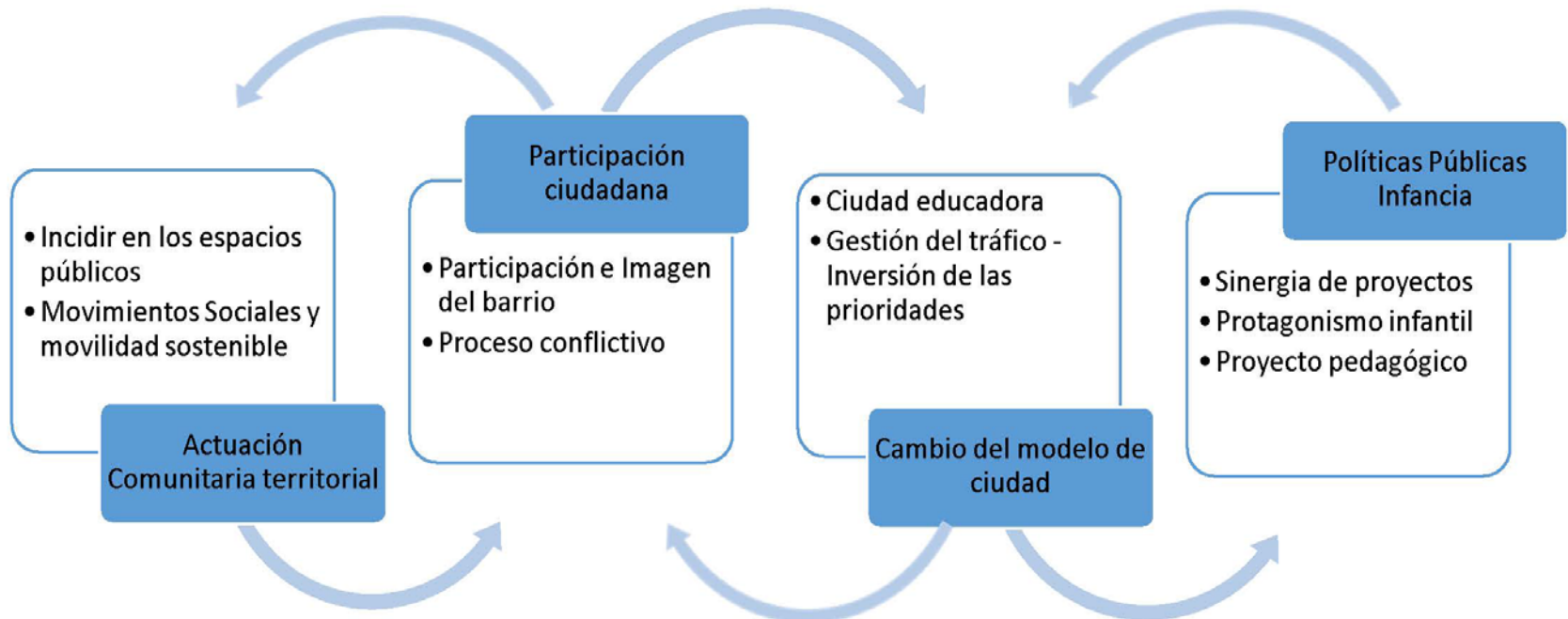


## 6. Resultados y discusiones - Estudio 3

### Impactos psico-socio-ambientales

**Objetivo 3 – Analizar los posibles impactos psico-socio-ambientales en las dinámicas sociales locales y en las políticas relacionadas con la movilidad infantil.**

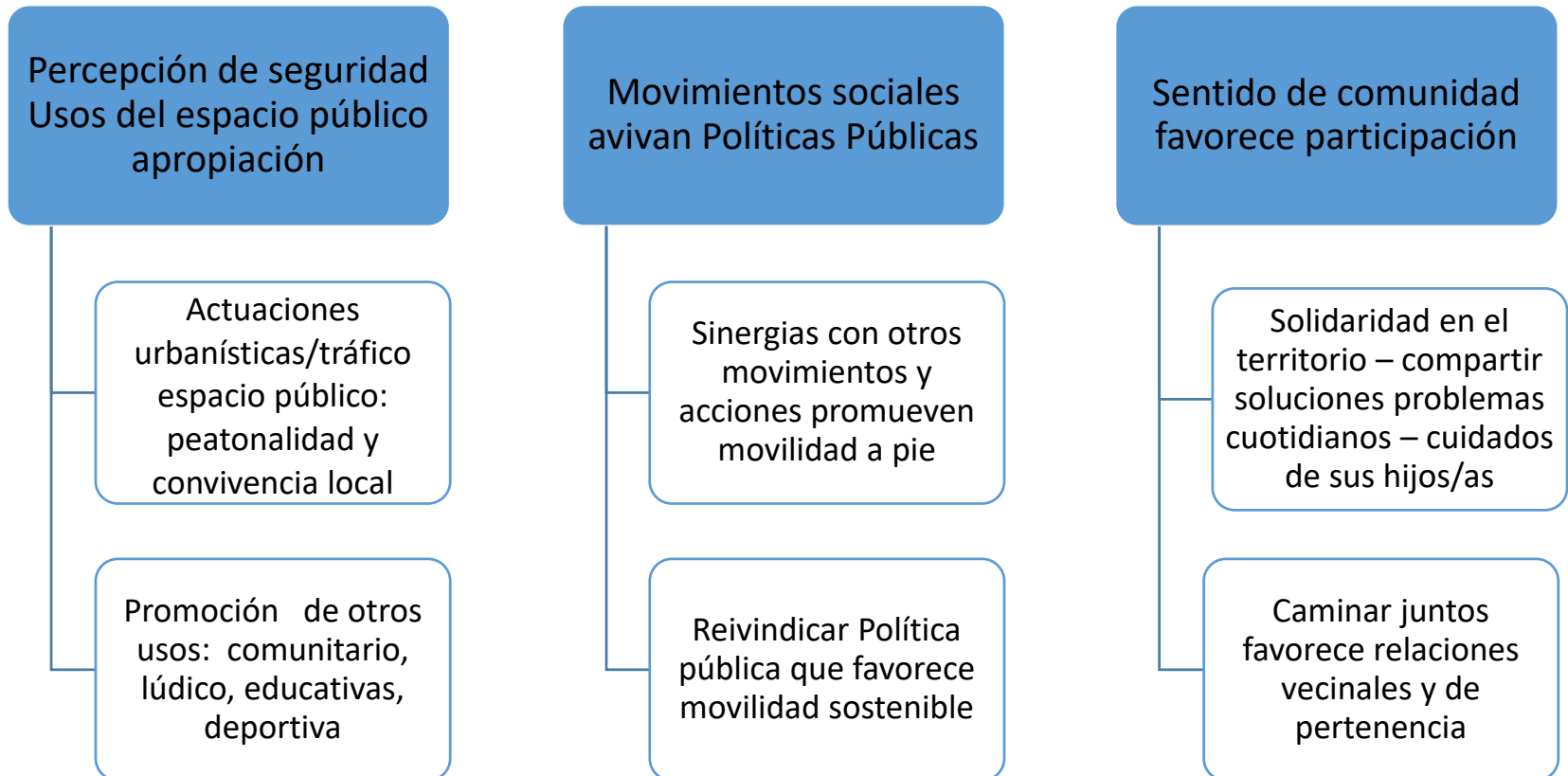
#### Camino Escolar Impulsa



## 6. Resultados y discusiones - Estudio 3

### Impactos psico-socio-ambientales

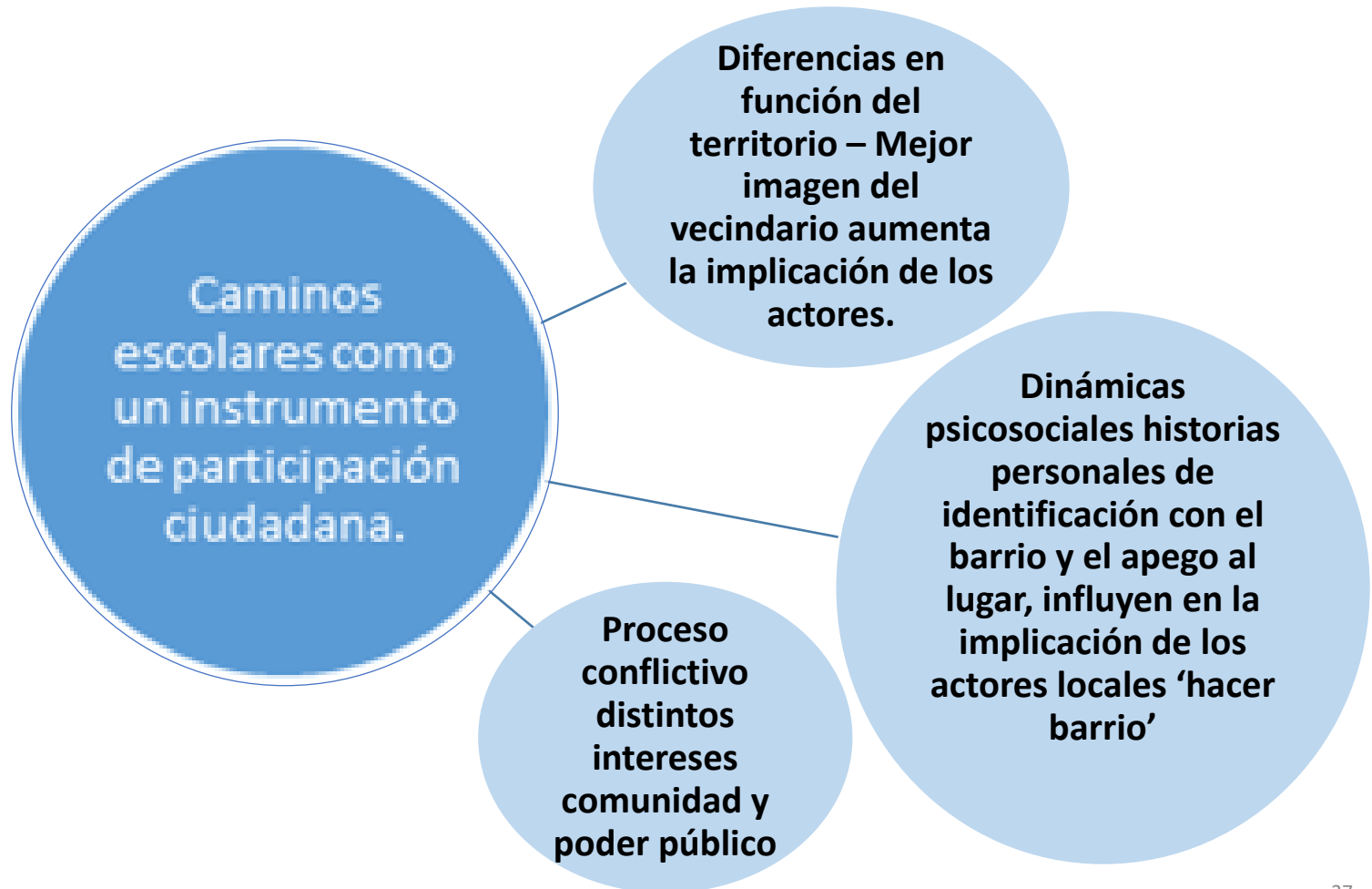
#### 1. Actuación comunitaria/territorial e implicación de los actores locales



# 6. Resultados y discusiones - Estudio 3

## Impactos psico-socio-ambientales

### 2. Caminos escolares como instrumento de participación ciudadana



## 6. Resultados y discusiones - Estudio 3

### Impactos psico-socio-ambientales

#### 2. Caminos escolares como instrumento de participación ciudadana

El proceso participativo refuerza que a la ciudadanía le corresponde el papel reivindicativo

#### Revolta escolar contra el coche en Barcelona

Alumnos y padres de 19 escuelas cortan la calle en 17 puntos de la ciudad para pedir entornos escolares que no estén dominados por el automóvil



# 6. Resultados y discusiones - Estudio 3

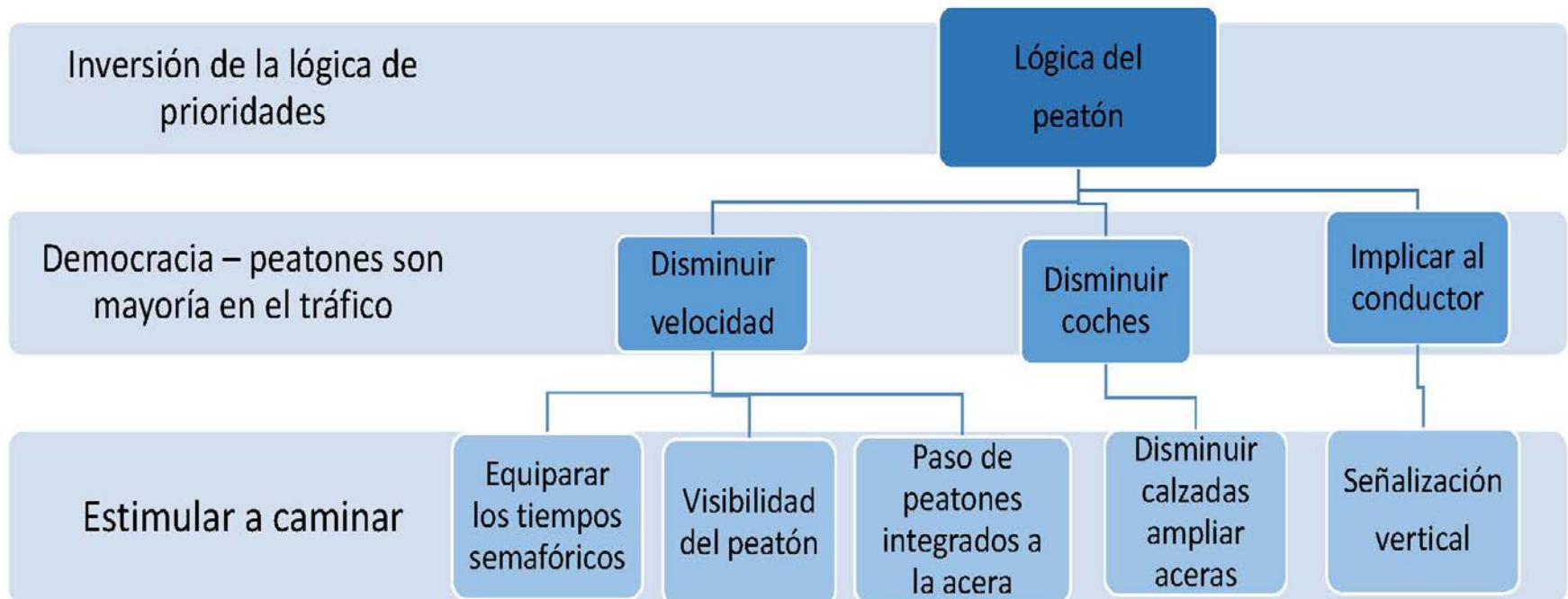
## Impactos psico-socio-ambientales

### 3. Nuevo modelo de ciudad (sostenibles, educadoras, incluyentes, sanas, vitales, seguras)

1. Interferencias en la gestión del tráfico – Inversión de prioridades

2. Caminos Escolares y movimientos sociales por movilidad sostenible

#### Incidencia en un nuevo paradigma para la gestión del tráfico



## 6. Resultados y discusiones - Estudio 3

### Impactos psico-socio-ambientales

#### 4. Impactos (y potencialidades) en las políticas públicas para la infancia

##### Sinergia y transversalidad entre proyectos

- Superar retos colaboraciones transversales
- Sinergias – optimizar recursos y amplificar impactos.

##### Escuela como espacio concreto de la Participación infantil

- Protagonismo infantil – ciudadanos de derecho
- Diseño apropiado de la participación infantil.

##### Proyecto educativo - Conocer apropiarse del entorno

- Actividades inseridas en el currículo escolar
- Actuación en los espacios - más allá de los muros de la escuela.

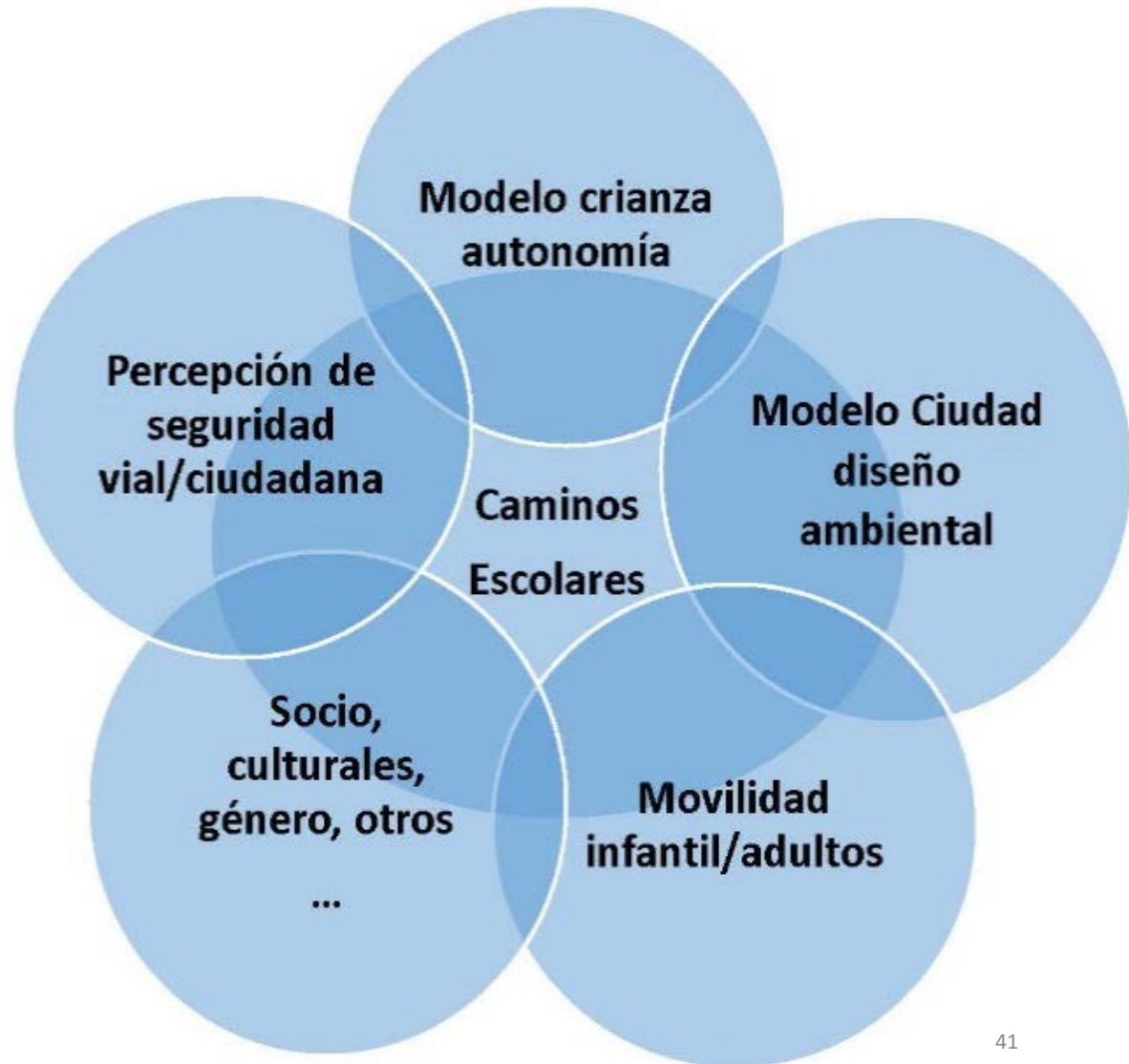


## 6. Resultados y discusiones

### Teoría emergente o Teorizando (Charmaz, 2006)

*De una rutas seguras hacia la escuela a herramientas para la inclusión de la infancia en la ciudad...*

*La complejidad y diversidad de aspectos implicados en los CE, al mismo tiempo, presentan inúmeras potencialidades de actuación a partir de estos programas.*



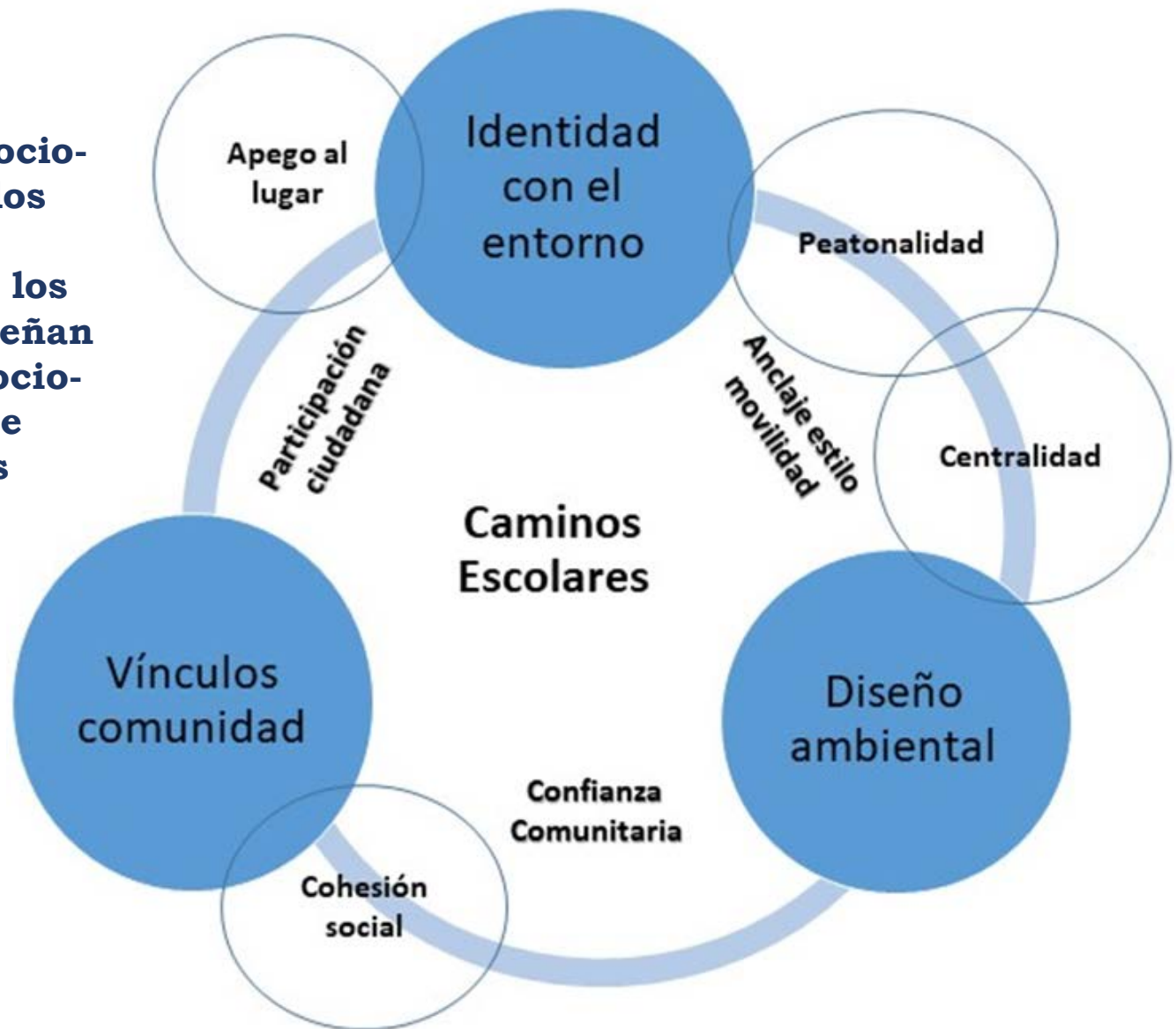
## 6. Resultados y discusiones – Teoría emergente o Teorizando (Charmaz, 2006)

**Retroalimentación de los Ejes implicados en la articulación de estos programas – juego de fuerzas que os crean y gestionan**



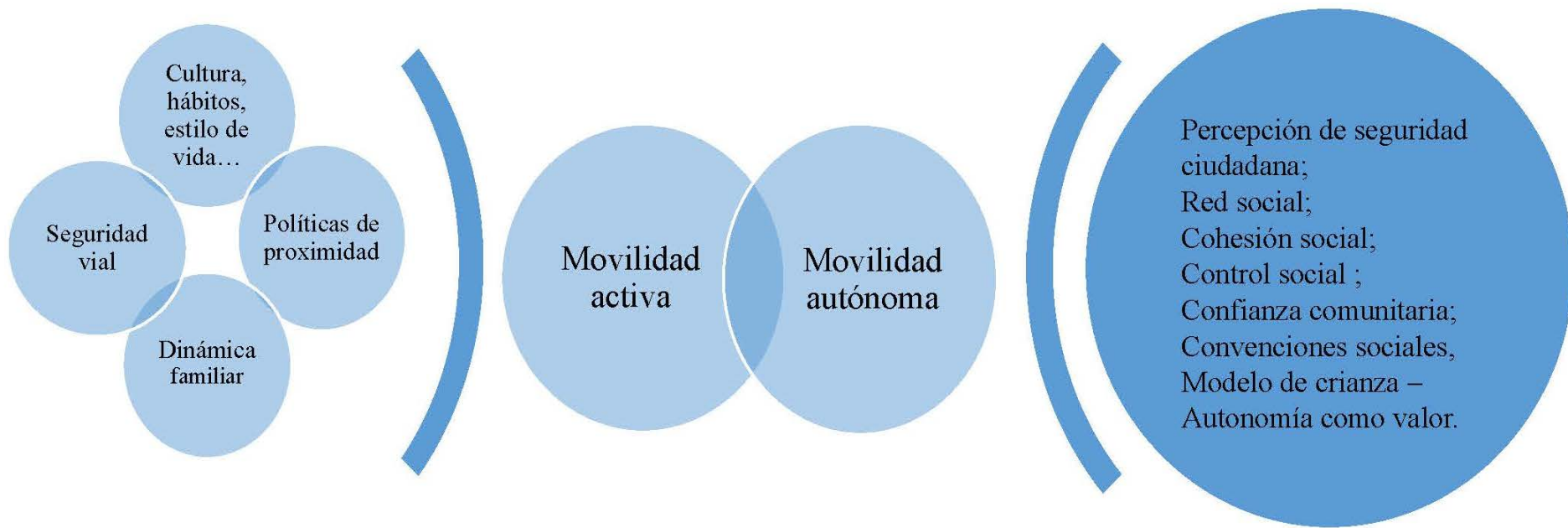
## 6. Resultados y discusiones – Teoría emergente o Teorizando (Charmaz, 2006)

**Dinámicas psico-socio-ambientales en los vecindarios - interacción entre los ejes y procesos diseñan configuraciones socio-territoriales que influyen en los programas.**



## 6. Resultados y discusiones – Teoría emergente o Teorizando (Charmaz, 2006)

### De la Movilidad Ativa a la Movilidad Activa/Autónoma



**Dinámicas psico-socio-ambientales  
Potenciadoras de la movilidad infantil autónoma**

## 7. Conclusiones – Contribuciones para la investigación

Teoría interpretativa desplegada desvela la **implicación de las dinámicas psico-socio-ambientales** en los programas CE - que no habían estado en el foco de la atención de los estudios anteriores - y su contribución para la **gestión de los mismos**;

Aporta una **perspectiva global de la complejidad** de elementos y conceptos involucrados, tanto en la movilidad infantil en general como la contextualizada en los CE;

La **perspectiva teórica de la Psicología socioambiental** (interface con urbanismo, geografía, educación, etc.) aporta una comprensión holística de los fenómenos psico-socio-ambientales estudiados;

**Metodología cualitativa** - considerar lo que Flick (2006) denomina *transferibilidad*, y teniendo en cuenta la máxima *cuanto más local, más global*, se contempla un alto potencial de transferencia para comprender fenómenos de contextos análogos.

Limitaciones - Se sugiere **estudios longitudinales** conducidos por **equipos multidisciplinares**, abarcando múltiples casos de estudio, en una **perspectiva temporal** para estudiar los impactos de intervenciones en los CE.

# 7. Conclusiones y recomendaciones

## Contribuciones para la gestión

### 7.1. Incidencia en las políticas públicas

1. Incidir, fortalecer y ampliar las actuaciones en las dimensiones de los impactos identificados en este estudio (especialmente las 4) promueven y/o consolidan las políticas y programas de Caminos Escolares.



## 7. Conclusiones y recomendaciones

# Contribuciones para la gestión

¿Al final de que se trata:  
de Caminos Escolares  
o Proyecto de ciudad?

Ciudades respirables, con  
movilidad sostenible...

*Barcelona, Barberà del Vallès,  
Sabadell, Olot y Premià de Mar.*  
Exigen la **instalación de un carril  
bici que cruce todo el Maresme.**



# 7. Conclusiones y recomendaciones

## Contribuciones para la gestión

### 7.2. Planteando programas de CE en São Paulo

<b>Motivación implantar</b>	<b>Potenciales</b>	<b>Dificultades</b>
<p>Incidencia en la calidad de vida de las ciudades; Empezar por promover la movilidad a pie y sostenibilidad ambiental; La estrategia Bus a Pie - alternativa al transporte escolar; Relación escuela-comunidad.</p>	<p>Partir de experiencias de acción comunitaria para implantar políticas públicas; Actores/movimientos sociales implicados en la promoción de movilidad activa; Sensibilidad al cambio del modelo de transporte.</p>	<p>Baja incidencia de políticas públicas en la promoción de la movilidad a pie, seguridad vial y movilidad sostenible; El retroceso que marca los gobiernos actuales: participación ciudadana y sostenibilidad, entre otras.</p>



# ¡Gracias por la atención!



Actividades  
Camí escolar,  
Carona a pé,  
Proyecto  
Pasajes.



Fotos observaciones  
Barcelona y São Paulo-  
2016/2017

