



inteligencia  
Colectiva

## ► PARTICIPACIÓN ELECTRÓNICA EN LOS CAMINOS ESCOLARES DE BARBASTRO

Informe de la fase de diagnóstico

► AYUNTAMIENTO DE BARBASTRO

► 20 de diciembre de 2013



#### **COMPROMISO AMBIENTAL DE INTELIGENCIA COLECTIVA**

*Somos conscientes que todas las actividades económicas generan un impacto sobre el medio y por trabajamos para minimizar nuestra huella ambiental.*

*Las compras que realizamos o los servicios que contratamos se atienen siempre a un criterio de sostenibilidad social y ambiental. Empleamos productos reciclados en nuestras actividades y, cuando no es posible, seleccionamos aquellos que tienen un menor impacto ambiental o que proceden de iniciativas sociales.*

*Priorizamos el uso de lectura digital en vez de la impresión en papel, pero cuando lo hacemos, nuestros documentos se presentan impresos a doble cara empleando papel reciclado 100% post consumo libre de cloro.*

*Procuramos aprovechar las nuevas tecnologías para reducir los desplazamientos pero éstos siguen siendo una pieza importante de nuestro trabajo. Por ello, seguimos las normas de conducción eficiente recomendadas por el IDAE y compensamos anualmente nuestras emisiones de CO<sub>2</sub> a través de la iniciativa CeroCO<sub>2</sub>.*

El documento original ha sido impreso a doble cara en papel 100% reciclado post consumo y libre de cloro para reducir el consumo de árboles, agua y energía.

Una vez que este documento deje de ser útil, por favor, depositelo en el contenedor azul.

El reciclaje de 500 hojas de papel DIN A4 permite ahorrar un total de 2,2 kWh. Esta es la energía empleada para mantener encendida una bombilla estándar de 11W durante 200 horas.

Fuente: Aplicación iWarm de la Environmental Protection Agency ([www.epa.gov/warm](http://www.epa.gov/warm))

## ÍNDICE

|   |           |
|---|-----------|
| <b>1. EL PROYECTO DE LOS CAMINOS ESCOLARES DE BARBASTRO .....</b>   | <b>1</b>  |
| 1.1. FILOSOFÍA Y PLANTEAMIENTO GENERAL.....   | 1         |
| 1.2. METODOLOGÍA EMPLEADA .....   | 2         |
| 1.3. FASES DEL TRABAJO Y ACCIONES DESARROLLADAS.....  | 3         |
| <b>2. VALORACIÓN DE LAS ENCUESTAS ESCOLARES .....</b>   | <b>6</b>  |
| 2.1. PREGUNTA NÚMERO 1: ¿CÓMO HAS IDO HOY AL COLEGIO? .....   | 6         |
| 2.2. PREGUNTA NÚMERO 2: ¿EN QUÉ OTROS MEDIOS DE TRANSPORTE VAS OTRAS VECES? .....                                 | 12        |
| 2.3. PREGUNTA NÚMERO 3: EN EL CASO DE QUE NO HAYAS VENIDO HOY AL COLEGIO A PIE O EN BICICLETA HA SIDO PORQUE..... | 16        |
| 2.4. PREGUNTA NÚMERO 4: ¿CREES QUE ES SEGURO VAYAS SOLO AL COLEGIO? .....   | 26        |
| 2.5. PREGUNTA NÚMERO 5: SI HAS RESPONDIDO QUE NO ES SEGURO IR SOLO AL COLE ¿QUÉ PROBLEMAS ENCUENTRAS? .....       | 31        |
| 2.6. PREGUNTA NÚMERO 6: ¿CUÁNTO TIEMPO TARDAS EN LLEGAR AL COLEGIO? .....   | 36        |
| 2.7. PREGUNTA NÚMERO 7: Y ESTE TIEMPO QUE TARDAS ES.....  | 41        |
| 2.8. PREGUNTA NÚMERO 8: SI PUDIERAS ELEGIR, ¿CÓMO TE GUSTARÍA LLEGAR AL COLE? .....                               | 45        |
| 2.9. PREGUNTA NÚMERO 9: ¿POR QUÉ TE GUSTARÍA IR AL COLE DE LA FORMA QUE HAS ELEGIDO? .....                        | 53        |
| 2.10. PREGUNTA NÚMERO 10: ¿QUIÉN TE SUELE ACOMPAÑAR AL COLEGIO? .....   | 57        |
| 2.11. PREGUNTA NÚMERO 11: SI VIENES EN COCHE, LA PERSONA QUE CONDUCE.....   | 61        |
| 2.12. PREGUNTA NÚMERO 12: ¿QUÉ ES LO QUE MÁS TE GUSTA DEL CAMINO AL COLEGIO? .....                                | 68        |
| 2.13. PREGUNTA NÚMERO 13: ¿QUÉ ES LO QUE MENOS TE GUSTA DEL CAMINO AL COLEGIO?.....                               | 69        |
| 2.14. PREGUNTA NÚMERO 14: ¿SUELES JUGAR EN LA CALLE CON TUS AMIGOS/AS?.....                                       | 70        |
| 2.15. PREGUNTA NÚMERO 15: ¿VAS A COMPRAR SOLO/A A LOS COMERCIOS CERCANOS?.....                                    | 75        |
| 2.16. PREGUNTA NÚMERO 16: ¿DÓNDE COMES AL MEDIODÍA?.....  | 79        |
| 2.17. PREGUNTA NÚMERO 17: DESPUES DEL COLEGIO, POR LA TARDE... .....  | 80        |
| <b>3. MAPAS DE DIAGNÓSTICO .....</b>  | <b>81</b> |
| 3.1. VALORACIÓN GENERAL DE LOS RESULTADOS DE LOS MAPAS .....  | 81        |
| 3.2. RESULTADOS POR ELEMENTOS DEL MAPA (ICONOS) .....   | 85        |
| 3.3. APORTACIONES MÁS POPULARES.....  | 86        |
| 3.4. DIRECCIONES CONCRETAS DIGNAS DE MENCIÓN .....  | 87        |
| 3.5. VISIÓN GENERAL DE LOS MAPAS POR COLEGIOS.....  | 88        |

A pesar de ser conscientes de la importancia de emplear un lenguaje no sexista e igualitario, especialmente en el ámbito de la educación, en la redacción de este informe se ha optado por emplear el masculino genérico con el fin de facilitar la lectura y tratando de evitar repeticiones o construcciones que puedan resultar artificiales. Por ello, en las menciones a *los niños* o *los alumnos* se recoge a toda la población escolar, independientemente de su sexo.

## 1. EL PROYECTO DE LOS CAMINOS ESCOLARES DE BARBASTRO

### 1.1. Filosofía y planteamiento general

El Ayuntamiento de Barbastro, a través de su Concejalía de Desarrollo y Medio Natural, deseaba trabajar en el ámbito de la movilidad escolar encaminándola hacia un modelo más seguro y más sostenible.

Teniendo en cuenta que Barbastro cuenta con cinco colegios de educación infantil y primaria, y que cada uno de ellos tiene una realidad muy diferente en cuanto a ubicación, desplazamientos, etc. se optó por no adoptar un único modelo de camino escolar y desarrollar un sistema de trabajo que permitiera acciones específicas en cada colegio.

De esta forma, en vez de optar por un camino escolar común para todo el municipio, se ha desarrollado un diagnóstico en profundidad que permitirá conocer la realidad de cada centro y, de esta forma, se podrán elaborar propuestas de mejora adaptadas a cada caso.

El objeto principal de esta primera fase de diagnóstico ha sido implicar a la comunidad escolar en el análisis de los desplazamientos a los centros educativos. Para ello, se ha realizado un diagnóstico participado en el que se ha recogido la opinión de alumnos y familias.

Se plantearon, además, los siguientes objetivos específicos:

- Dar a conocer la iniciativa de caminos escolares a las familias y colectivos educativos de Barbastro.
- Fomentar los hábitos saludables y sostenibles de los escolares en su desplazamiento seguro al centro escolar.
- Fomentar la autonomía y la capacidad de análisis y toma de decisiones de los escolares.
- Acercar la administración a los habitantes más jóvenes de Barbastro demostrando que su opinión es útil para el gobierno del municipio.

El Ayuntamiento de Barbastro estaba iniciando paralelamente la implantación del Consejo de Infancia y Juventud en colaboración del Gobierno de Aragón. Las conclusiones básicas de las encuestas a escolares y familias sirvieron como base para el trabajo inicial de este Consejo en el mes de octubre.

## 1.2. Metodología empleada

Para conseguir la implicación de toda la comunidad y evitar una excesiva carga de trabajo a los colegios, se planteó un modelo de participación electrónica basado en una encuesta y un mapa web interactivo ubicados en la web [www.caminos escolares.org/barbastro](http://www.caminos escolares.org/barbastro).

Cada alumno ha podido completar el diagnóstico mediante el acceso a la web en dos sesiones de trabajo en el aula de informática. La primera sesión se dedicaba a la encuesta y la segunda al mapa de diagnóstico. Los materiales estaban diseñados específicamente para las edades de 3º a 6º de primaria, por lo que los alumnos eran prácticamente autónomos (especialmente en la encuesta) y los profesores del centro solo debían realizar una labor de acompañamiento.

Paralelamente, las familias han podido completar la encuesta y el mapa desde sus casas o directamente desde cualquier dispositivo móvil mientras, por ejemplo, esperaban en la salida del colegio.

Esta forma de trabajo ha permitido que el diagnóstico no se centre exclusivamente en los alumnos (como suele ser en otros proyectos de camino escolar) y se ha ampliado el valor del diagnóstico. Los ciudadanos han llenado la encuesta y el mapa desde sus hogares en el momento que han considerado adecuado. De esta forma se han evitado reuniones y se ha facilitado la participación a nivel básico. Como ejemplo, cabe destacar que, además de las 752 encuestas de escolares, se han recogido un total de 206 encuestas de adultos y 125 aportaciones en el mapa de diagnóstico correspondientes a las familias.

Las ventajas de este sistema de participación han sido:

- Formato atractivo y ameno para los escolares, los cuales han participado de forma lúdica en una sesión conjunta de toda la clase.
- Interactividad entre los escolares de los diferentes centros. A través del mapa web, los alumnos han podido señalar los puntos más interesantes del camino y contrastar con las opiniones de otros niños.
- Implicación mínima del centro escolar e integración en el ritmo cotidiano de clases, aprovechando horas libres o sesiones en el aula de informática.
- Disponibilidad de gran cantidad de información procesada directamente en formato electrónico.
- Participación de las familias de forma efectiva, tanto a través del ordenador como de cualquier dispositivo móvil.

El hecho de que la información esté siempre disponible en la red ha facilitado las labores de sensibilización y ha permitido colgar información complementaria (recursos educativos, etc.).

### 1.3. Fases del trabajo y acciones desarrolladas

#### 1.3.1. Coordinación con los centros escolares

El trabajo de coordinación con los centros escolares se inició a final del curso 2012/2013 para garantizar que todos los colegios estuvieran listos para comenzar a trabajar en septiembre de 2013.

El Ayuntamiento mantuvo reuniones iniciales con los equipos directivos y en junio de 2013 informando del proyecto, los objetivos del mismo y la implicación concreta que se esperaba del centro. La respuesta de la comunidad fue excelente y se consiguió el compromiso de participación de los cinco colegios públicos y concertados de educación infantil y primaria de Barbastro.

En el mes de septiembre, antes de que se iniciaran las clases se mantuvieron las últimas reuniones con los centros para explicar el funcionamiento de la web y concretar la dinámica de participación. En cada centro se creó la figura de un enlace del proyecto a través del cual se canalizarían las posibles dudas o problemas técnicos que pudieran surgir.

Paralelamente, se mantuvieron reuniones con los consejos escolares y con las asociaciones de madres y padres de los cinco colegios para explicar el proyecto y solicitar su implicación como familias.

#### 1.3.2. Información a la ciudadanía

Además, el Ayuntamiento realizó una importante labor de información a la ciudadanía a través de diferentes medios que se inició con una rueda de prensa de Jesús Lobera, Concejal de Desarrollo y Medio Natural.

Posteriormente se enviaron notas de prensa y se difundió la iniciativa a través de los puntos de información del ayuntamiento y la televisión local. Para este último medio se creó un spot específico que se difundió en la red local durante la campaña.

En el caso de la comunidad escolar se realizó una campaña específica, mediante diversas notas a las familias y colocación de carteles en el entorno de los colegios que permitían el acceso a la web desde un móvil mediante un código QR.



### 1.3.3. Fase de diagnóstico mediante encuestas

Como se ha comentado, el diagnóstico se ha realizado a través de dos métodos complementarios a los que se accedía desde la web [www.caminos escolares.org/barbastro](http://www.caminos escolares.org/barbastro):

- El análisis de los hábitos de desplazamiento de los escolares y las razones que los condicionan mediante una encuesta.
- El estudio de puntos concretos de mejora en el camino escolar a través de un mapa interactivo.

Los objetivos marcados para esta fase de diagnóstico eran:

- Conocer la realidad del camino escolar y la percepción que de éste tienen los escolares y la ciudadanía.
- Identificar puntos concretos en los que sería conveniente actuar de forma prioritaria.

Para analizar los hábitos de desplazamiento, los escolares llenaron una encuesta de 17 preguntas adaptada a la edad de los encuestados y al tiempo disponible en cada sesión (clases de cincuenta minutos menos el tiempo de acceso al aula de informática).

Las encuestas se han cumplimentado de forma autónoma por parte de los alumnos de segundo y tercer ciclo de enseñanza primaria (3º y 6º). Teniendo en cuenta que la encuesta es breve, podrían realizarse dos tantas de encuestas en una sola clase de 50' en el caso de que no se dispusiera de equipos suficientes.

Las encuestas eran totalmente anónimas pero se facilitaba un código por clase para identificar con exactitud la zona a la que se refiere la encuesta y la edad de los encuestados. De esta forma se han podido obtener las conclusiones diferenciadas que se muestran a posteriori.

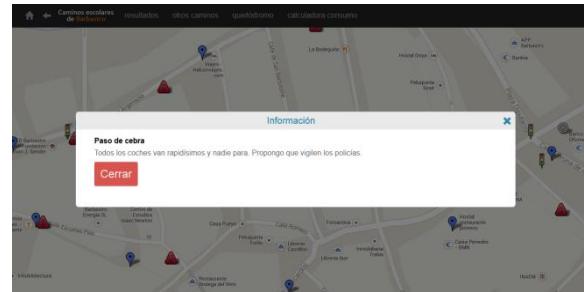
Paralelamente se puso a disposición de las familias una encuesta complementaria con el fin de reforzar algunas cuestiones concretas o contrastar la visión de ambos colectivos.



#### 1.3.4. Fase de diagnóstico mediante un mapa interactivo

La información de las encuestas referida al medio de desplazamiento, duración del recorrido, etc. se ha complementado con un análisis geolocalizado de los puntos que habría que tener en cuenta para desarrollar el camino escolar.

A través de un mapa de Barbastro alojado en la web, los alumnos han podido señalar aquellos aspectos positivos y negativos de su recorrido (espacios con sobras, calles cómodas para caminar en grupo, zonas de coches mal aparcados, tráfico denso, cruces peligrosos, etc.). En cada aportación los niños han podido hacer un comentario explicativo y el resto de compañeros ha podido marcar si estaban de acuerdo, o no, con la afirmación.



En algunos casos se ha seguido trabajando con un ordenador por alumno, pero también se han realizado sesiones conjuntas apoyándose en el ordenador de la clase y la pantalla de proyección.

El día anterior a la sesión de trabajo con el mapa, se entregaba a los alumnos un pequeño cuestionario para que pudieran pensar en el recorrido y hacer un análisis individual. En esta ficha se relacionaban los elementos especialmente importantes que pueden afectar al desplazamiento del alumno/a (distancia, existencia de cruces, obstáculos, estado de las aceras, etc.). Con la reflexión previa realizada para elaborar la tabla ha sido más sencillo completar el mapa de diagnóstico.



## 2. VALORACIÓN DE LAS ENCUESTAS ESCOLARES

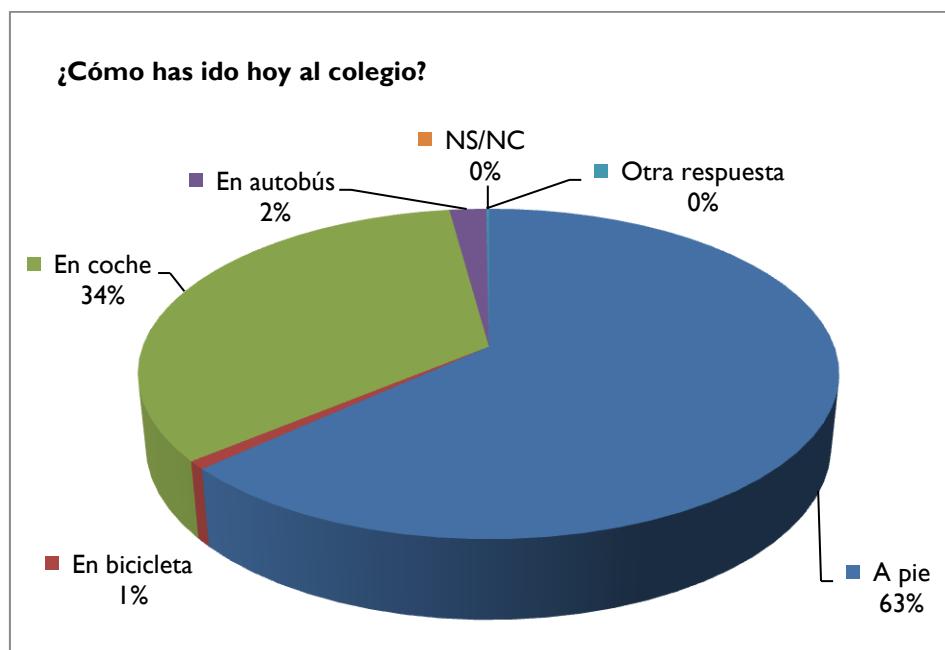
### 2.1. Pregunta número 1: ¿Cómo has ido hoy al colegio?

La primera pregunta proporciona una información básica sobre los hábitos de desplazamiento de los escolares y será la clave de la mayor parte de las acciones a desarrollar a posteriori.

La pregunta sustituye al habitual ¿Cómo vas al colegio? o ¿Cómo sueles ir al colegio? de otras encuestas y destaca la palabra “hoy”. De esta forma se trata de evitar imprecisiones o sensaciones de los niños condicionadas por otros factores. Puede darse el caso de que solo acudan en bicicleta un día o dos a la semana, pero como es la opción que más les gusta, el propio inconsciente les lleve a responder de forma incorrecta.

Ciertamente esta pregunta está condicionada por las circunstancias puntuales del día (desplazamientos familiares, climatología, etc.), pero teniendo en cuenta la edad de los entrevistados y su capacidad para realizar una abstracción de sus desplazamientos diarios, se ha optado por correr el riesgo. No obstante, la pregunta 2 (“*¿En qué otros medios de transporte vienes otras veces?*”) ofrece el complemento para tratar de contrastar las situaciones puntuales con los que se supone que son los hábitos generales.

#### 2.1.1. Valoración general



Gráfica 1. Respuestas totales a la pregunta 1: ¿Cómo has ido hoy al colegio?

En una primera lectura general se puede apreciar el protagonismo de los desplazamientos a pie y en vehículo privado frente al resto (bicicleta, autobús), los cuales son prácticamente inexistentes.

El hecho de que un 63% del alumnado acuda caminando sería una buena noticia si los desplazamientos en vehículo privado no alcanzaran el 34%. Esto supone que uno de cada tres escolares barbastrenses llega al colegio diariamente en coche. Una cifra bastante elevada para un municipio de 18.000 habitantes con cinco colegios bien distribuidos espacialmente.



Imagen 1. Mapa de Google Maps en el que se recoge un desplazamiento de este a oeste en Barbastro

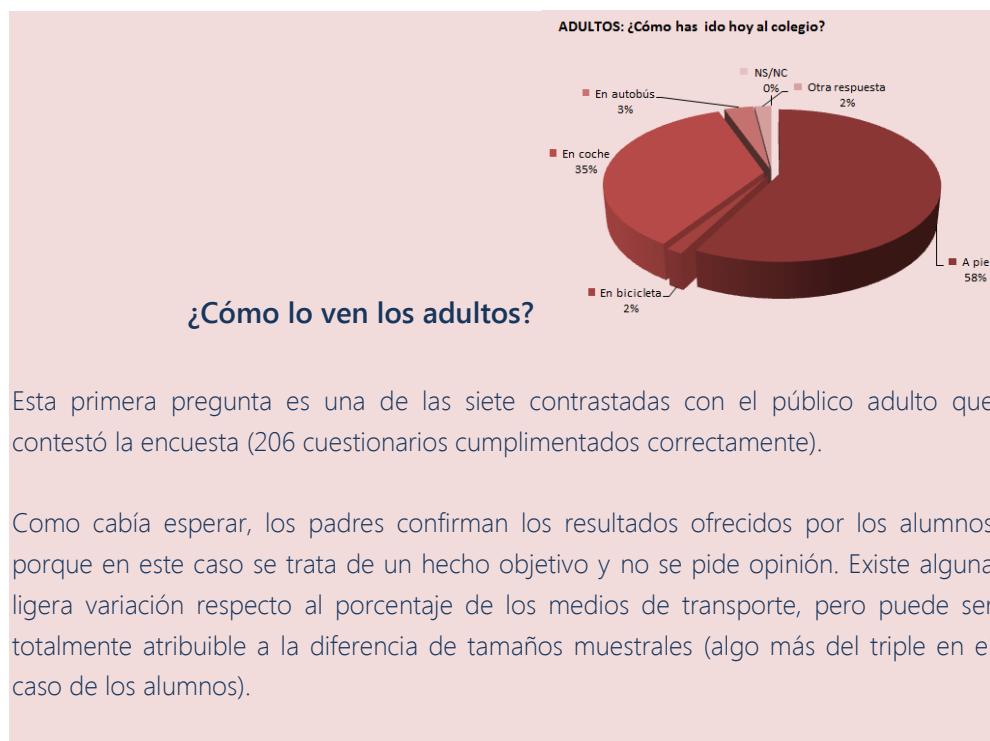
Utilizando los medios que proporciona Google Maps, podemos comprobar que atravesar Barbastro de este a oeste desde prácticamente el inicio de la Avenida del Ejército Español (rotonda con la carretera A-132) hasta las últimas casas de la Avenida de los Pirineos (cruce con Avenida Maladeta), no supera los dos kilómetros y medio.

En el caso de los colegios, si tomamos como referencia un colegio céntrico, por ejemplo el colegio Calasanz, la distancia desde cualquiera de los puntos indicados en los extremos de Barbastro no supera el kilómetro y medio (aproximadamente 15 minutos caminando a paso tranquilo).

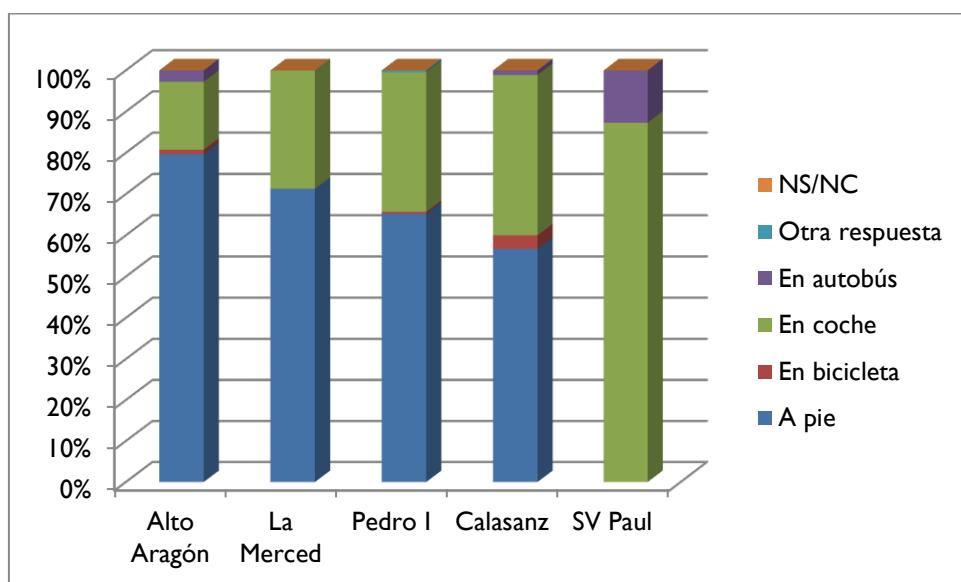
El tráfico intenso del centro del municipio y las escasas de facilidades para circular en bicicleta pueden ser una de las razones más poderosas para este escaso uso (solo 6 alumnos de todo

Barbastro han manifestado llegar en bicicleta). Este dato se constata a través de la observación del entorno de los colegios del municipio, en el que, a diferencia de otras localidades, no se ven bicicletas aparcadas. Realmente, los escolares son un reflejo de la realidad municipal, puesto que es complicado ver a personas adultas circular sobre este medio de transporte de forma cotidiana.

Ciertamente, la orografía de Barbastro ayuda poco a realizar desplazamientos en bicicleta, pero hay que tener en cuenta que no todos los colegios se encuentran ubicados en zonas con cuestas pronunciadas. Además, existen ejemplos de muchos municipios con elevaciones mucho más importante en los que se realiza un gran uso de la bicicleta si se dan las condiciones adecuadas. Se puede poner como muestra el caso del municipio de Ermua (País Vasco) visitado por los municipios de Rete en 2012 pudiendo comprobar el alto grado de desplazamientos ciclistas en colegios con cuestas muy superiores a las de Barbastro.

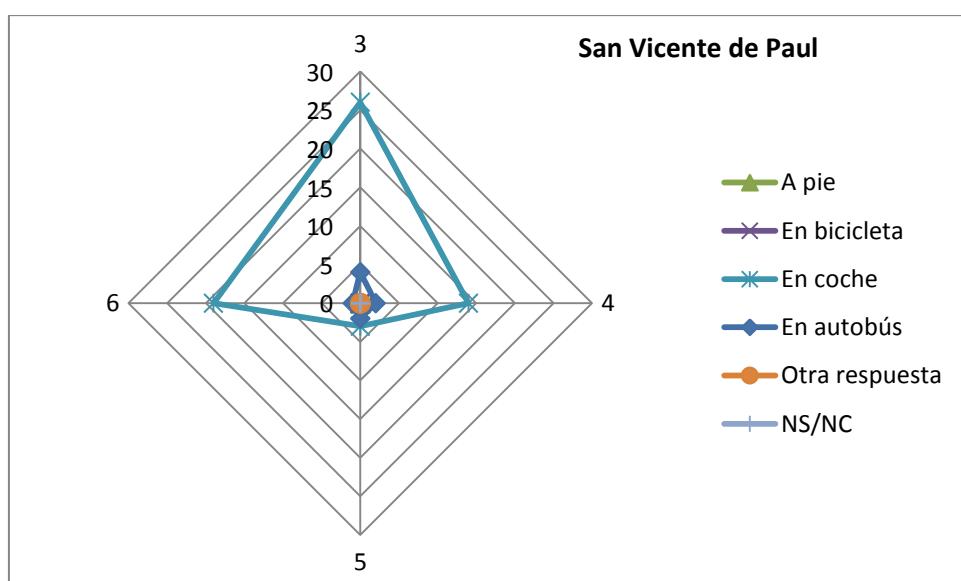


### 2.1.2. Análisis por centros



Gráfica 2. Respuestas por centro a la pregunta 1: ¿Cómo has ido hoy al colegio?

Realizando un análisis por centros destaca la gráfica correspondiente al colegio San Vicente de Paul, en el cual todos sus alumnos manifestaron haber llegado ese día en vehículo motorizado (coche principalmente). Se han consultado las fechas de cumplimentación de las encuestas y se descarta que se tratara de fechas especialmente complicadas climatológicamente, por lo que se entiende que es la forma habitual de desplazamiento.



Gráfica 3. Respuestas por edades a la pregunta 1 en el colegio San Vicente de Paul.

En el gráfico radial anterior se pueden comprobar los tipos de desplazamientos realizados en función del curso escolar. Destaca sobre todos el color azul turquesa, correspondiente al

vehículo privado y no se aprecia que haya diferencias significativas por edades (el bajo índice del quinto curso se debe a que solo 5 niños de esa edad respondieron a la encuesta).

El acceso a este centro implica la subida de una cuesta importante y la salida del casco urbano, pero hay que indicar que desde la puerta de este centro hasta la plaza de Aragón sólo hay un kilómetro de distancia, perfectamente asumible para un desplazamiento caminando (15 minutos aproximadamente) o en bicicleta.



Imágenes 2 y 3. Entorno inhóspito pero seguro para acceder al colegio San Vicente de Paul.

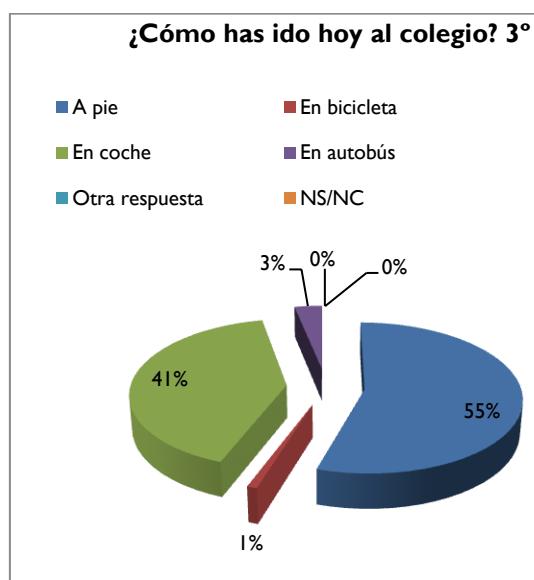
En general, el uso de la bicicleta en Barbastro se podría considerar como anecdótico y, teniendo en cuenta los escasos valores obtenidos (tres usuarios en el centro más numeroso), no se pueden extraer resultados que puedan diferenciar a un colegio de otro. Solo como curiosidad se podría observar que el centro que potencialmente sería susceptible de un mayor uso de la bicicleta (San Vicente de Paul) por su acceso ancho y bien pavimentado fuera de la circulación de coches, es el que no registra ningún uso. Sin embargo, el colegio Calasanz, que podría plantear más problemas por su ubicación, registra el máximo de ciclistas (tres). De todas formas, como se comentaba, los valores son tan bajos que cualquier cambio en una respuesta daría un vuelco a la gráfica.

Respecto al resto de centros, la similitud entre sus datos no permite establecer unas pautas de comportamiento propias de cada colegio. Sorprende como centros con una dificultad máxima de aparcamiento en el entorno (Calasanz) se diferencian muy poco en los usos de vehículo privado frente a otros centros en los que existen amplias zonas de aparcamiento próximas (La Merced y Pedro I).

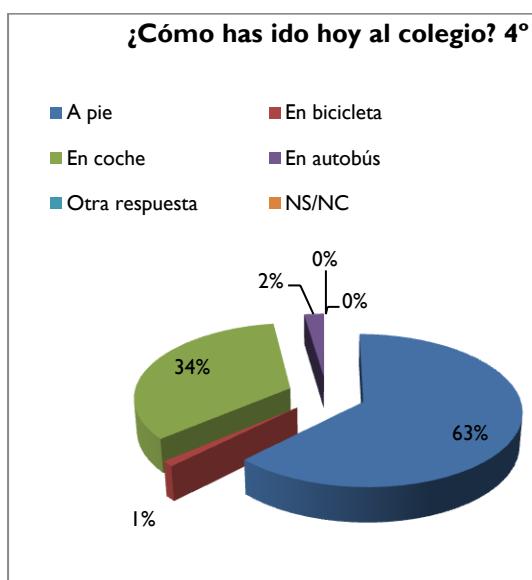
Al estar ubicado en una zona nueva con mayor densidad de población, el colegio Pedro I es el centro que presenta un mayor porcentaje de alumnos que caminan, pero, como decíamos antes, no supone una diferencia clara frente a otros colegios.

### 2.1.3. Análisis por edades

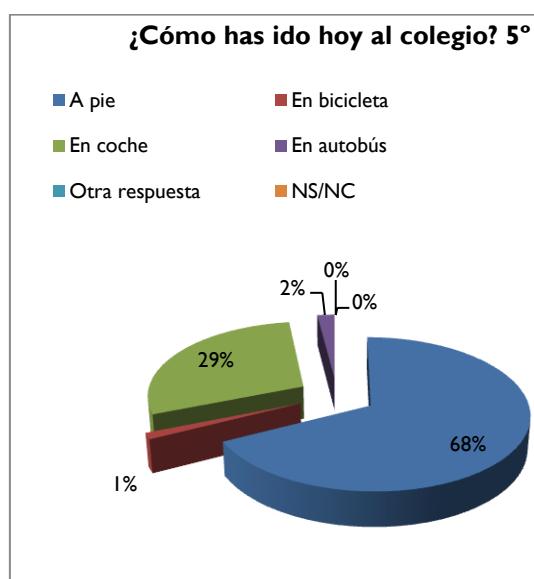
Respecto a las edades y su relación a los hábitos de desplazamiento, se puede concluir en un rápido vistazo a las gráficas que los niños más pequeños son los que suelen acudir en coche en un porcentaje más elevado. Curiosamente, el autobús o la bicicleta, medios que suelen implicar cierta autonomía en el desplazamiento no solo no tienen un incremento con la edad, sino que en algunos casos disminuye su uso.



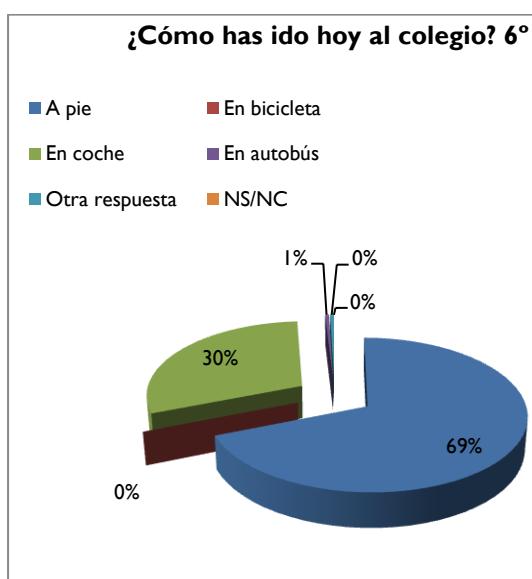
Gráfica 4. Respuestas de los alumnos de 3º a la pregunta 1



Gráfica 5. Respuestas de los alumnos de 4º a la pregunta 1



Gráfica 6. Respuestas de los alumnos de 5º a la pregunta 1

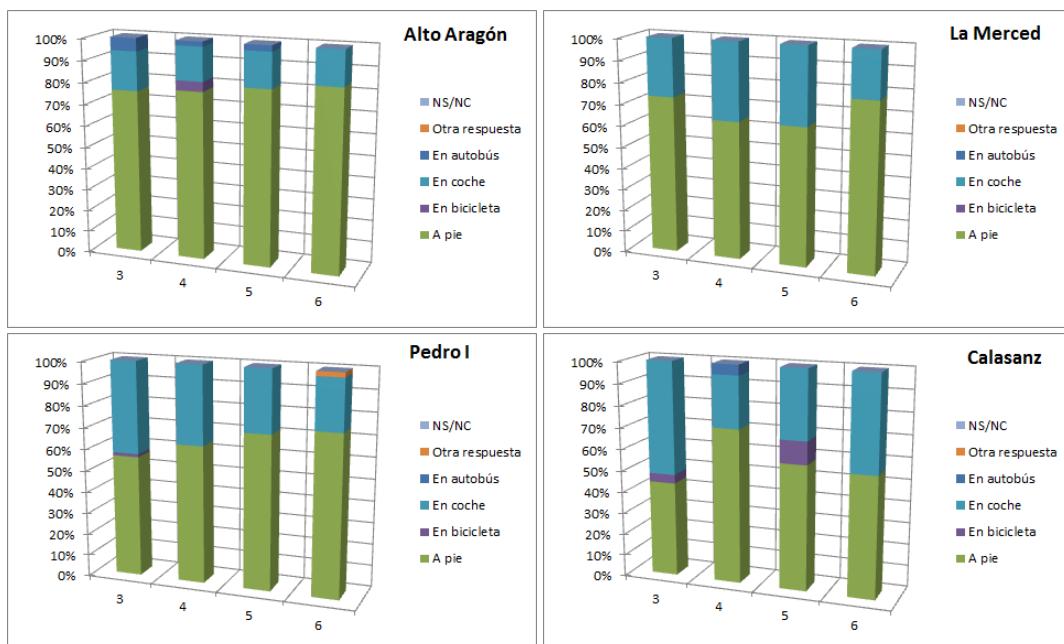


Gráfica 7. Respuestas de los alumnos de 6º a la pregunta 1

Como resumen se podría indicar que no existe una variación notable entre la forma de acudir al colegio de los diferentes cursos. En todo caso, se aprecia un ligero traspase de desplazamientos en coche hacia los que se hacen caminando. Las opciones de bus o bicicleta, al ser prácticamente anecdóticas no se valoran de forma general.

Este dato puede verse acentuado si tenemos en cuenta que los alumnos del Colegio San Vicente de Paul siguen llegando en vehículo privado independientemente de la edad.

En las siguientes gráficas se puede apreciar un ligero incremento de la franja verde correspondiente al desplazamiento a pie conforme avanza la edad.



Gráficas 8 a 11. Porcentaje de respuestas por edades a la pregunta 1 excepto San Vicente de Paul.

## 2.2. Pregunta número 2: ¿En qué otros medios de transporte vas otras veces?

El objetivo de esta pregunta es simplemente valorar si las respuestas obtenidas en la pregunta uno obedecen a una situación puntual o corroboran una tónica general.

En muchas de las encuestas sobre camino escolar, se valora simplemente esta pregunta que hace referencia a los hábitos generales, pero entendemos que, dada la edad de los encuestados, es posible que se dejen llevar por otro tipo de emociones a la hora de responder. Por ejemplo, si les gusta mucho ir en bicicleta pero sólo lo hacen 3 veces al mes, es muy probable que idealicen la situación e indiquen que la usan varias veces a la semana. Hay que tener en cuenta que el cuestionario se ha dirigido a niños de 3º a 6º de primaria.

### 2.2.1. Valoración general

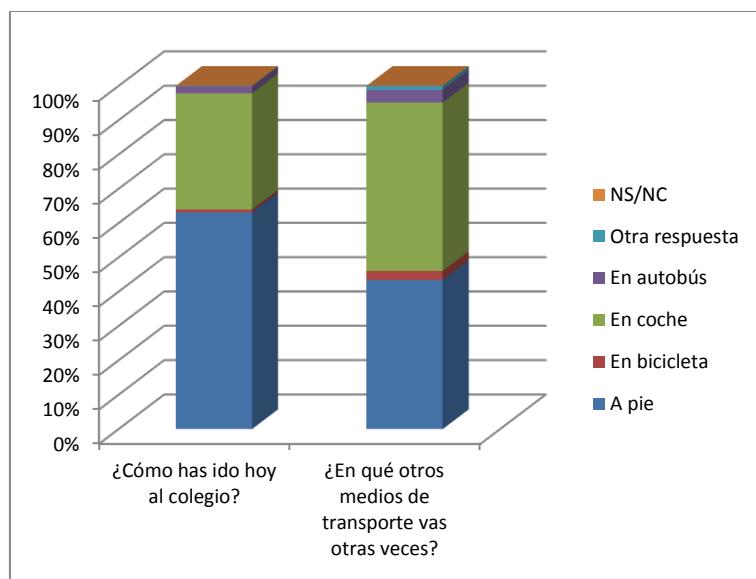
Tal y como cabía esperar, los resultados cuando se pregunta a largo plazo se suelen magnificar aquellas opciones que suponen y mayor disfrute menor esfuerzo.

Si observamos la tabla 1 y la consiguiente gráfica. Se puede observar que la opción de caminar pierde fuerza frente al uso del coche y que el empleo de la bici o el autobús aumentan un poco.

Las encuestas se realizaron en el primer mes de colegio, por lo que la época del año era benigna para el desplazamiento caminando, pero esta misma situación de clima favorable se puede dar en Barbastro en la gran mayoría del curso escolar. Quizá los meses de invierno sean más complicados para el desplazamiento a pie, pero, por esa misma razón debería de haber bajado también el uso de la bicicleta.

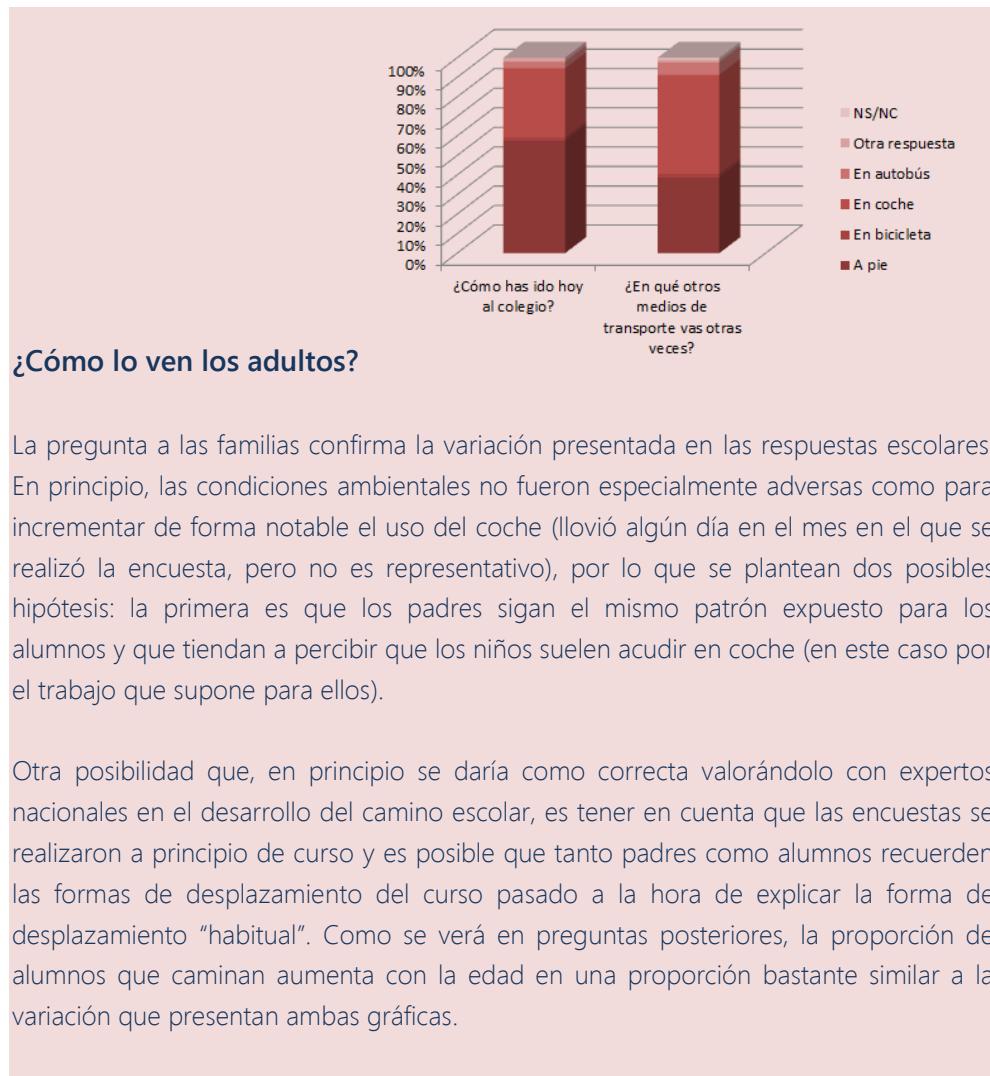
|                | ¿Cómo has ido hoy al colegio? | ¿En qué otros medios de transporte vas otras veces? |
|----------------|-------------------------------|---|
| A pie          | 63                            | 43  |
| En bicicleta   | 1                             | 3   |
| En coche       | 34                            | 49  |
| En autobús     | 2                             | 4   |
| Otra respuesta | 0                             | 1   |
| NS/NC          | 0                             | 0   |

Tabla 1. Comparación de resultados entre la pregunta 1 y la pregunta 2



Gráfica 12. Comparación de resultados entre la pregunta 1 y la pregunta 2

Como se ha citado antes, teniendo en cuenta la población con la que trabaja la encuesta, el estudio se centrará en los datos que se refieren al día de la propia encuesta. De esta forma se introduce un elemento no controlado ligado a la climatología o cuestiones puntuales como excursiones o demás, pero consideramos que siempre será más exacto que los recuerdos o el subconsciente de un niño de primaria.



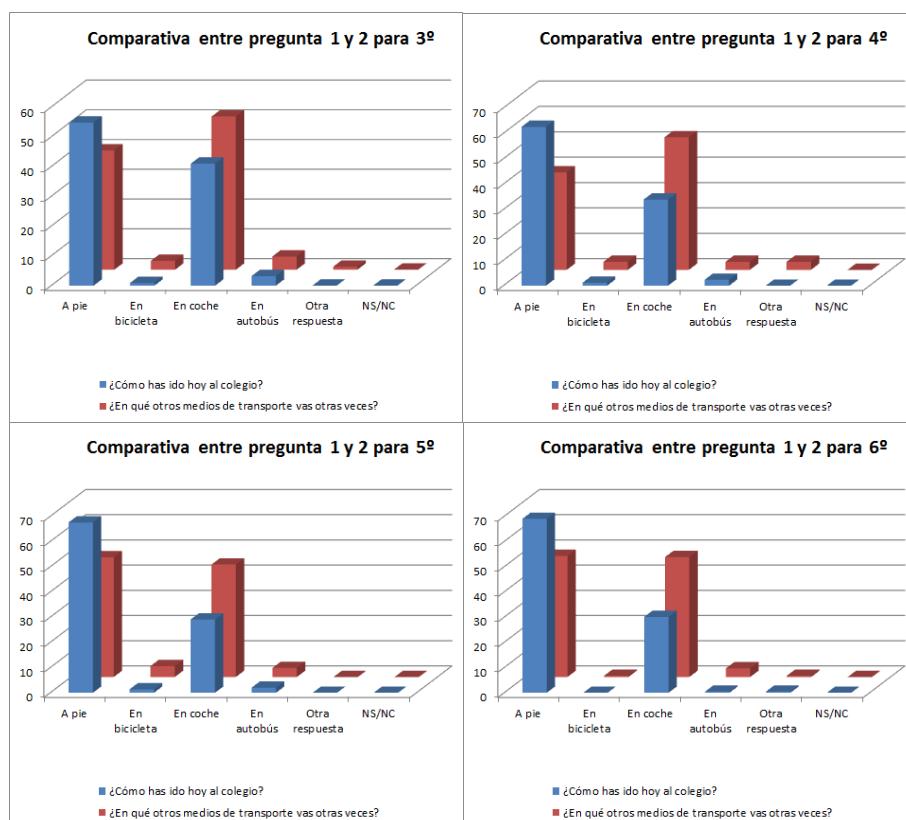
### 2.2.2. Análisis por centros

El análisis por centros no aporta datos relevantes y se observa la misma variación que en la gráfica general, por lo que no se indica ningún cambio importante.

### 2.2.3. Análisis por edades

En el caso de las edades, las diferencias son también sutiles por lo que no es posible obtener una explicación concreta referida a la variación de la respuesta en función de los años de los entrevistados. Se podría decir que prácticamente siguen todos el mismo patrón.

Como en la gráfica general, el porcentaje de alumnos que cree que habitualmente va en coche es superior en todos los casos al que llegó en coche ese día. El sentido opuesto es para los alumnos que afirman venir habitualmente a pie.



Gráficas 13 a 16. Comparación del porcentaje de respuestas entre la pregunta 1 y 2

2.3. Pregunta número 3: En el caso de que no hayas venido hoy al colegio a pie o en bicicleta ha sido porque...

¿Y por qué no has venido hoy en coche o en autobús? Las respuestas a esta pregunta deberían ser la clave para actuar en los caminos escolares. En principio, sólo con estos resultados deberíamos tener la pista básica que nos indique qué es lo que está ocurriendo o dónde deberíamos mejorar.

En principio, todas las respuestas se basan en la valoración subjetiva de los niños porque no existe un estudio que analice los datos de peligrosidad en los desplazamientos escolares de Barbastro o porque no disponemos de isócronas a los centros escolares que nos indiquen los tiempos de desplazamiento desde puntos concretos del mapa.

En todo caso, hay dos respuestas que seguramente se podrían descartar en principio si se dispusiera de estos datos reales:

- Vivo demasiado lejos.
  - Se tarda demasiado en llegar.

La razón para poder pensar que no son respuestas que obedezcan a la realidad en la gran mayoría de los escolares barbastrenses se puede observar en la siguiente imagen:



Imagen 2. Mapa de Google Maps en el que se han indicado los puntos equidistantes a 500 metros de los colejos

Sobre una fotografía de satélite de google maps se han ubicado una serie de círculos que representan aproximadamente 500 metros en línea recta desde cada uno de los 4 colegios del centro de Barbastro. La representación no es exacta, pero nos permite comprobar aproximadamente los desplazamientos que tienen que hacer los escolares de Barbastro. Una distancia de 500 metros supone un paseo de menos de diez minutos teniendo en cuenta tráfico, cuestas y demás inconvenientes.

No obstante, teniendo en cuenta que uno de los cuatro colegios ubicados en el casco urbano es un colegio concertado (Calasanz) y pueden existir alumnos que provengan de un radio mayor por elección personal, hemos optado por marcar distintas rutas posibles de aproximadamente 10 minutos andando desde este colegio. Como se puede comprobar en las siguientes imágenes, casi cualquier niño de Barbastro llegaría andando al colegio Calasanz en 15 minutos.



Imagen 3. Esquema de google maps para conectar el Colegio Calasanz con un extremo de la ciudad

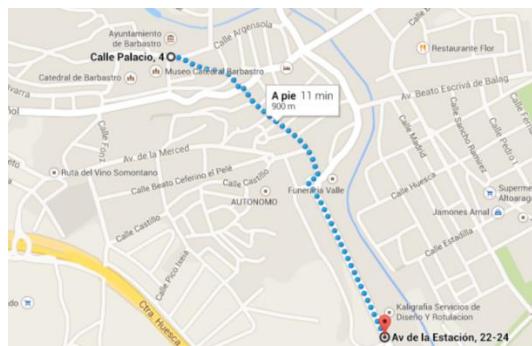


Imagen 4. Recorrido de google maps para conectar el Colegio Calasanz con el palacio de Congresos

En el caso de los colegios del casco urbano, parece ser que la opinión de que el colegio está lejos o cuesta mucho llegar sería más bien subjetiva y se debería a cuestiones ajenas a la distancia o al tiempo de desplazamiento que deberán ser analizadas.

No obstante, si tenemos en cuenta la ubicación del Colegio San Vicente de Paul, la situación puede ser más complicada, pero quizás no tanto como pudiera pensarse. Siguiendo con los recorridos proporcionados por google maps, podemos comprobar que la distancia entre este centro y el Ayuntamiento no es muy elevada y que supera por poco los 15 minutos de recorrido caminando (el recorrido en coche se estima en 6 minutos teniendo en cuenta un día de tráfico fluido).

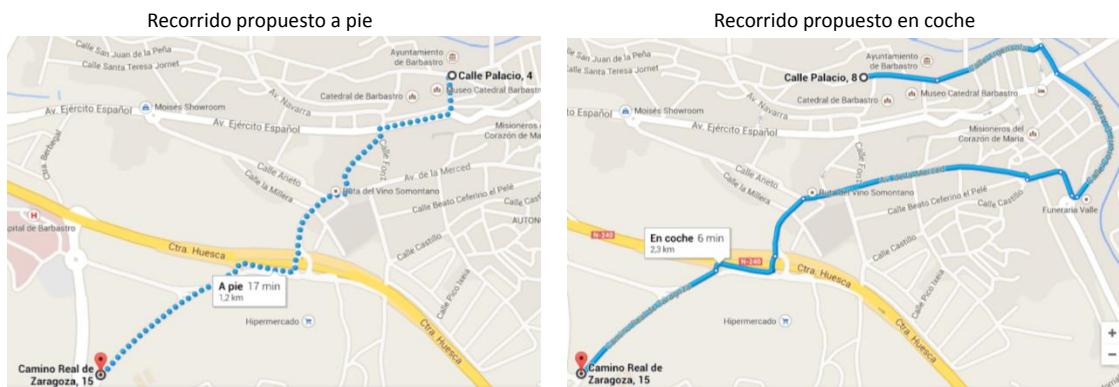


Imagen 4. Recorridos de Google Maps para conectar el Colegio San Vicente de Paul con el Ayuntamiento

Este mismo ejercicio de simulación se ha hecho desde otro colegio público (La Merced) al que el 58% de los alumnos acuden en vehículo propio. Como se puede apreciar, la diferencia de tiempo en un recorrido entre el ayuntamiento y el centro educativo es mínima independientemente del medio de transporte que se utilice (andando, 7 minutos; en coche, 5 minutos).

Teniendo en cuenta que los cálculos se realizan en condiciones óptimas de tráfico y que, generalmente, hay que añadir el tiempo de salir del garaje, abrochar cinturones y aparcar en el colegio, la ventaja para el desplazamiento a pie es clara.

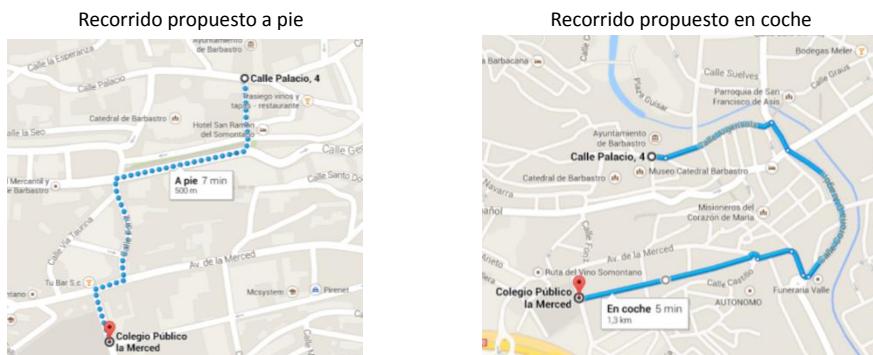


Imagen 5. Recorridos de Google Maps para conectar el Colegio La Merced con el Ayuntamiento

Por todo ello, consideramos que, salvo en casos extremos de viviendas muy alejadas o de alumnos transportados que, lógicamente, emplean el autobús escolar para llegar desde otros municipios o núcleos, las razones de larga distancia o excesivo tiempo para no acudir caminando pueden obedecer a otro tipo de causas. Estas podrían estar relacionadas con que el hecho de que el camino sea poco atractivo, que no haya suficientes compañeros o, simplemente, con la comodidad de los padres que prefieren no caminar o aprovechar el viaje para acudir al trabajo.

### 2.3.1. *Valoración general*

Dentro de las respuestas ofrecidas, se podrían realizar diferentes grupos que nos pueden ayudar al tratamiento posterior de los datos.

Esta pregunta fue respondida solamente por los alumnos que afirmaron no llegar al colegio en coche o caminando. Además, al tratarse de una pregunta con posibles respuestas, no puede tratarse en formato de gráfica de tarta proporcional.

En el primer grupo, incluiríamos aquellas respuestas que están vinculadas al esfuerzo diario:

- Vivo demasiado lejos
- Se tarda demasiado en llegar
- Supone demasiado esfuerzo

Como se ha mencionado en la introducción de la pregunta, estas respuestas podrían considerarse injustificadas en la gran mayoría de los casos teniendo en cuenta la realidad de Barbastro. Esto no significa que no existan alumnos que vivan lejos, que dispongan de movilidad reducida o que dispongan de alguna circunstancia personal que realmente haga que el esfuerzo diario de acudir a pie o en bici sea una limitación, porque a ellos hay que dedicar los máximos esfuerzos posibles.

La edad de los alumnos podría tratarse también de un factor que condicionara el desplazamiento no motorizado de los niños. No obstante, esta encuesta ha sido cumplimentada solo por niños y niñas de tercer curso de primaria en adelante, edad a la que ya es posible caminar sin esfuerzo distancias superiores a los 15 minutos.

| Respuestas vinculadas al esfuerzo |     |
|-----------------------------------|-----|
| Vivo demasiado lejos              | 160 |
| Se tarda demasiado en llegar      | 48  |
| Supone demasiado esfuerzo         | 10  |

Tabla 2. Resultados parciales de la pregunta 3

218 respuestas sobre 752 totales en esta pregunta pueden considerarse excesivas, pero también indican que incidiendo en campañas que refuerzen el carácter positivo del camino escolar, es fácil modificar las conductas de muchos niños.

En un segundo grupo, se podrán incluir aquellas razones objetivas vinculadas a las facilidades que ofrece el camino para los niños. En muchos casos, estas cuestiones se pondrán de manifiesto en el análisis del mapa, por lo que se podrán contrastar fácilmente:

- Hay demasiado tráfico
- No hay aceras o carril bici adecuado

| Respuestas vinculadas a las facilidades del camino |    |
|--|----|
| Hay demasiado tráfico                              | 33 |
| No hay aceras o carril bici adecuado               | 14 |

Tabla 3. Resultados parciales de la pregunta 3

Como se podrá comprobar más adelante, el estado del camino escolar no es malo. A pesar de que precise mejoras importantes en algún lugar concreto, la valoración de los niños es positiva.

Para solucionar estas cuestiones, básicamente es necesario que el ayuntamiento pueda trabajar para solucionarlo. Generalmente este tipo de reformas o mejoras se abordan a través de los equipos técnicos de cada ayuntamiento, pero hay que tener en cuenta que puede ser una buena oportunidad para recoger las opiniones de los niños y las familias. De esta forma, se podrían ofrecer soluciones viables técnica y económicamente pero adaptadas a la realidad y con una mayor garantía de éxito.

Para finalizar, están los factores ligados a la independencia de los propios niños y pueden estar condicionados también por el tipo de camino (seguridad, equipamiento, facilidades para el tránsito, etc.).

- Me da miedo
- Mis padres no me dejan

| Respuestas vinculadas a la autonomía infantil |    |
|---|----|
| Me da miedo                                   | 12 |
| Mis padres no me dejan                        | 68 |

Tabla 4. Resultados parciales de la pregunta 3

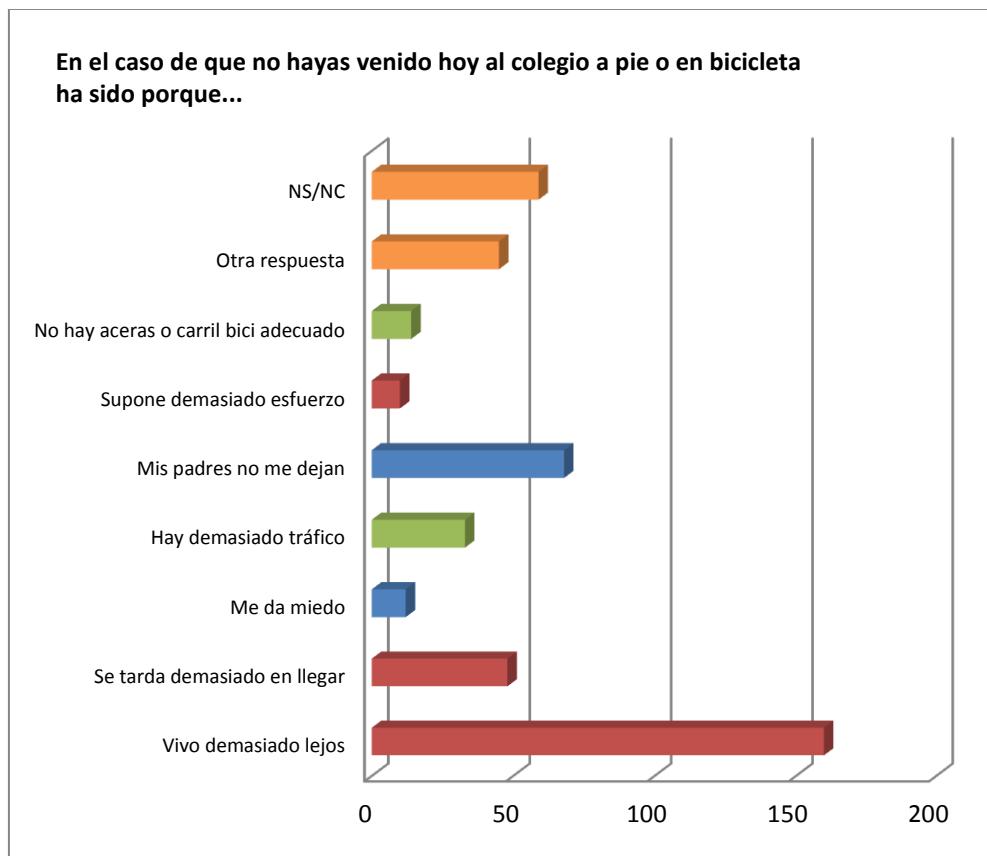
Estas 80 respuestas negativas se podrían tratar de cambiar con las mismas acciones de educación referidas en el primer grupo de respuestas, las ligadas al esfuerzo. En este caso, el trabajo debe centrarse en la información y la sensibilización de niños y, sobre todo familias. En la mayoría de los casos, las conductas de miedo suelen estar alimentadas por un lógico sentimiento de protección por parte de las familias. A través del conocimiento de los riesgos reales que se puede alcanzar a través de un diagnóstico participado y de la información sobre las mejoras que pueden evitarlo se podrá aplicar este espíritu de protección en su justa medida.

Esta pregunta incluía la posibilidad de añadir texto libre en el caso de que las respuestas no se ajustaran a la razón de los niños. Entre las contestaciones hay algunas que se pueden considerar de fuerza mayor (*estoy enferma, mi hermana estaba enferma, estaba malo o mi abuelo no puede andar*), pero hay un alto porcentaje de respuestas ligadas a los hábitos familiares y al hecho de que los padres (por comodidad o necesidad, no se sabe) prefieren ir en coche. Estas serían algunas de las respuestas a las que no referimos:

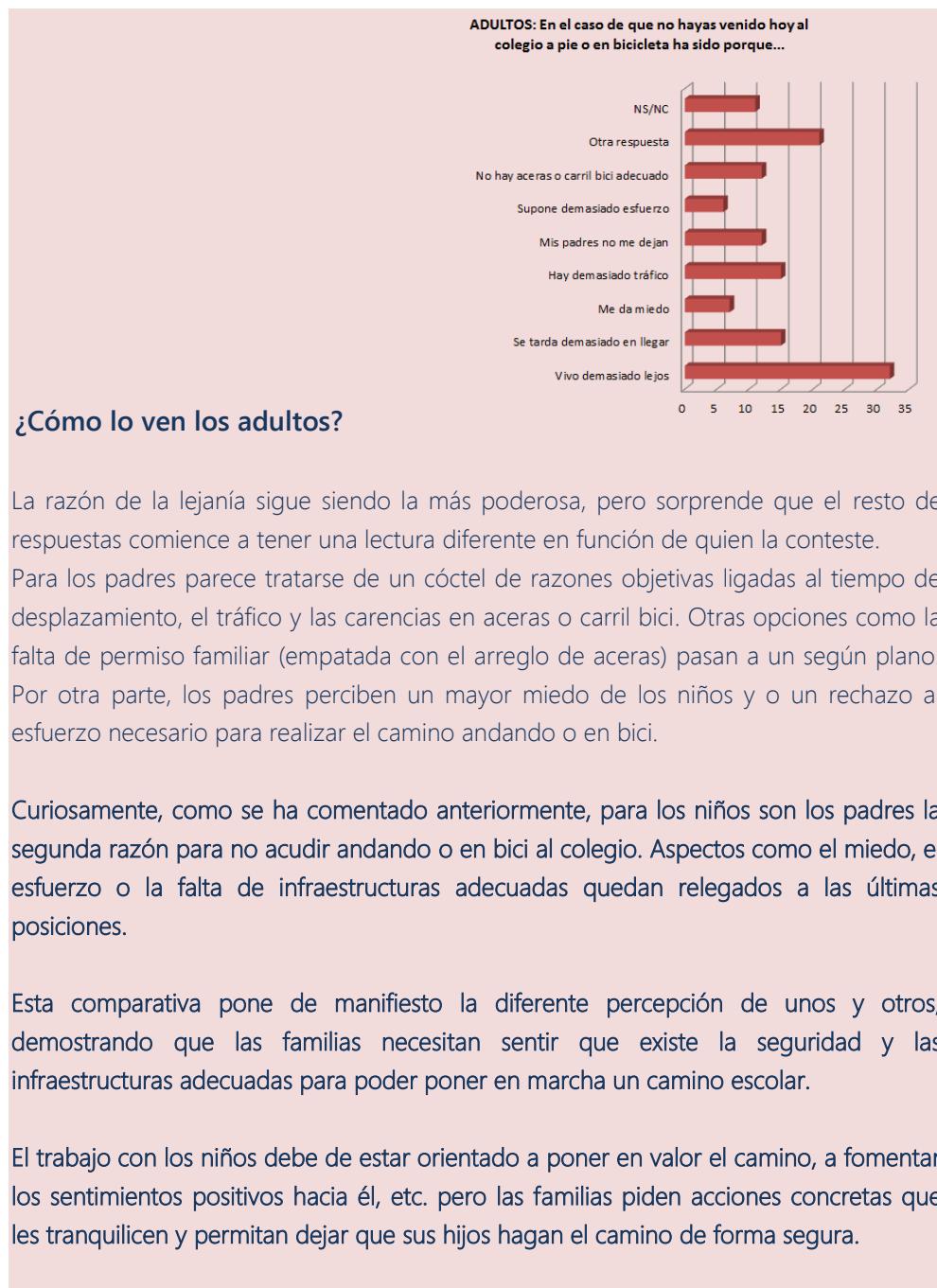
- *Mis padres están de fiesta.*
- *Porque mi padre está en casa.*
- *A veces tarde y mi madre tiene que ir al trabajo pronto.*
- *Porque mi abuela, que es la que me trae, se tenía que ir en coche.*
- *Así voy a la vez con mis padres.*
- *Porque mi madre ha venido en coche a buscarme en casa de una amiga.*

Como se puede comprobar en la gráfica siguiente, el mayor número de respuestas (210) está ligada a cuestiones relacionadas con el esfuerzo diario (distancia, tiempo que se emplea en llegar, etc.), mientras que aquellas que se refieren a aspectos vinculados a la independencia (me da miedo o mis padres no me dejan) suman un total de 80 votos.

Por otra parte, las que podrían obedecer a, en principio, razones objetivas (hay demasiado tráfico o no hay aceras o carril bici) se limitan a algo más del 10% (47 respuestas sobre 441 totales).



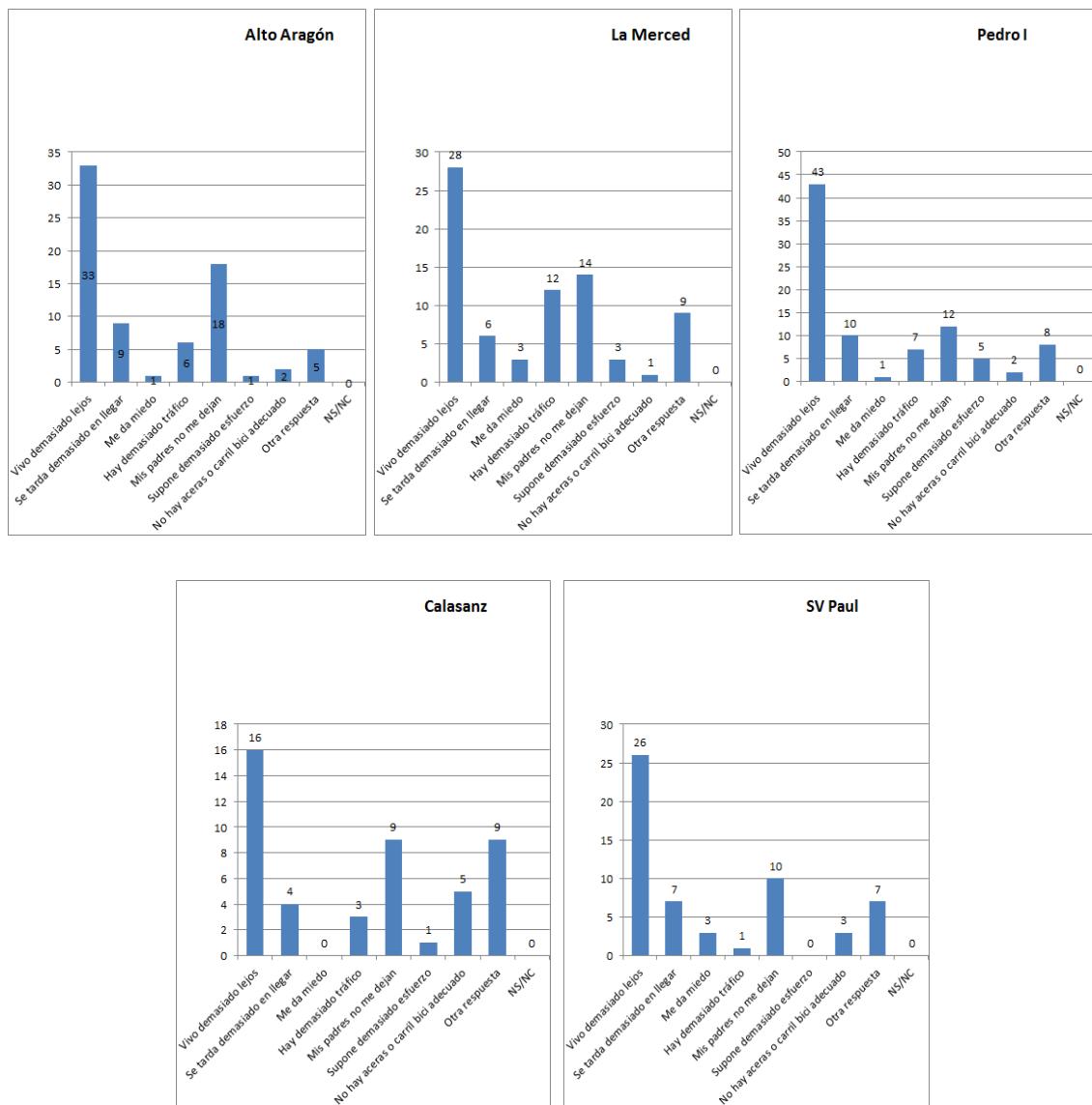
Gráfica 17. Razones por las que no se acude andando o en bicicleta.



### 2.3.2. Análisis por centros

Comparando las respuestas de los diferentes colegios encontramos una curiosidad que puede corroborar el hecho de que la percepción de la distancia y el tiempo que se tarda en llegar al colegio es subjetivo.

Se da la circunstancia de que el mayor porcentaje de alumnos que opinan que viven lejos se da en el Colegio Pedro I y no en el San Vicente de Paul, como cabría esperar por su ubicación. Aún es más, existe un tercer colegio que se encuentra casi al mismo nivel de respuestas y que también se ubica en el casco urbano: La Merced.



Gráficas 18 a 22. Comparativa entre los centros de Barbastro.

A modo de resumen se indican los 3 valores más destacados en cada centro:

| Alto Aragón                  | La Merced              | Pedro I                      | Calasanz               | SV Paul   |
|------------------------------|------------------------|------------------------------|------------------------|---|
| Vivo demasiado lejos         | Vivo demasiado lejos   | Vivo demasiado lejos         | Vivo demasiado lejos   | Vivo demasiado lejos                            |
| Mis padres no me dejan       | Mis padres no me dejan | Mis padres no me dejan       | Mis padres no me dejan | Mis padres no me dejan                          |
| Se tarda demasiado en llegar | Hay demasiado tráfico  | Se tarda demasiado en llegar | Otra respuesta         | Otra respuesta/<br>Se tarda demasiado en llegar |

Tabla 5. Respuestas más repetidas por centro en la pregunta 3

Se puede comprobar que las respuestas se repiten casi exactamente independientemente de la ubicación del colegio, pero destaca la especial incidencia que el tráfico tiene en el Colegio La Merced. Curiosamente, en el colegio Calasanz, uno con una problemática más compleja en temas de tráfico. Los alumnos no lo perciben como una limitación importante.

Las contestaciones indicadas como “Otra respuesta” en los colegios Calasanz y San Vicente de Paul se ajustan a lo indicado en el punto anterior para estas respuestas y no siguen ningún patrón que pueda permitir conclusiones relevantes.

### 2.3.3. *Análisis por edades*

La revisión de los datos por edades indica que se trata de una población más o menos homogénea en la que no se presentan grandes cambios en función del curso. No obstante, se indican a continuación algunas salvedades que pueden ayudar a trabajar más adelante.

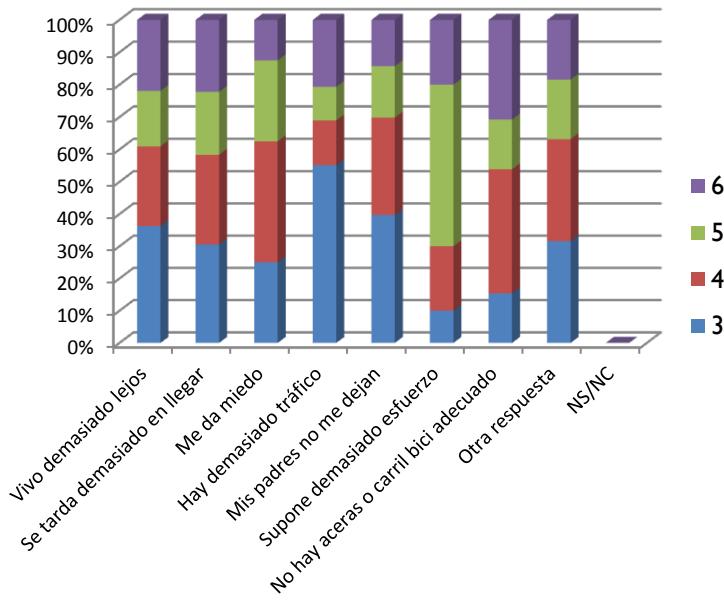
Los niños más pequeños son los que perciben principalmente el tráfico como una dificultad, mientras que los mayores ya piensan avanzan un poco más y analizan por qué les afecta el tráfico: problemas con aceras o carriles bici.

Respecto a la predisposición para realizar el camino, podemos ver que los alumnos de tercero, son los que menos frenos perciben por cuestiones relacionadas con la distancia o el miedo. Esto significa que, en principio, podrían estar bien preparados si se dieran las circunstancias adecuadas y se resolvieran sus dudas con el tráfico y el permiso familiar.

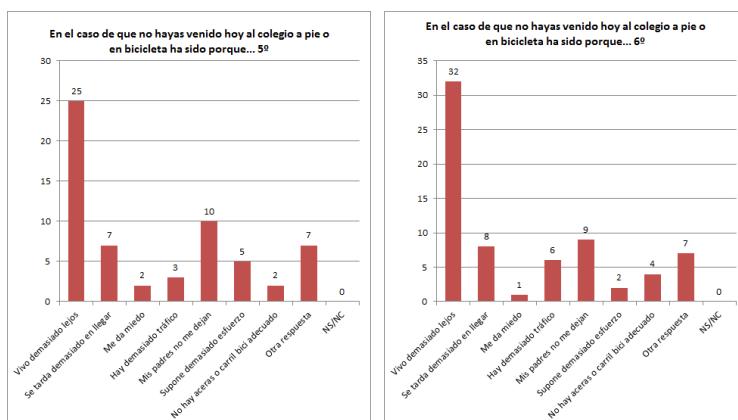
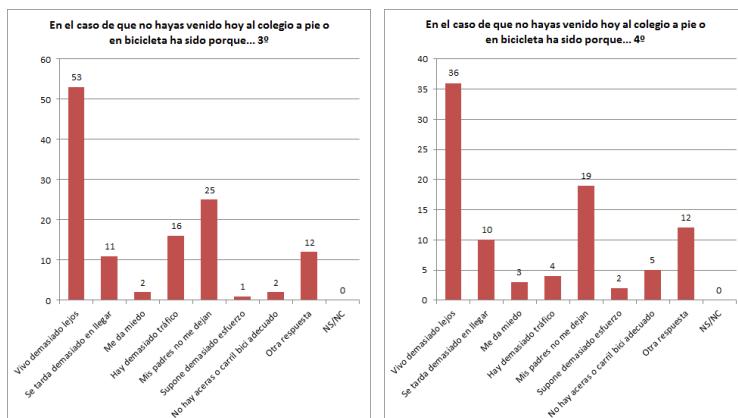
Este último es, evidentemente, una de las causas principales entre los alumnos de tercero y cuarto, disminuyendo paulatinamente mientras se avanza en los cursos. La confianza por parte de los padres es todavía escasa y sería uno de los elementos troncales a tratar en un futuro.

Curiosamente, los alumnos de cuarto son los que manifiestan tener más miedo, quizá porque ya son más conscientes de los peligros pero todavía no tienen las herramientas para vencerlos.

**En el caso de que no hayas venido hoy al colegio a pie o en bicicleta ha sido porque...**



Gráfica 23. Porcentaje de respuestas por edad.



Gráficas 24 a 27. Detalle de respuestas por edad.

## 2.4. Pregunta número 4: ¿Crees que es seguro vayas solo al colegio?

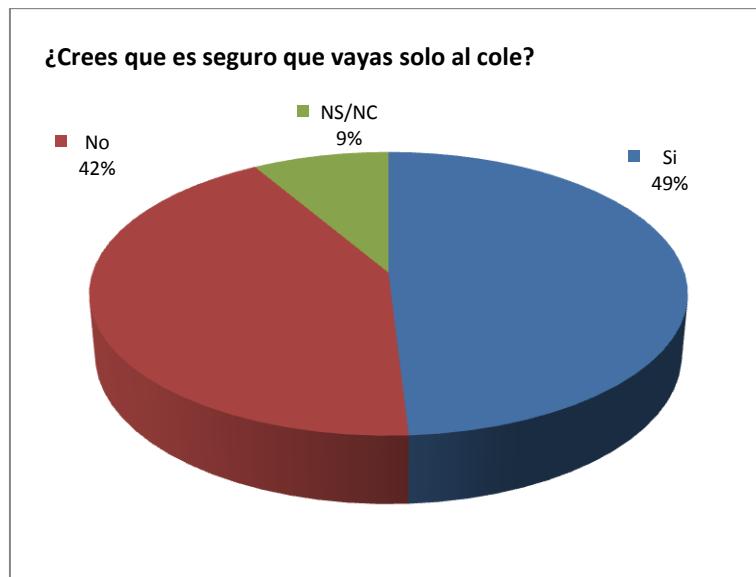
A partir de esta pregunta, la encuesta comienza a buscar el detalle de los datos obtenidos en las tres primeras preguntas. En este caso concreto nos vamos a detener en la percepción de seguridad que los niños tienen sobre su recorrido diario.

Teniendo en cuenta la edad de los encuestados, es posible que existan elementos peligrosos que no hayan advertido los niños o que, por el contrario puedan magnificar algún otro aspecto no demasiado importante para la seguridad.

Por todo ello, será muy importante hacer el contraste posterior con las encuestas de los padres y valorar los riesgos en su justa medida.

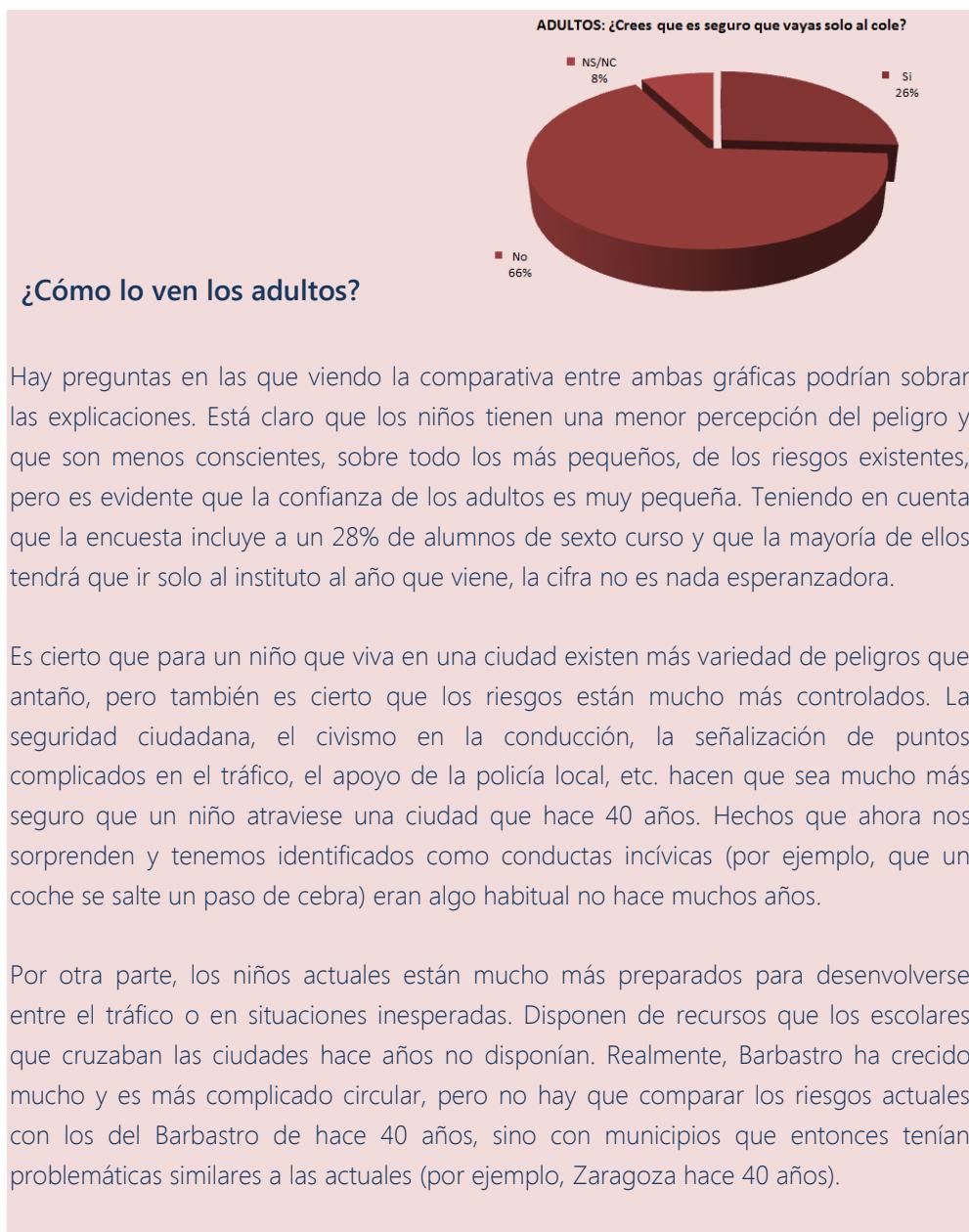
### 2.4.1. Valoración general

El análisis de la gráfica inicial nos permite comprobar que no hay una tendencia que se pueda presentar de forma común a todos los encuestados. Aún es más, se pone de manifiesto una clara polaridad llegando casi a un empate entre las dos opciones.



Gráfica 28. Percepción de los niños sobre su propia seguridad

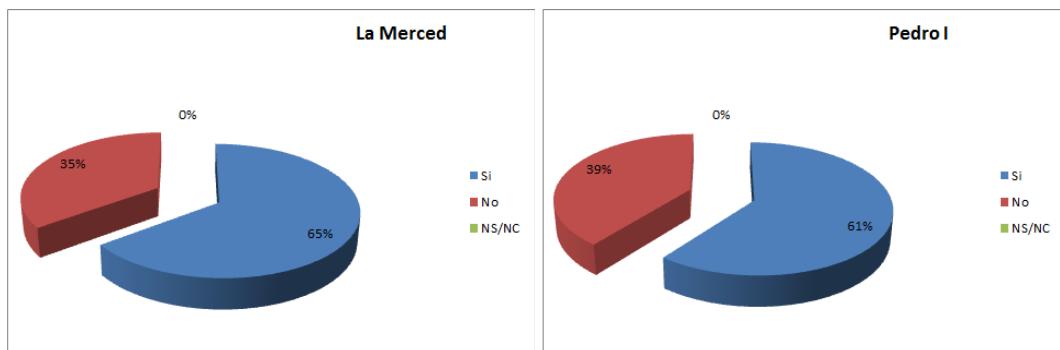
¿De qué depende entonces la percepción de seguridad? Pues como se apreciar en los apartados siguientes, claramente del centro y la edad de los alumnos.



#### 2.4.2. Análisis por centros

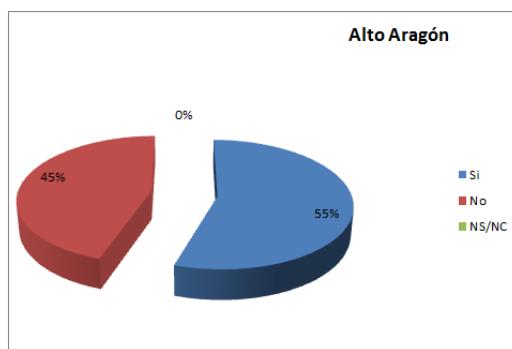
Existen dos centros ubicados en el centro en los que los alumnos opinan mayoritariamente que pueden llegar hasta el colegio de forma segura. A pesar de lo que afirmaron en las tres preguntas anteriores, se trata de dos centros ubicados en el casco urbano y con unas aceras adecuadas en su gran mayoría.

No obstante, hay que destacar que los escolares del colegio La Merced recogieron el tráfico del entorno como una de sus principales preocupaciones.



Gráficas 29 y 30. Percepción de la seguridad de los niños en los colegios La Merced y Pedro I

Otro colegio público ubicado en el casco urbano sigue manteniendo una mayoría de alumnos que piensan que es seguro acudir solos, pero con unos porcentajes tan cercanos que no permitirían extraer conclusiones.



Gráfica 31. Percepción de la seguridad de los niños el colegio Alto Aragón

Y en último lugar podemos observar las gráficas de los dos centros concertados de Barbastro que, por su especial ubicación muestran un bajo índice de confianza. Curiosamente, el emplazamiento de ambos es distinto completamente, pero ambos hacen que los alumnos no se sientan seguros.

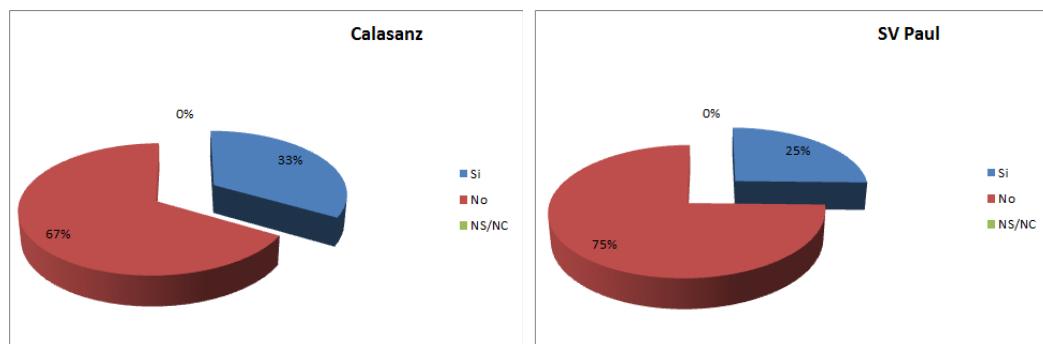
El colegio San Vicente de Paul se ubica en las afueras de Barbastro y todos los alumnos acceden de forma motorizada. Realmente el canino de llegada dispone de una buena acera, de espacio para caminar, pasos de cebra, etc. El problema es que trata de un espacio desolado e inhóspito en el cual es comprensible que no resulte atractivo caminar en solitario.





En el extremo opuesto se encuentra el colegio Calasanz. Al encontrarse en el mismo centro de Barbastro (linda con el edificio del ayuntamiento) sus calles son bulliciosas y concurridas, pero el tráfico también es tan intenso como estrechas son sus aceras. De hecho, se ha llegado al punto de rebajar las aceras al nivel de la calzada para facilitar el tránsito a los automóviles en la misma calle del colegio. Existen múltiples puntos negros en el entorno del colegio

entre los que destaca la salida de los alumnos mayores y una esquina con nula visibilidad para salir a la calle Argensola.



Gráficas 32 y 33. Percepción de la seguridad de los niños en los colegios La Merced y Pedro I

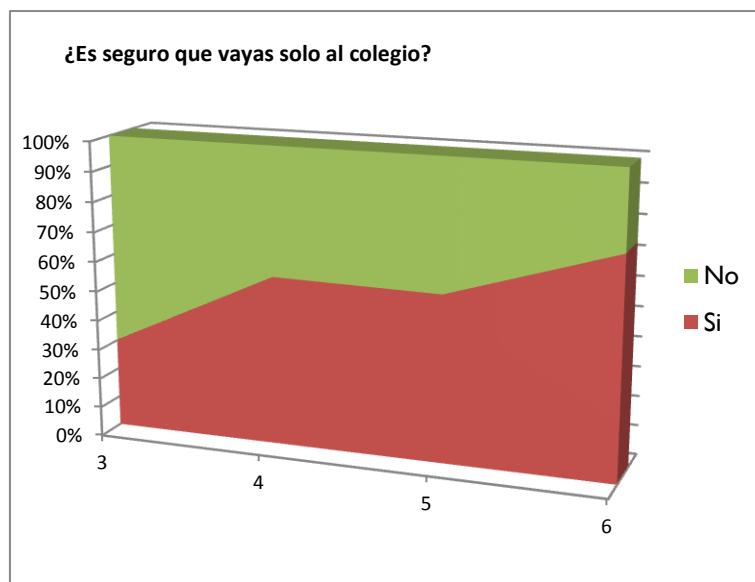
Como se puede comprobar, las gráficas de confianza de los alumnos en su seguridad son claras en función de los centros en los que se analicen. La buena noticia radica en de los centros estudiados, solo el Colegio Calasanz tiene una problemática seria de seguridad vial en los momentos de entrada y salida. Realmente se trata de un punto conflictivo, aunque sólo en unos minutos puntuales al día puesto que las entradas y salidas se concentran en torno a 4 momentos diarios. Por los hábitos escolares, con garantizar la seguridad en los 10 minutos previos de entrada al colegio o en los 10 siguientes a las salidas, sería suficiente.

El resto de situaciones se puede abordar fácilmente desde la educación vial y el cambio de hábitos, tanto de niños como de adultos.

#### 2.4.3. Análisis por edades

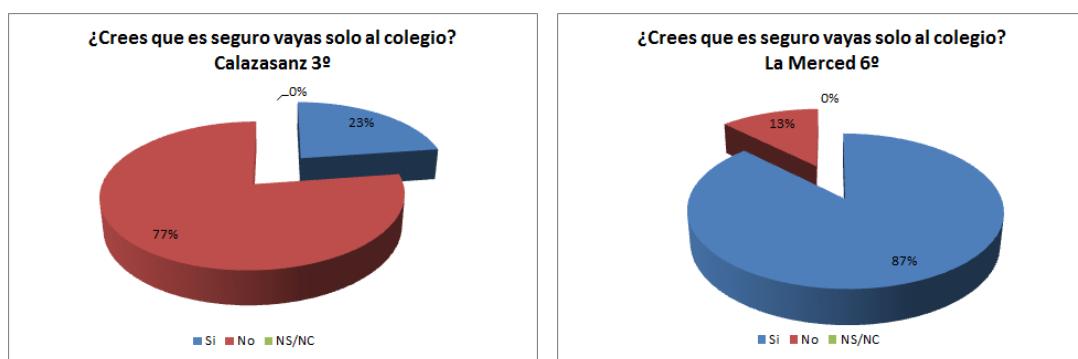
Igualmente clara es la evolución de la confianza de los alumnos en función de la edad. Se puede observar que los alumnos de tercero todavía no sienten que pueden realizar el camino escolar en un 70%, mientras que este porcentaje va disminuyendo poco a poco hasta llegar al 26% de sexto. Conforme crecen, los alumnos son conscientes, tanto de los peligros, como de sus posibilidades de moverse libres por un entorno, en principio, hostil.

Los datos de esta pregunta tienen una especial relación con los presentados en las últimas cuestiones relacionadas con la autonomía infantil (hacer recados y jugar en la calle), por lo que habrá que hacer un análisis conjunto de ambas.



Gráfica 34. Evolución de la percepción de la seguridad de los niños en función del curso

Si tenemos en cuenta que la variable de colegio y edad son las que más nos influyen, vamos a comparar a modo de curiosidad las gráficas que corresponderían a los grupos extremos: los alumnos de tercero del colegio Calasanz (y no San Vicente de Paul como cabría esperar inicialmente por la ubicación) y los alumnos de sexto de La Merced.

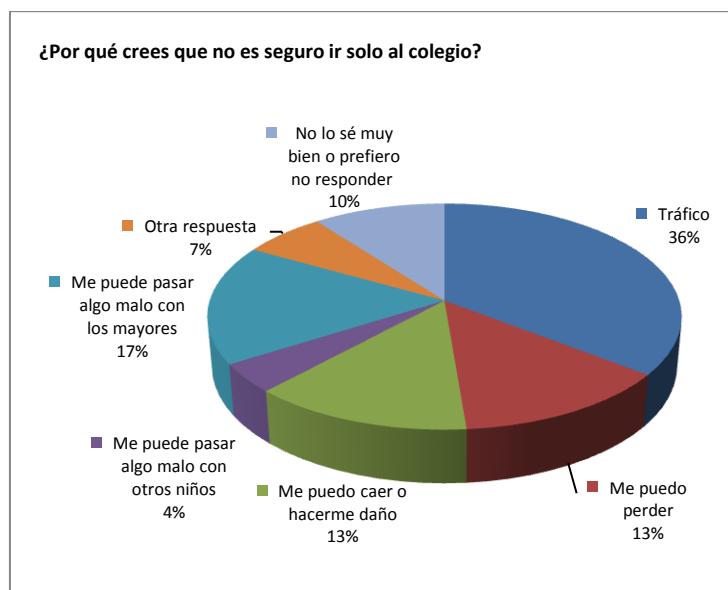


Gráficas 35 y 36. Comparativa entre los cursos con valores opuestos en la pregunta 4

## 2.5. Pregunta número 5: Si has respondido que no es seguro ir solo al cole ¿Qué problemas encuentras?

Vistas las grandes diferencias existentes entre edades y centros escolares, el tratamiento de esta pregunta se realizará básicamente en base a estos factores.

### 2.5.1. Valoración general

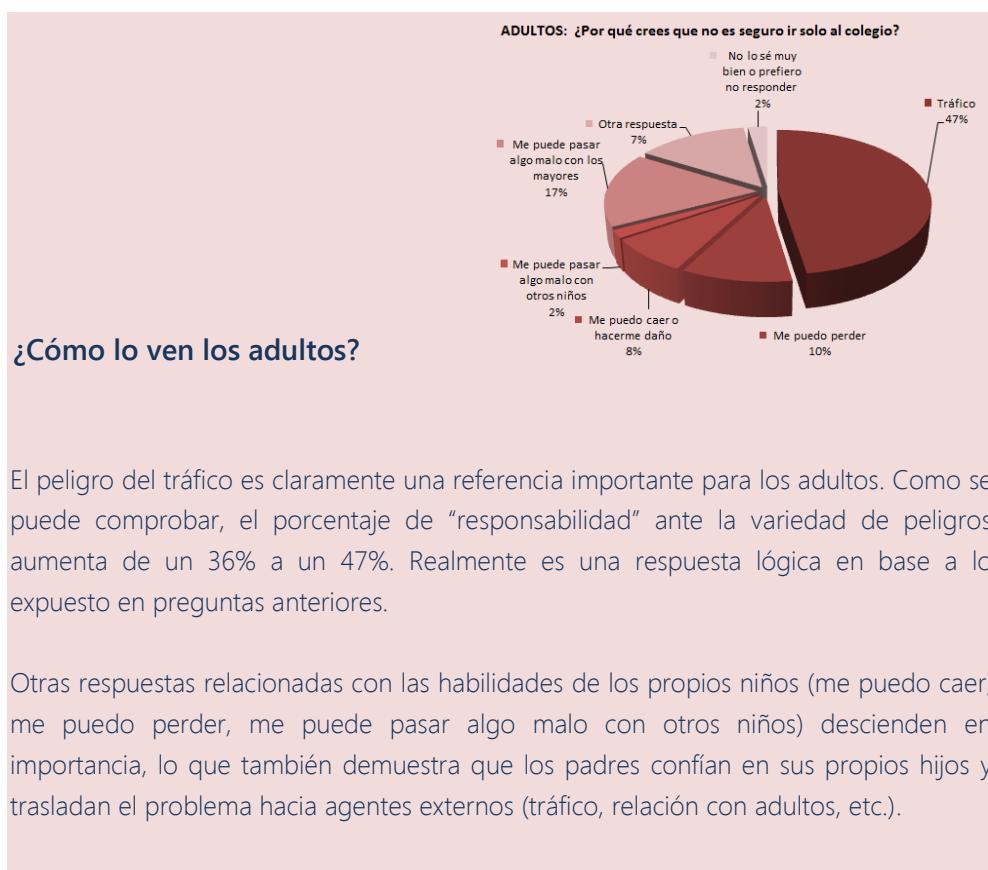


Gráfica 37. Valoración general de las causas que impiden el desplazamiento autónomo.

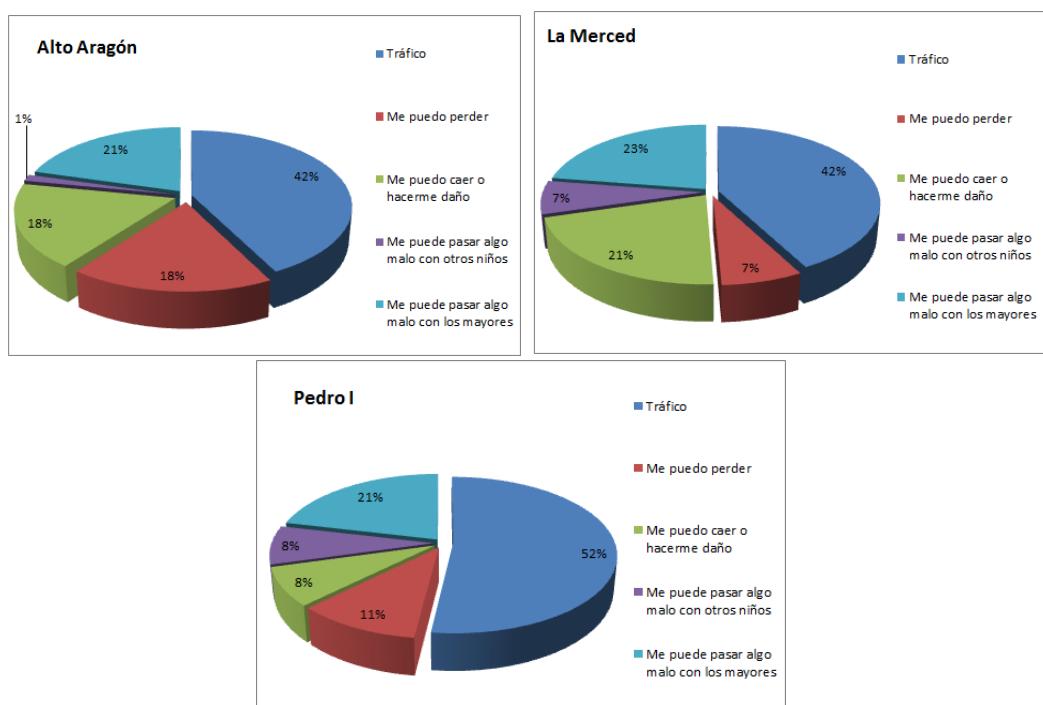
Como se ha dicho, se presenta esta gráfica a modo de visión general para poder comprobar que, salvo el tráfico que es el claro protagonista, el resto de razones se encuentran razonablemente distribuidas.

Salvo el problema del tráfico, el resto de factores tienen una posible solución sencilla si se trabaja el hecho de establecer rutas comunes para todos los niños en las que éstos se sientan arropado, bien sea por la presencia de voluntarios, de comercios asociados o de los propios niños y padres de pequeños que realizan el camino.

En el apartado “Otra respuesta” que permitía la inclusión de texto libre, la gran mayoría de las respuestas iban encaminadas a los posibles problemas de secuestro (5 respuestas) con algunas exposiciones tan contundentes como la que dice *“porque alguien me podría coger y no volvería a ver nunca a mis padres”*. El resto hace referencia a los posibles atropellos (2), problemas de tráfico en general (2) o velocidad de los coches (1). Por otra parte están aquellos que ven un peligro pero no lo saben definir (2) y que lo indican muy claramente *“me puede pasar algo, no sé el qué, pero me podría pasar algo”*.



### 2.5.2. Análisis por centros



Gráfica 38 a 40. Razones para no acudir solos al colegio.

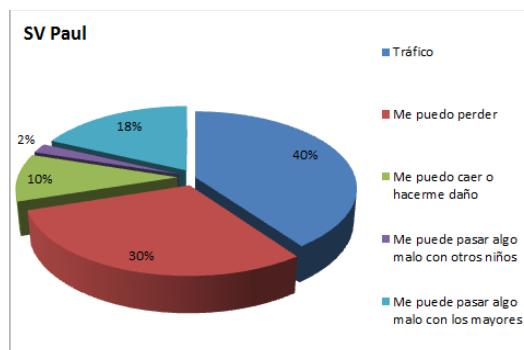
Los centros que destacaban por una mayor asistencia caminando al colegio son los que presentan un mayor temor al tráfico. En una primera lectura rápida, puede resultar sorprendente porque no sería realista con el diagnóstico, pero hay que tener en cuenta que el tratamiento gráfico es de tipo porcentual y el hecho de que el tráfico tenga un protagonismo importante también implica que no hay respuestas importantes en el resto de miedos.

Al tratarse de calles más transitadas o al compartir el recorrido con otras familias, los niños no sienten que les pueda pasar algo malo con otros niños o mayores, o incluso perderse.

No obstante, en el caso del colegio La Merced esta explicación sería correcta, pero también hay que tener en cuenta que en el entorno inmediato se encuentra la confluencia de varias calles muy transitadas. En este recorrido, a pesar de existir presencia de la policía municipal, los niños pueden lógicamente sentirse desprotegidos. Si se quieren obtener unos resultados duraderos en el camino escolar sería necesario actuar en esta zona de forma prioritaria.

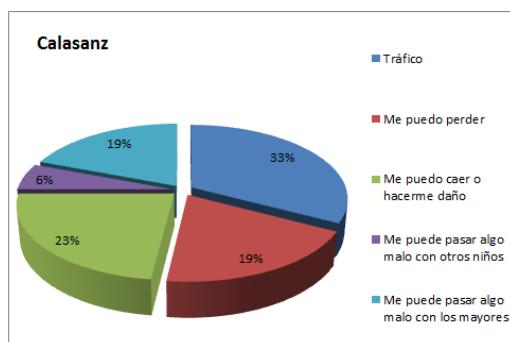


En la misma de problemas reales con el tráfico se encuentra el colegio San Vicente de Paul. En este caso también existe un gran condicionante por su ubicación. El tráfico se mantiene como un riesgo percibido de forma importante, entre otras cosas porque el colegio está en una carretera, pero al salir del casco urbano se incrementa de forma notable el miedo a perderse. Es comprensible que un niño que camina solo por el extremo de la carretera (a pesar de que disponga de amplia acera y esté iluminada) una tarde de invierno prefiera que le venga a buscar su familia aunque la distancia, como ya hemos visto no sea importante. En este caso, la figura del pedibus, con paradas organizadas o planteado de forma espontánea, podría ser una buena fórmula para vencer miedos y sentirse arropado.



Gráfica 41. Razones para no acudir solos al colegio San Vicente de Paul.

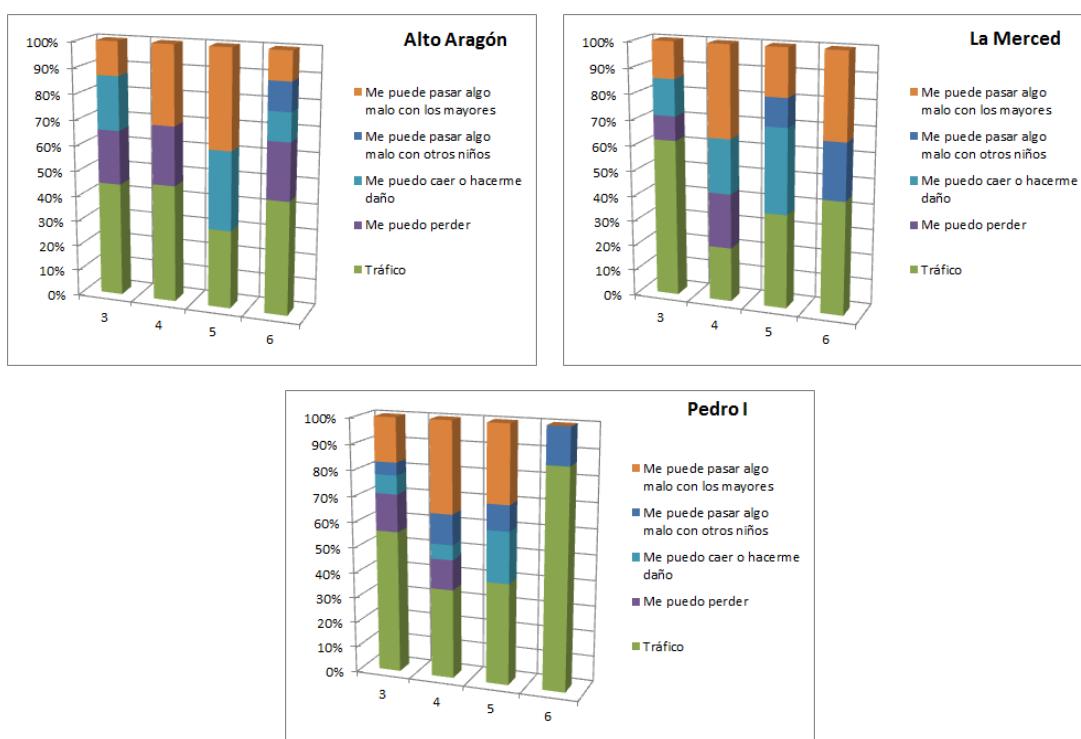
La gráfica del Colegio Calasanz presenta una morfología particular, también condicionada por su ubicación. Se trata de un colegio con problemas reales de tráfico denso en horas punta pero que tampoco se pone claramente de manifiesto en la encuesta. Si bien anteriormente se veía el tráfico como un serio problema, en esta pregunta pudiera decirse que hay cuatro respuestas casi al mismo nivel. A pesar de estar en el centro y arropados por muchas personas, los niños mantienen muchos miedos, quizás condicionados por ser un colegio con gran uso del vehículo privado y porque nunca han comprobado que el camino andando no entraña riesgos.



Gráfica 42. Razones para no acudir solos al colegio Calasanz.

### 2.5.3. Análisis por edades

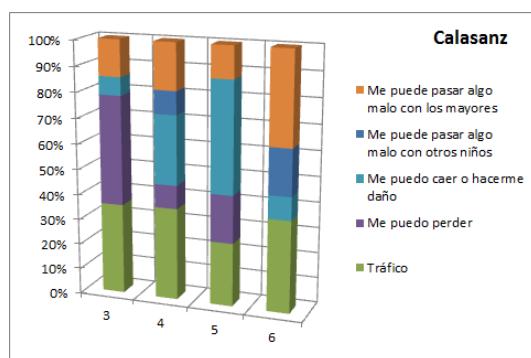
Teniendo en cuenta que la ubicación de los colegios es un elemento determinante, el análisis por edades se realizará cruzando los datos de edad y colegio.



Gráficas 43 a 45. Análisis por edad y centro de las razones para no acudir solos al colegio.

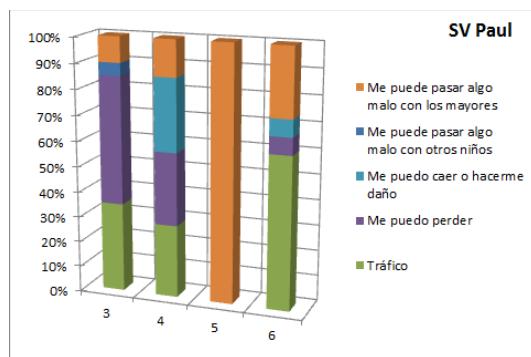
Como se ha citado anteriormente, en estos centros se asigna una gran importancia porcentual al tráfico por el hecho de que no se manifiestan otros miedos. Se aprecia que el miedo a perderse va disminuyendo hasta desaparecer en 5º y 6º curso. Curiosamente en el colegio Alto Aragón reaparece en el último año, pero inicialmente no se le da mayor importancia y se atribuye a un vicio de la encuesta o al hecho de que los compañeros puedan repetir una respuesta de otro alumno por simple diversión.

Es muy curioso observar como los alumnos de 3º no tienen miedo a otras personas mayores porque por su edad todavía las identifican como una forma protectora. En 4º curso hay un aumento notable de ese miedo, el cual va disminuyendo debido, supuestamente, a una mayor información y a una mejora de la autoconfianza.



Gráfica 46. Análisis por edad y centro de las razones para no acudir solos al colegio.

En el colegio Calasanz, los miedos al tráfico se mantienen casi constantes, mientras que el resto va fluctuando siguiendo las indicaciones anteriores disminuyendo el miedo a perderse.



Gráfica 47. Análisis por edad y centro de las razones para no acudir solos al colegio.

Los datos del colegio San Vicente de Paul son más difíciles de tratar de esta forma tan desagregada porque la respuesta de los cursos altos a las encuestas fue escasa y cualquier mínima variación condiciona la gráfica. Como ejemplo cabe citar la respuesta sobre el miedo a los mayores que alcanza el 100% en 5º de primaria. Realmente este porcentaje pleno se debe sólo a una respuesta, puesto que solo un alumno contestó esta pregunta (solo tenían que responder los que manifestaban que no era seguro acudir solo al colegio).

## 2.6. Pregunta número 6: ¿Cuánto tiempo tardas en llegar al colegio?

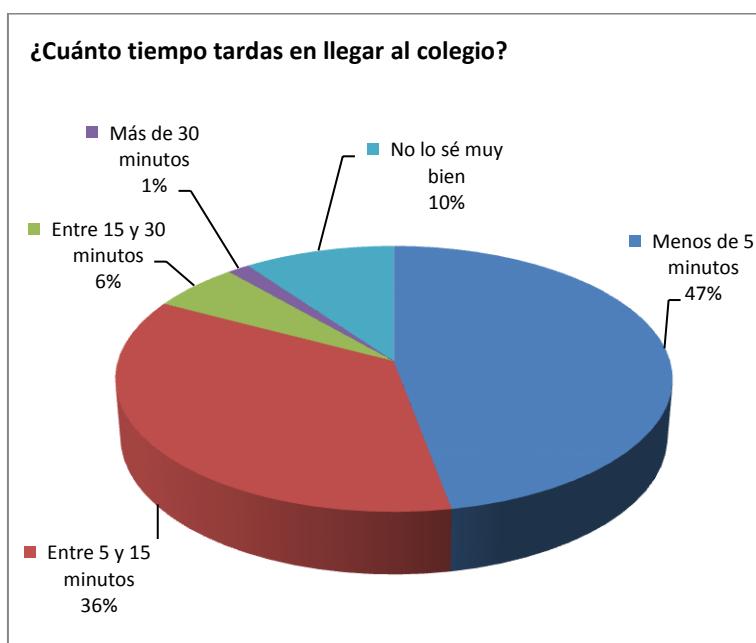
¿Realmente están lejos los colegios? ¿Pasan mucho tiempo los niños en el camino escolar?

Las dos principales razones esgrimidas por los alumnos para no acudir caminando o en bicicleta al colegio eran la lejanía y el tiempo que tardaban en llegar. Las cuestiones relacionadas con la lejanía se han tratado de mostrar con mapas en apartados previos de este informe, pero el tiempo de desplazamiento es un factor muy variable en función de la edad, el tráfico de las calles, etc.

Con esta pregunta y con la siguiente se tratará de valorar hasta qué punto es una percepción real y qué posibilidades existen de actuar.

### 2.6.1. Valoración general

Atendiendo a los resultados de esta pregunta, parece ser que es una cuestión solucionable fácilmente por tratarse de un problema de percepción que desaparece si se trata individualmente.



Gráfica 48. Valoración global del tiempo que se tarda en llegar al colegio.

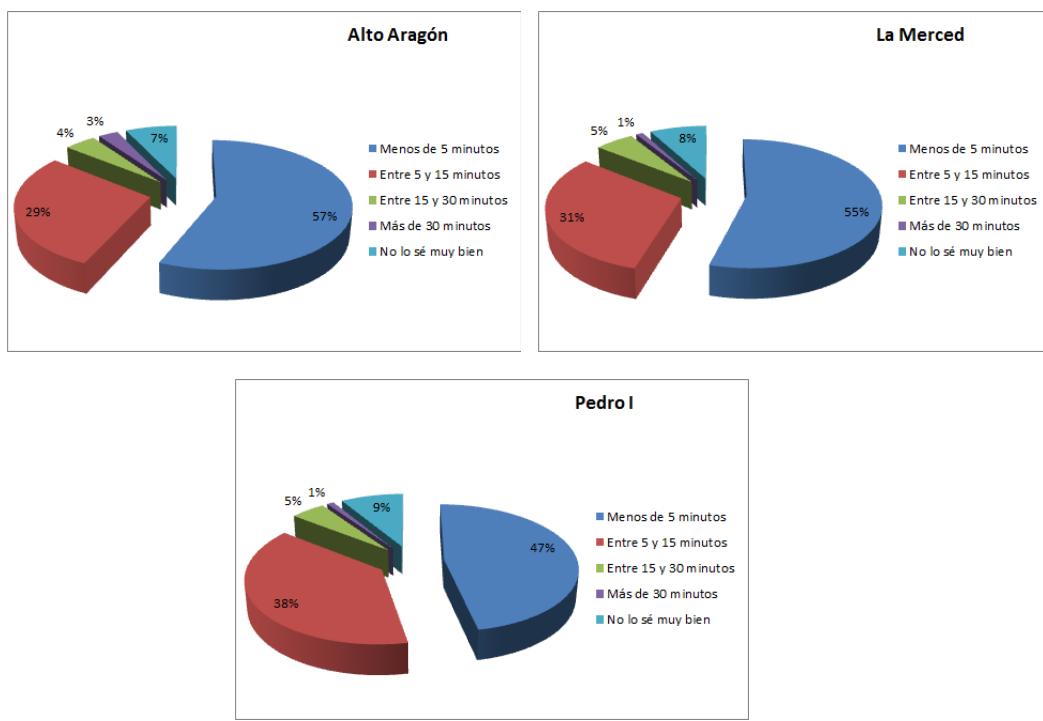
Si atendemos a la valoración global, casi la mitad de los escolares (47%) se encuentran a escasos 5 minutos del colegio. Pero además, si ampliamos el rango comprobamos que el 83% de los alumnos que llenaron la encuesta tienen menos de 15 de minutos de recorrido hasta el colegio.

Realmente se trata de cifras muy positivas para plantear acciones que fomenten el camino escolar y para reforzar el hecho de que la lejanía para niños y adultos puede ser un hecho subjetivo fácilmente superable.

Hay que tener en cuenta que esta gráfica refleja los tiempos de desplazamiento de niños que acuden, tanto caminando, como en vehículo privado. Al final del análisis de esta pregunta se realizará un cruce de respuestas con el medio de transporte empleado para verificar la incidencia real en función del sistema empleado.

### 2.6.2. Análisis por centros

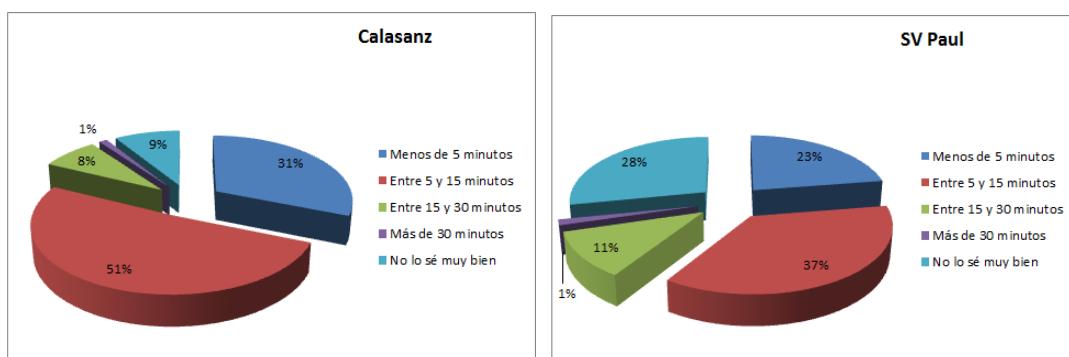
Cuando se valora el tiempo que tardan en llegar los niños al colegio podemos encontrar unos datos que ciertamente pueden ser sorprendentes: los alumnos de los colegios en los que la proporción de desplazamientos caminando es más alta se tarda menos en llegar al colegio.



Gráficas 49 a 51. Valoración del tiempo de desplazamiento por colegio.

Teniendo en cuenta que en alguno de estos centros hay alumnos “transportados” que llegan desde otros municipios en transporte escolar, la media de tiempos es bastante buena si tenemos en cuenta que la gran mayoría llega al colegio andando cada día.

Por otra parte, cuando analizamos los colegios con mayor uso del coche, los tiempos aumentan.



Gráficas 52 y 53. Valoración del tiempo de desplazamiento por colegio.

Teniendo en cuenta el tamaño de Barbastro sorprende que colegios como el Calasanz tengan tantos desplazamientos en torno a los 15 minutos. Como se citaba anteriormente, es posible que el trayecto en sí no supere los 15 minutos, pero el tiempo de acceder al coche, aparcar, etc. puede alargar bastante el tiempo.

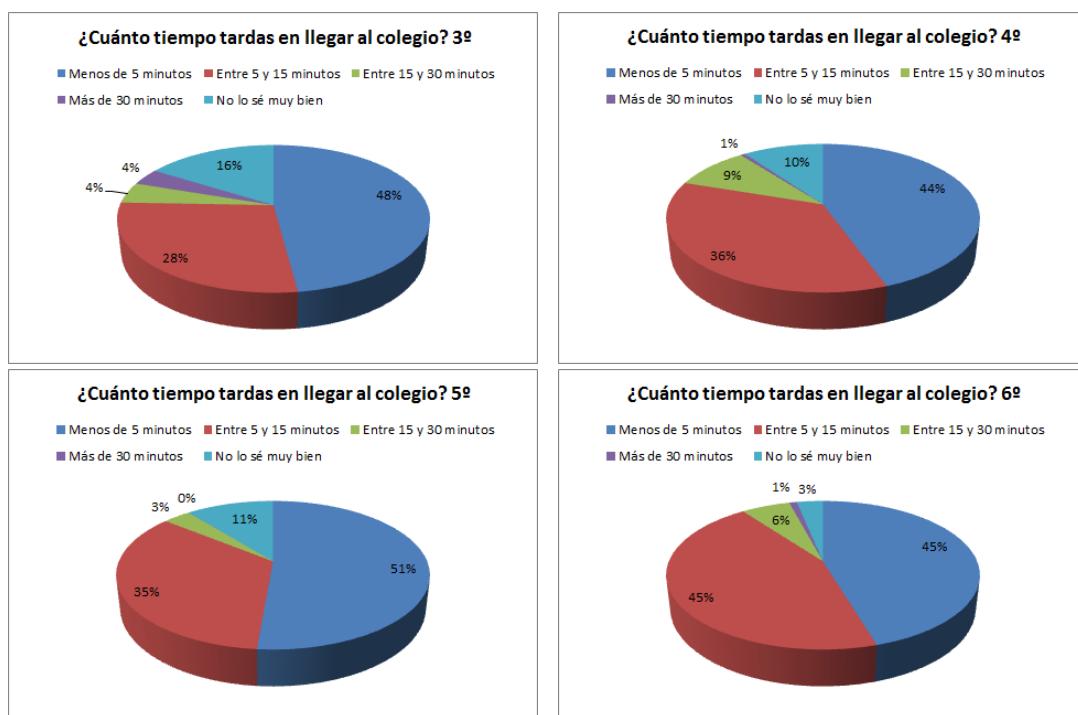
Un hecho tan curioso como real es que muchos niños, especialmente los pequeños, pierden la conciencia del tiempo de desplazamiento cuando van en coche. Pasado un tiempo no saben determinar si han estado 5 o 15 minutos en el coche. Este hecho se constata con un 28% de respuestas en blanco del colegio San Vicente de Paul.

Como cabía esperar, apenas existen respuestas que superen los 30 minutos y en muchos casos se podrían atribuir a esta falta de percepción del tiempo que se comentaba anteriormente.

### 2.6.3. Análisis por edad

Los resultados que presenta esta serie de datos apenas muestran diferencias entre edades y no presentan datos relevantes. Las cuatro franjas de edad se comportan de una forma muy similar por lo que se incluyen las gráficas simplemente a título informativo.

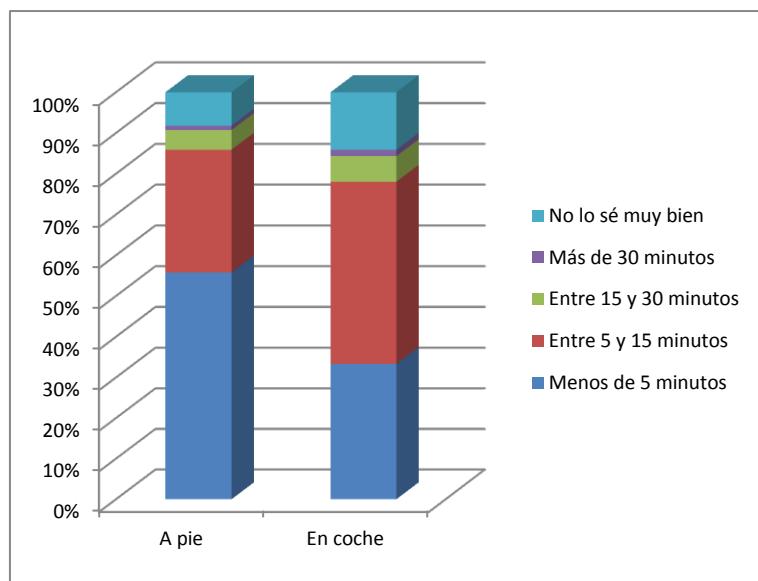
Siguiendo lógicamente la tónica planteada en la gráfica general, se constata que los trayectos son bastante cortos y se comprueba que no hay diferencia por edades. Es decir, a partir de tercer curso como mínimo, los años del niño no condicionan el tipo de desplazamiento. Esto hace suponer que un niño de tercer curso ya puede seguir perfectamente el ritmo de los padres o el resto de acompañantes (familia, amigos, etc.).



Gráficas 54 a 57. Valoración del tiempo de desplazamiento en función de la edad.

#### 2.6.4. Análisis por medio de transporte

Con el fin de analizar mejor los tiempos, también se van a comparar los diferentes medios de transporte porque esta puede ser una de las claves para acciones futuras. Se supone que un niño que venga caminando pasará más tiempo en el camino escolar, pero ¿será mucho más?



Gráfica 58. Valoración del tiempo de desplazamiento en función del medio de transporte.

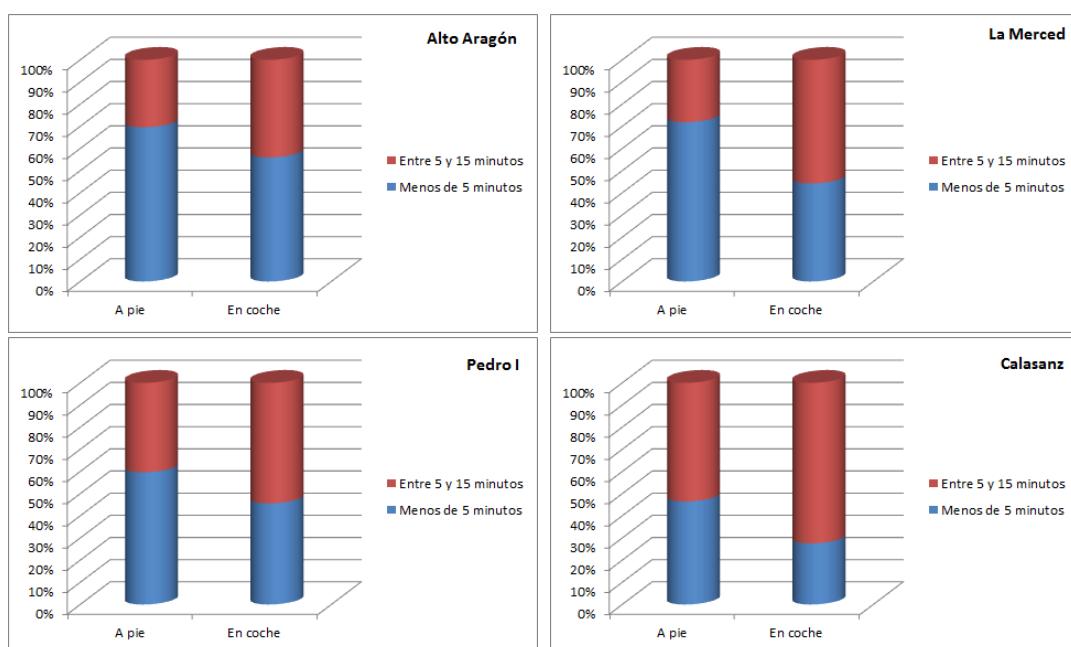
En función de los datos obtenidos en la encuesta, los niños que vienen andando tardan bastante menos tiempo en llegar que los que vienen en coche.

Realmente, el dato es sorprendente si pensamos con la lógica de que el desplazamiento en coche es más rápido, pero está claro que los niños que vienen andando, tardan menos tiempo en llegar.

Realmente, el condicionante de la distancia es importante y cabría pensar que las familias que acuden desde más lejos son las que emplean el coche y son las que tardan más, pero teniendo en cuenta el tamaño de Barbastro y valorando las distancias, realmente podría considerarse como un factor a tener en cuenta pero no relevante. Esta apreciación se refuerza contemplando la gran diferencia de porcentaje entre los alumnos que tardan menos de 5 minutos en llegar en función del tipo de vehículo.

Otra apreciación importante sería pensar que en desplazamientos de coche de cinco minutos se tarda más tiempo subiendo al coche y aparcando que en el propio trayecto en sí. De todas formas, en ese caso solo cabría hacerse una pregunta ¿Para qué coges el coche si está a menos de cinco minutos?

Para finalizar, podemos comprobar si existe diferencia en los datos en función de la ubicación del centro. Como se puede ver, apenas existen variaciones entre centros salvo en el colegio Calasanz ubicado en una zona de difícil acceso para coches.



Gráficas 59 a 62. Valoración del tiempo de desplazamiento en función del centro y el medio de transporte.

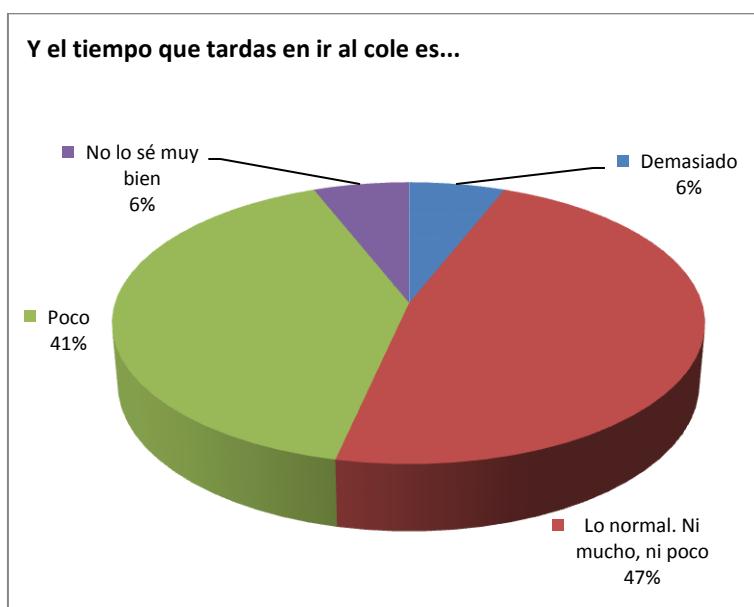
## 2.7. Pregunta número 7: Y este tiempo que tardas es...

Al igual que en la pregunta anterior, las claves de esta pregunta no nos la van aportar los centros en los que se estudia, sino el medio de transporte en el que vienen los alumnos. Realmente nos interesa saber si un niño que camina se cansa más que uno que viene en coche, o si para el que camina 15 minutos este tiempo es algo excesivo o asumible.

### 2.7.1. Valoración general

Teniendo en cuenta los tiempos de desplazamiento recogidos en el punto anterior, es lógico pensar que los niños no perciban que el tiempo de estos recorridos es excesivo.

La gran mayoría, el 88% lo consideran asumible, y de estos, casi la mitad opina que es un tiempo corto (41% del total). Teniendo en cuenta que un alto porcentaje de niños tarda menos de 15 minutos en llegar al colegio es algo lógico.

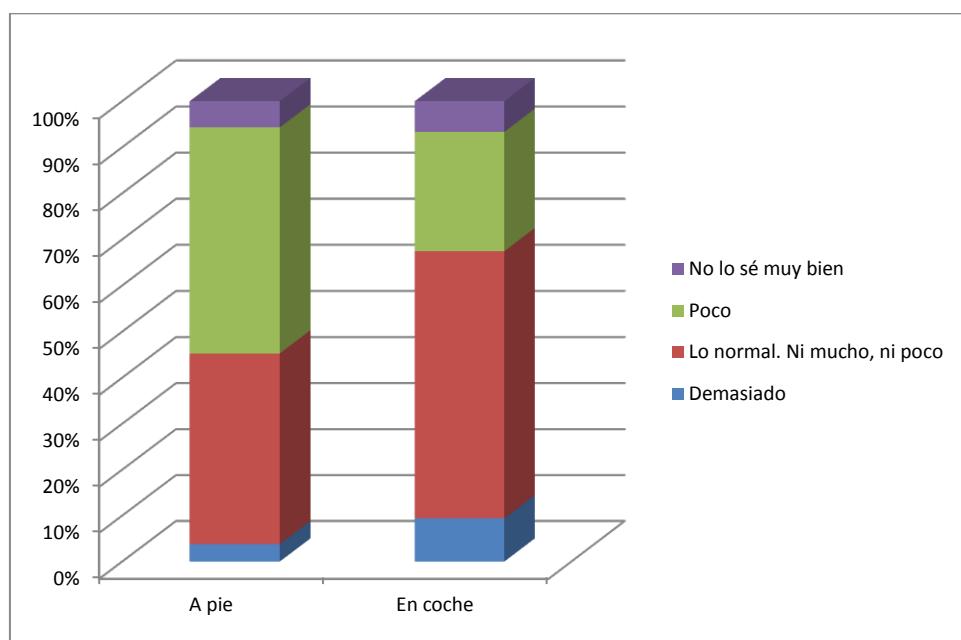


Gráfica 63. Percepción de la duración del desplazamiento en porcentaje total.

Como se explicaba anteriormente, en este caso el elemento clave es saber si los niños que caminan consideran que su tiempo de recorrido es excesivo. Además de las imprescindibles condiciones de seguridad vial, el hecho de que un camino sea ameno y tenga las condiciones adecuadas para que los niños disfruten de él (amigos por el camino, sombras en verano, fuente, anchura de aceras, juegos si hay tiempo, etc.) puede ser otro de los elementos condicionantes para el recorrido.

### 2.7.2. Análisis por medio de transporte

La primera buena noticia para promover un camino escolar es que los niños que vienen andando no muestran un patrón de comportamiento diferente a los que vienen en coche. Es decir, no se cansan más por caminar antes de ir al colegio. Aún es más, la franja de “poco” es mayor en este caso.



Gráfica 64. Percepción de la duración del desplazamiento referida a los dos principales medios de desplazamiento.

Los datos centrados en los dos medios de transporte más utilizado nos indican que apenas existen variaciones entre las referencias a que el tiempo de desplazamiento es “normal” o “demasiado”. Sin embargo, entre los que caminan hay más niños que consideran que su desplazamiento es corto. Puede deberse a que realmente tengan un recorrido muy pequeño, pero también puede ser porque el camino es el momento de encuentro entre amigos o de descubrir cosas nuevas y les gustaría prolongarlo. En todo caso, está claro que no parece suponer un problema ir andando.

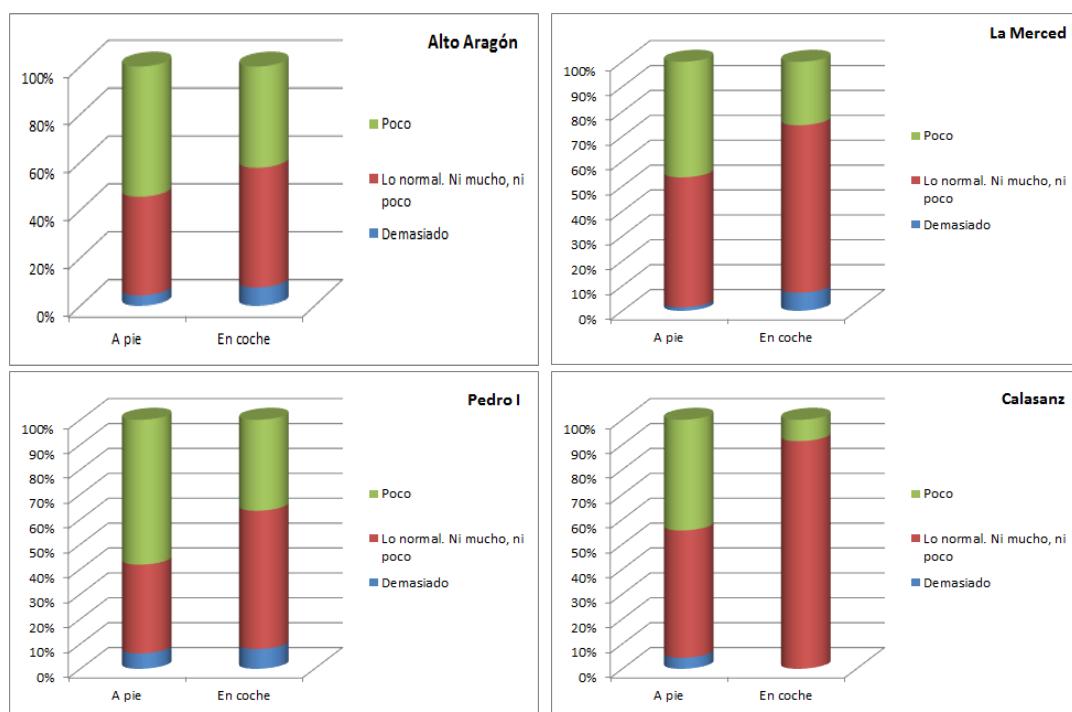
| Poco                         | A pie | En coche |
|------------------------------|-------|----------|
| Demasiado                    | 4     | 9        |
| Lo normal. Ni mucho, ni poco | 41    | 58       |
| Poco                         | 49    | 26       |
| No lo sé muy bien            | 6     | 7        |

Tabla 6. Respuestas porcentaje de respuestas referidas solo a los medios de desplazamiento más empleados.

Como se puede comprobar, este último análisis se refiere exclusivamente a los niños que se desplazan andando o en coche. No se ha incluido la opción de autobús porque habitualmente se trata de niños que emplean el transporte escolar y no les queda otra opción. Por otra parte, y a pesar de que hubiera sido un dato muy interesante, no se incluyen referencias al desplazamiento en bici porque apenas existen datos para obtener una muestra estadística representativa.

Cruzando los datos de medios de transporte con los colegios de destino en los que se camina no se aprecian variaciones que se puedan considerar relevantes.

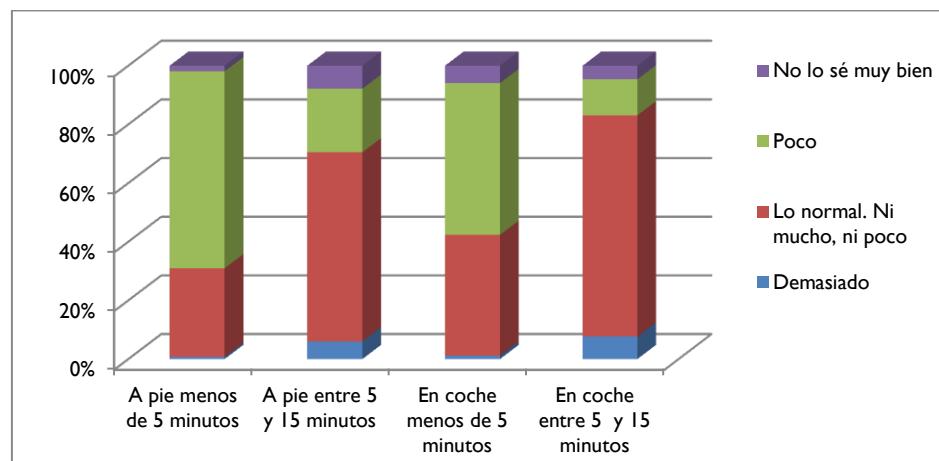
Solamente en los colegios Calasanz y la Merced parece existir cierto cansancio entre los usuarios del coche. Este hecho puede deberse a que son los centros con tiempos de desplazamiento mayores y que se mueven por zonas con más tráfico y con mayor lentitud. Este hecho suele provocar mayor aburrimiento, especialmente en los niños.



Gráficas 65 a 68. Duración del desplazamiento en función del medio de transporte y colegio.

### 2.7.3. Análisis por tiempo dedicado al transporte

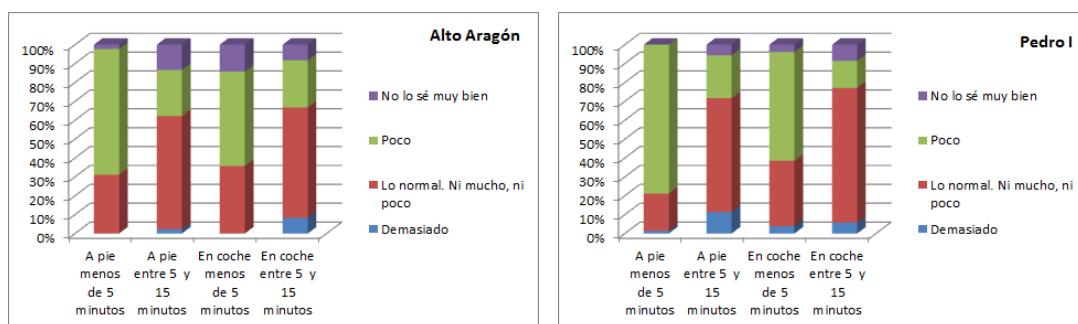
Comprobado que el hecho de caminar no supone un problema para los niños, sólo queda cruzar estos datos con el tiempo de desplazamiento. Realmente, los niños que optan por ir andando al colegio suelen vivir más cerca del colegio y por ello los tiempos son más cortos y es más difícil que se les haga largo.



Gráfica 69. Percepción en función de duración y medio de transporte.

Valorando esta gráfica en la que se tienen en cuenta las variables de modo de desplazamiento, tiempo y percepción de duración, vemos que realmente los niños que caminan, incluso hasta 15 minutos, lo hacen a gusto. Sólo 10 niños entre los 166 que caminan entre 5 y 15 minutos manifiesta que su tiempo es excesivo.

De hecho, comprobando las series con el mismo tiempo de desplazamiento, es curioso comprobar que existe un mayor porcentaje de niños que indican que es “poco” entre los alumnos que caminan que entre los que van en coche (incluidos los que tardan hasta 15 minutos).



Gráficas 70 y 71. Cruce de la percepción en función de duración y medio de transporte con colegio.

Como se puede comprobar, no existe variación significativa a nivel de colegio. Se muestran sólo estos dos centros como referencia.

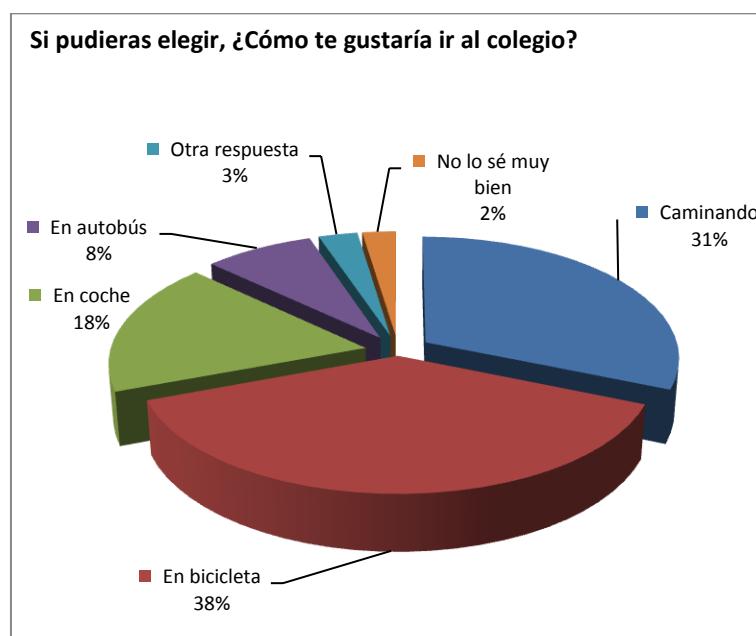
## 2.8. Pregunta número 8: Si pudieras elegir, ¿Cómo te gustaría llegar al cole?

Hasta este punto de la encuesta se había solicitado a los alumnos que indicaran cómo era su camino, pero esta pregunta se escapa un poco del diagnóstico y comienza a preparar la fase de propuestas. En concreto se consulta a los escolares cómo les gustaría acudir realmente y se podrá comprobar cuáles son sus preferencias.

### 2.8.1. Valoración general

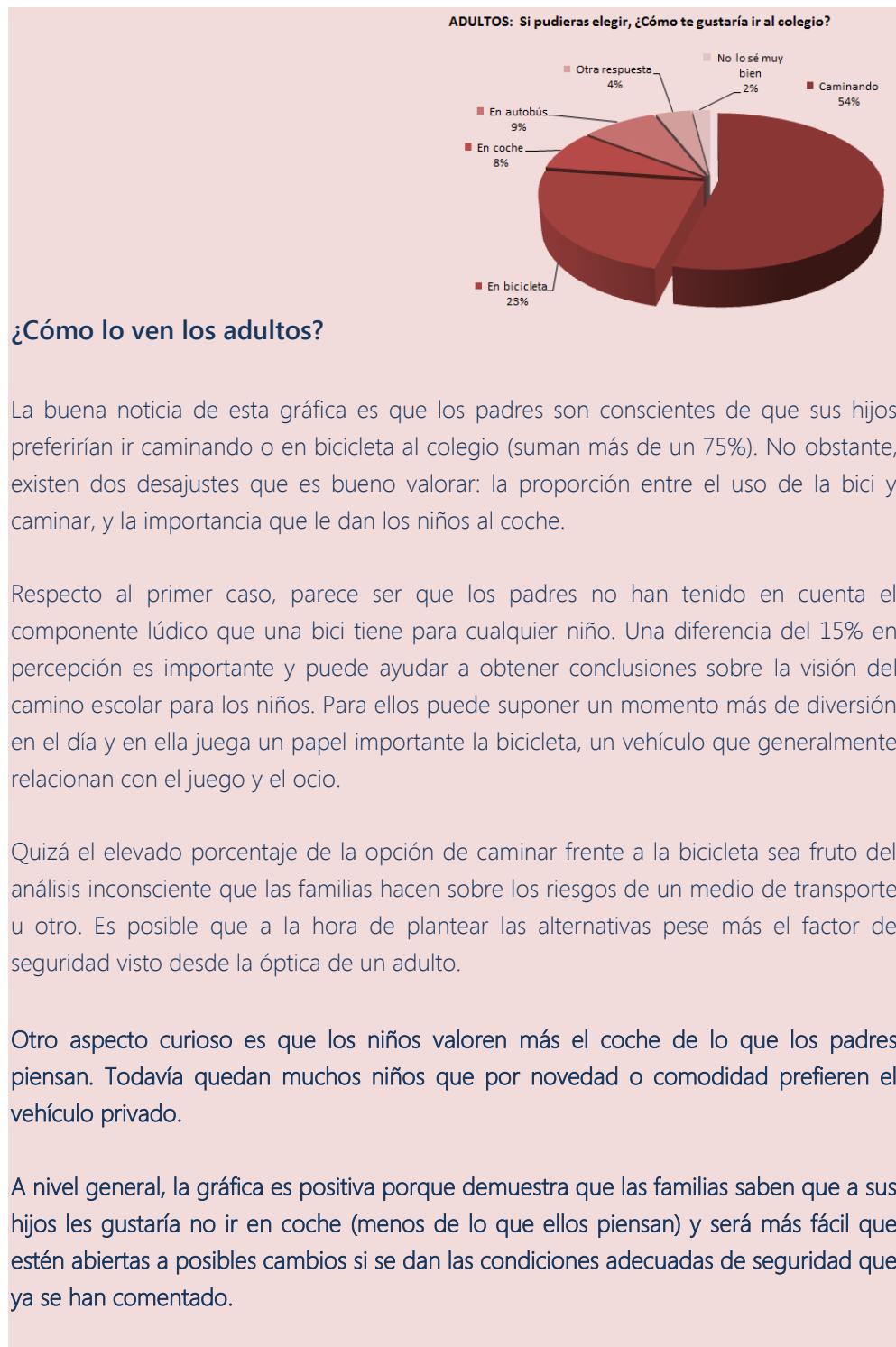
Parece ser que las opciones más saludables son las que tienen una mayor popularidad y las que gozan de las preferencias de los escolares barbastrenses.

El factor lúdico de la bicicleta y la rapidez de desplazamiento parece ser que ha hecho mella entre los encuestados, aunque la opción de caminar queda muy cerca con escasos siete puntos porcentuales. El coche, pese a ofrecer comodidad y rapidez, queda en tercera posición a una notable diferencia.



Gráfica 72. Elección de la forma de llegar al colegio.

Realmente, los datos son propicios para desarrollar un camino escolar y auguran buenos resultados si se toman las medidas adecuadas. No hay que olvidar que la inseguridad ante el tráfico se ha visto como la principal razón para no acudir al colegio de forma autónoma.

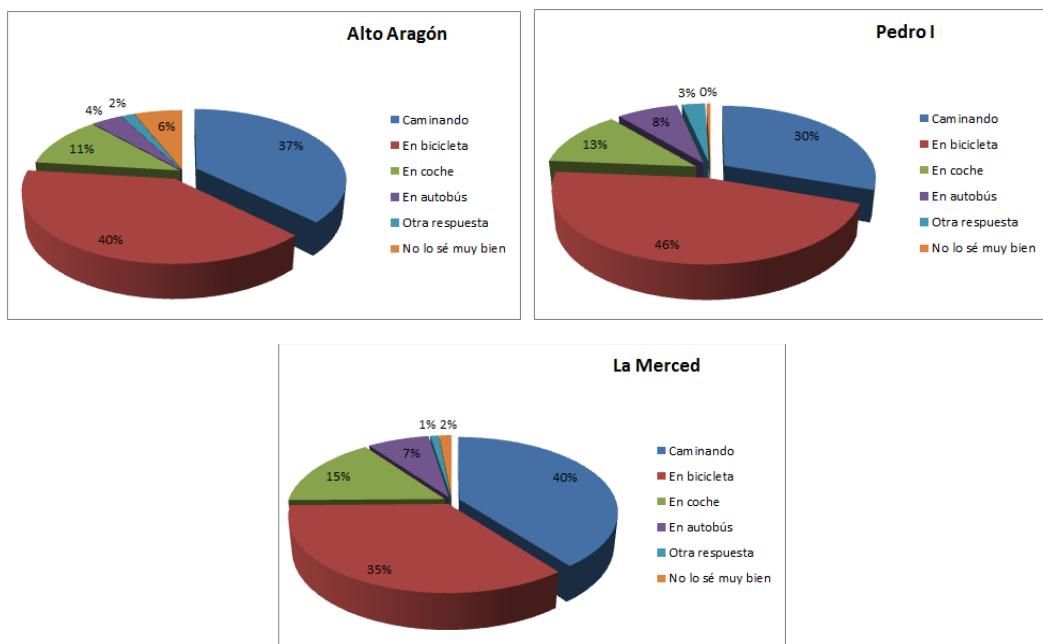


## 2.8.2. Análisis por centros

En el cruce de los datos con los centros de procedencia, nuevamente podemos descubrir tres patrones diferenciados que se corresponden con las tres tipologías de centros educativos:

- centros ubicados en el casco urbano pero sin excesivos problemas de tráfico.
- centro ubicado en el casco urbano con serios problemas de tráfico.
- centro ubicado fuera del casco urbano.

En el primer grupo encontramos a los tres colegios públicos de Barbastro. Se trata de los tres centros con mayor porcentaje de niños caminantes y también los únicos colegios en los que sus alumnos opinan mayoritariamente que es seguro acudir solos a clase.



Gráficas 73 a 75. Elección de la forma de llegar al colegio en función de los centros.

Como se puede comprobar, las opciones de desplazamiento saludable se imponen sobre las otras planteadas (coche principalmente), aunque, igualmente a casos anteriores, el colegio La Merced se encuentra en el límite con el grupo siguiente desmarcándose ligeramente de la línea de los colegios Alto Aragón y Pedro I.

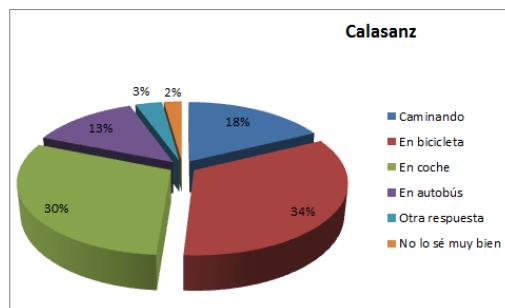
En el caso de estos dos últimos, el transporte en bicicleta es el elegido por la mayoría de los alumnos, aunque el acceso andando le va a la zaga. Realmente se trata de colegios ubicados en calles con tráfico moderado y aceras relativamente anchas en las que se podría experimentar algún sistema de uso compartido o, mejor aún el desarrollo de un carril bici.

Hasta el colegio Alto Aragón llega un carril bici, pero resulta poco operativo para los escolares porque no conecta con el casco urbano sino que se dirige hacia la zona de la Feria de Barbastro. A pesar de que llega hasta el entorno del Palacio de Exposiciones y Congresos, el rodeo que se da para hacer ese recorrido es muy amplio por lo que no es un carril bici que se pueda entender como funcional.



La elección de llegar en coche se limita a un máximo del 15% en el citado colegio de La Merced. Posteriormente se podrán comprobar estos datos con los colegios y el uso realizado actualmente por cada transporte para identificar el margen real de cambio que pudiera existir.

El colegio Calasanz sería una especie de transición entre las dos tipologías opuestas de centro. A pesar de estar ubicado en el casco urbano, tiene serios problemas de tráfico y el acceso en vehículo privado es importante a pesar de que sigue predominando llegar a pie (57% andando frente al 39% de los coches). Paradójicamente, gran parte de los riesgos ocasionados para los niños se podrían reducir si los padres no llegaran con el coche hasta la misma plaza del Ayuntamiento.



Gráfica 76. Elección de la forma de llegar al colegio en función del centro (Calasanz).

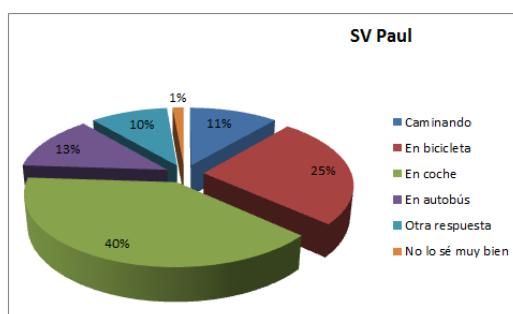
Si bien la elección de llegar en bicicleta al colegio sigue siendo la más elegida (casi al mismo nivel que los colegios anteriores), la posibilidad de llegar en coche con los padres aumenta de forma muy importante frente a los otros casos.

En los colegios públicos aproximadamente un 15% de niños querría llegar en coche, mientras que en el Calasanz la cifra aumenta notablemente hasta el 30%. Este dato es muy similar al presentado de forma real (39%) por lo que se intuye que no hay muchos niños dispuestos a realizar un cambio de hábitos. El aumento de la bicicleta vendría, sobre todo, por el trasvase de los niños que acuden caminando (57%).

Si los comparamos con los datos reales de desplazamiento y tenemos en cuenta que la práctica totalidad de los alumnos del colegio San Vicente de Paul llegan en vehículo particular, el avance en las opciones de caminar o bicicleta puede considerarse importante.

A pesar de que el coche sigue teniendo una clara dominancia, una cuarta parte de los alumnos desearía llegar en bicicleta (a pesar de la cuesta) y algo más de un 10% preferiría llegar andando. Otra opción interesante puede resultar de la combinación de caminar y autobús (13%).

Teniendo en cuenta el complicado punto de partida, este espíritu de cambio puede ser una buena posibilidad para tratar de rebajar esa cifra tan dura de desplazamientos sostenibles y autónomos que actualmente presenta el centro. La realidad de la ubicación del colegio hace muy complicado que el acceso caminando o en bicicleta sea mayoritaria, pero se puede tratar de que estas opciones vayan tomando fuerza y se conviertan en alternativas reales para un grupo de escolares.



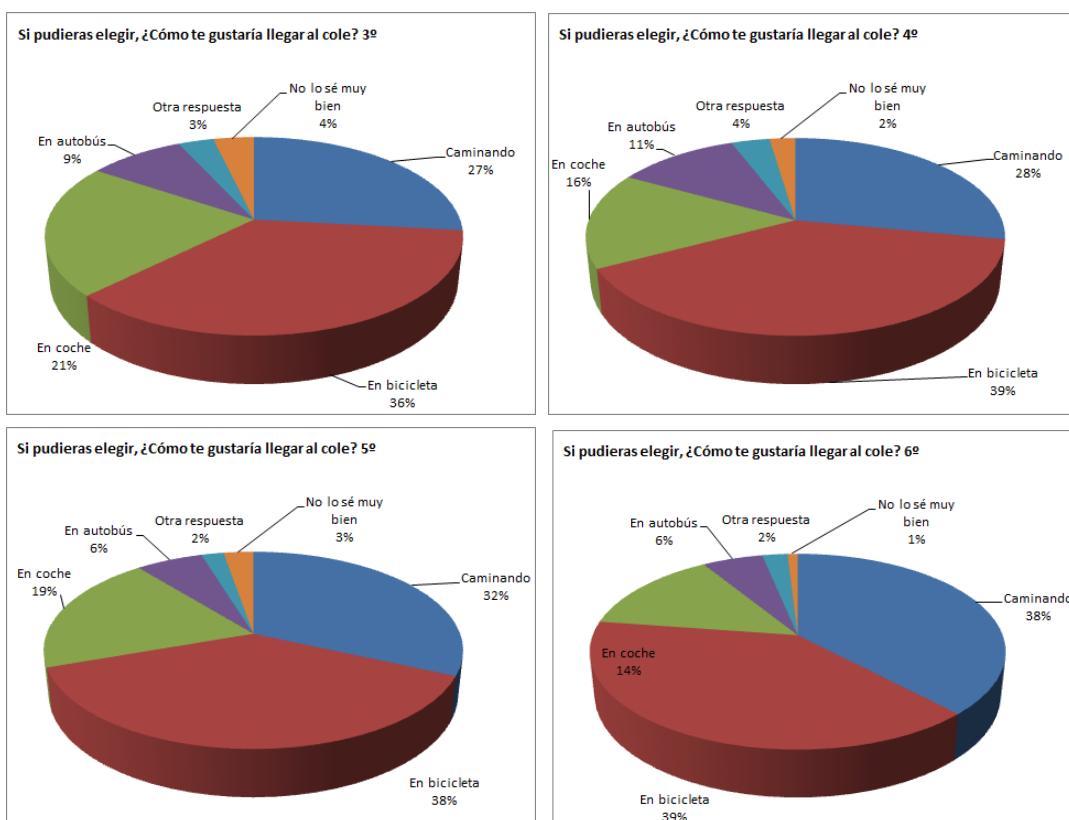
Gráfica 77. Elección de la forma de llegar al colegio en función del centro (San Vicente de Paul)

### 2.8.3. Análisis por edades

Las gráficas con datos segregados por edades apenas aportan diferencias respecto a la gráfica general por el peso importante que tienen los colegios públicos respecto al número total de encuestados (los tres colegios públicos tienen una media de dos vías por curso, mientras que los dos colegios privados sólo tienen una).

A nivel muy general y teniendo en cuenta la escasa variabilidad de los datos, se puede intuir que la opción del transporte en bicicleta es más o menos constante, mientras que la de caminar es mayor conforme aumentan los años. Es posible que el hecho de acudir autónomamente y compartiendo el camino con los amigos pueda influir en este caso.

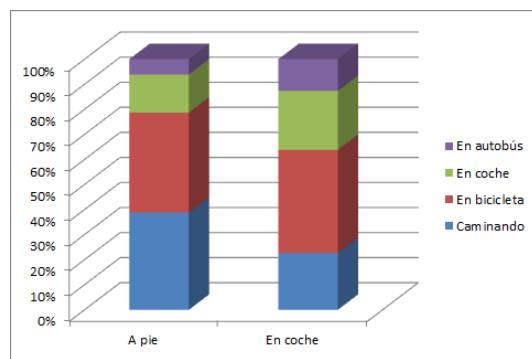
El uso del coche sigue una progresión inversa y, conforme los alumnos van creciendo, van optando por otras alternativas.



Gráficas 78 a 80. Elección de la forma de llegar al colegio en función de la edad.

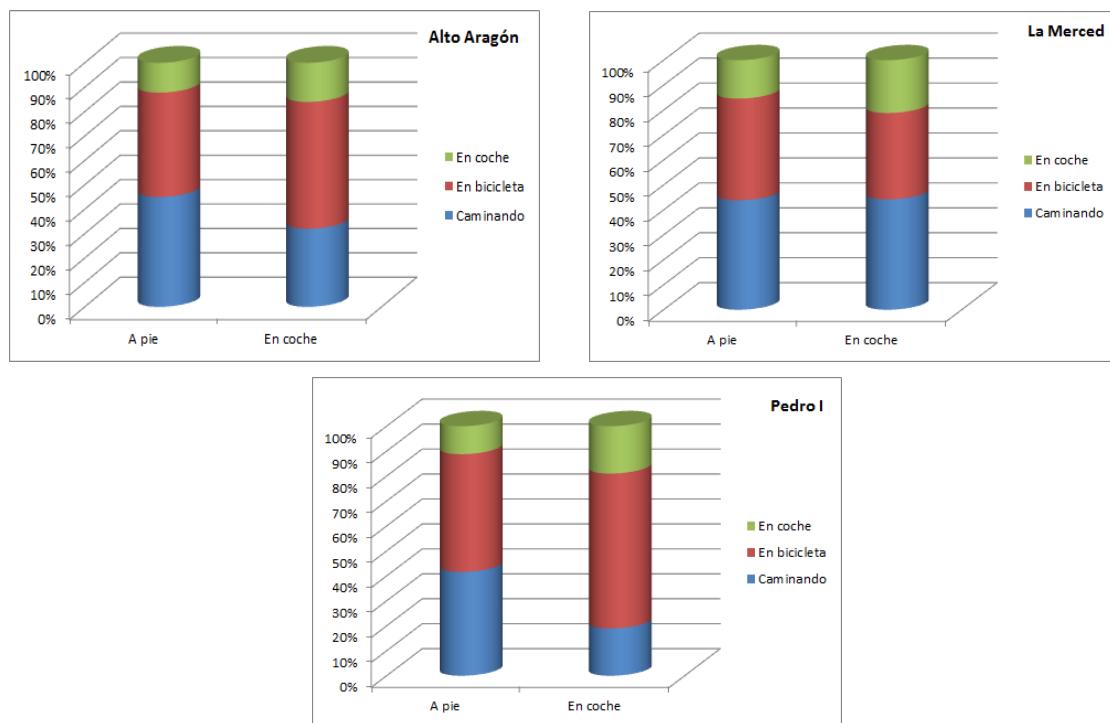
#### 2.8.4. Análisis por medio actual de transporte

A la hora de planificar una campaña, sería muy interesante conocer cuántos alumnos estarían dispuestos a modificar sus hábitos para llegar a clase. ¿Realmente tendría éxito el esfuerzo realizado? Para conocer estos datos, se ha cruzado la información del método de desplazamiento real con la del ideal para cada niño. A pesar de que la mayoría de los niños querría llegar en bicicleta, se ha observado una situación curiosa: los niños que vienen en coche desearían caminar, pero bastantes de los que caminan preferirían ir en bici. El balance total inclina la balanza hacia los medios sostenibles, pero no deja de ser un dato que refleja el espíritu de los más pequeños.



Gráfica 81. Elección de la forma de llegar al colegio en función del transporte actual.

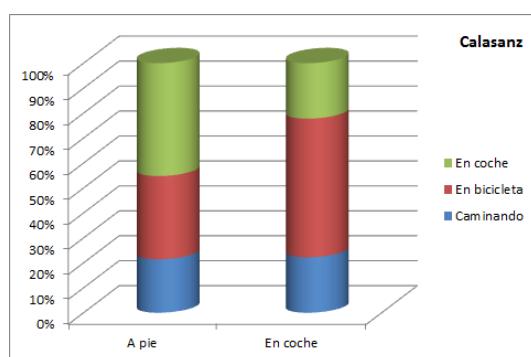
En el apartado anterior hemos visto los alumnos de cada colegio que estarían dispuestos a ir caminando a o en bici, pero realmente puede ser mucho más útil conocer los que realmente estarían dispuestos a dejar de ir en coche.



Gráficas 82 a 84. Elección de la forma de llegar al colegio en función del transporte actual y el centro

Siguiendo la tónica del estudio, volvemos a ver las mismas agrupaciones de centros. Por un lado, los centros públicos cuyos alumnos estarían más dispuestos a dejar el coche.

Si bien es cierto que algunos de los alumnos que van andando desearían ir en coche, existe una gran parte de los niños que se desplazan en coche que preferían ir en bicicleta o andando. Como ejemplo más positivo, cabe citar que en el colegio Pedro I el auge de la bicicleta es notable y significa que de los 70 alumnos que actualmente se desplazan en vehículo privado, 36 querrían cambiar el coche por una bici. Entre la opción de pasar a caminar o seguir en coche habría un empate de 11 votos.

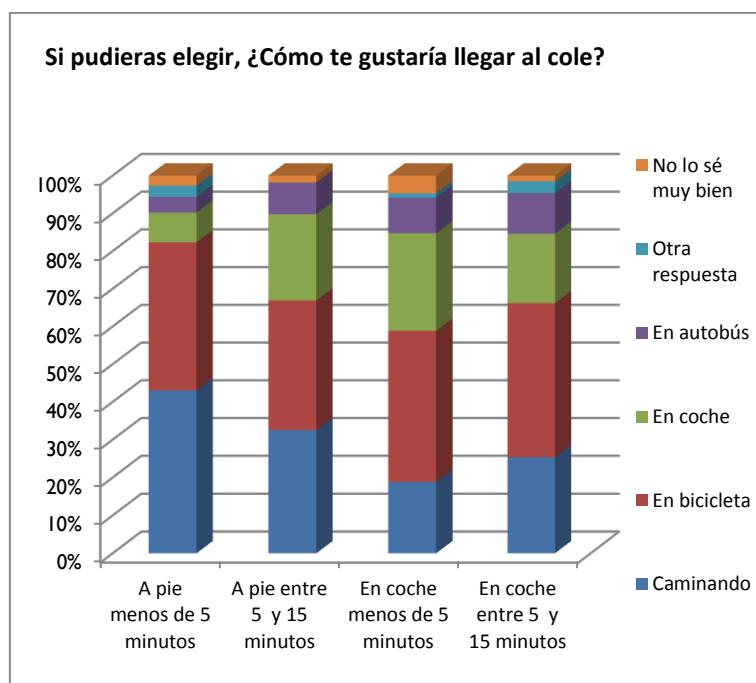


Gráfica 85. Elección de la forma de llegar al colegio en función del transporte actual y el centro

En el caso del Calasanz, la gráfica que muestra a los alumnos motorizados que estarían dispuestos a cambiar es positiva y sigue la línea de los centros anteriores. No obstante, resulta sorprendente ver la cantidad de niños que actualmente van andando que querrían llegar en coche. De 51 niños que caminan, solo 9 querrían seguir haciéndolo, mientras que 19 preferirían el coche. Este puede ser un signo más de lo complicado que puede ser llegar andando al centro.

Evidentemente en el San Vicente de Paul no hay niños que quieran dejar de caminar, por lo que podríamos decir que todas las noticias son buenas. Al no existir desplazamiento andando, la gráfica de este punto corresponde exactamente con la gráfica número 77 del presente informe.

#### 2.8.5. Análisis por medio actual de transporte y tiempo de desplazamiento



Gráfica 86. Elección de la forma de llegar al colegio en función del transporte actual y el tiempo de desplazamiento

Simplemente para corroborar lo que ya se esperaba obtener y a fin de evitar sorpresas se cruzaron también los datos de tiempo de desplazamiento. Como era de esperar, los niños que tienen menos de 5 minutos caminando prefieren seguir haciéndolo, aunque hay una parte importante a la que no le importaría coger la bicicleta. Curiosamente, entre los 85 niños que acuden en coche estando a menos de 5 minutos, hay 22 que desearían seguir haciéndolo.

Salvo que existan razones mayores que se desconocen, este hábito es una clara muestra de sedentarismo que se debería tratar de corregir a nivel escolar.

## 2.9. Pregunta número 9: ¿Por qué te gustaría ir al cole de la forma que has elegido?

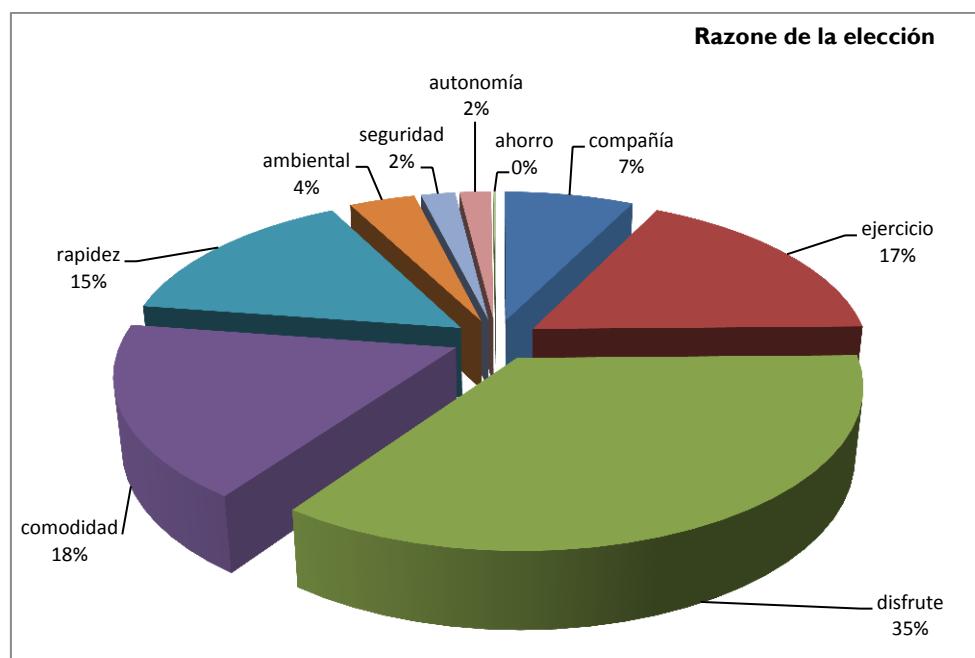
La gran mayoría de las preguntas de esta encuesta tenían respuestas cerradas, es decir, los alumnos solo podían elegir entre las opciones planteadas para facilitar el tratamiento de los datos y ofrecer resultados útiles.

De todas formas, se consideró adecuado dejar algunas preguntas con texto libre con el fin de que los escolares se pudieran expresar libremente y manifestaran aquello que consideraran adecuado.

Además de la intensa corrección ortográfica que ha sido precisa realizar (prácticamente el 75% de las frases contenían errores sintácticos u ortográficos), se ha tratado de ordenar las respuestas para facilitar su lectura.

### 2.9.1. *Valoración general*

En este caso, se realiza una valoración simple de los resultados porque el tratamiento estadístico sobre la forma elegida para acceder al colegio ya se realizó ya en la pregunta anterior.



Gráfica 87. Revisión de las razones por la que se escoge la forma de venir al colegio

En su elección sobre la forma de venir al colegio (valorada en la pregunta 8), los escolares han planteado diversas razones que se han agrupado de forma sencilla.

El grupo más numeroso (35%) ha englobado a todas aquellas razones ligadas al simple disfrute del camino, a pasarlo bien y al hecho de aprovechar el momento de ir al colegio, nada más. Es un grupo amplio en el que se recogen muchas tipologías que se podrían haber separado, pero se ha optado por simplificar para facilitar la lectura. A continuación se presenta un resumen de las frases destacadas, mientras que los archivos completos están a disposición de las personas interesadas.

|   |   |
|---|---|
| Porque me divierte más.   | Porque pruebo otra cosa                         |
| Ver la naturaleza.  | Adoro la bicicleta                              |
| Porque me gusta estirar las piernas y no molestar a los padres      | Porque es más chuli                             |
| Porque mola ir en bicicleta   | Me gusta bajar la subida                        |
| Aunque contamine, me gustaría venir al colegio con un deportivo     | Porque veo la ciudad                            |
| Porque me gusta la bicicleta y me corre el aire por todo el cuerpo. | Así me chuleo de que mi padre tiene coche       |
| No lo sé, pero me gusta   | Porque veo a más gente y porque me gusta pasear |
|   | Porque es divertido y emocionante!!             |

Otros tres grupos importantes en cuanto a referencias son la comodidad (ligada sobre todo al uso del coche y los niños que caminan y viven cerca), la rapidez (bicicleta y coche) y el ejercicio (caminar y bicicleta).

Respecto a la comodidad se observan dos tipos de razones, las que se plantean como ausencia de contacto con el exterior o esfuerzo mínimo; y la de la facilidad en el desplazamiento. La primera está ligada claramente al coche, mientras que la segunda está condicionada sobre todo a la bicicleta (y en parte a caminar).

Como ejemplo se muestran algunas de las principales frases recogidas respecto a la comodidad por los usuarios del coche:

|   |   |
|---|---|
| Porque soy muy vaga.  | Porque llego antes y así no me pesa la mochila tanto                                    |
| Porque me canso. Por pereza   | Porque si no estaría esperando durante un rato a que los coches pasen                   |
| Porque no me canso y soy rápido   | Porque uno se acostumbra a ir en coche todos los días y me resulta la forma más cómoda. |
| Porque no me tendría que levantar tan pronto                                | Porque andando es mucho tiempo  |
| Porque vivo lejos   |   |
| Porque si llevas mucho peso en la mochila y vas andando te duele la espalda |   |
| Porque me pongo música en el coche.   |   |
| Porque en el coche no te cansas y tardas menos                              |   |

Cuando se habla de rapidez sorprende que no sea un argumento exclusivo del coche. Los usuarios de la bici y los que caminan también lo presentan como una razón frecuente para justificar su elección:

| Coche   | Bicicleta   | Caminando   |
|---|---|---|
| Porque se llega antes y más tranquila                           | Porque se llega más rápido y es muy divertido                   | Lo tengo tan cerca que andando solo cuesta 2 o 3 minutos                    |
| Porque tardas mucho menos tiempo en llegar                      | Porque voy sola y voy por donde yo quiero, y me gusta.          | Porque no se tarda casi nada, no te cansas y caminar es bueno para la salud |
| Porque se llega antes y si vienes lejos tardas menos            | Porque me parece que se va más rápido y porque hago más deporte | Porque tarda menos ir andando   |
| Porque llega a tiempo y no me canso                             | Porque así tarda menos que a pie                                | Porque me cuesta menos  |
| Porque vivo lejos y si fuera en otro transporte me costaría más | Porque vas mucho más rápido y no te cansas                      | Voy más rápido  |
| Porque es más rápido y más cómodo                               |   | Porque se va muy rápido   |
| Porque si vas en coche no llegas tarde un día que vas retrasado |   |   |

En lo referente a ir acompañados, generalmente se propone el camino escolar como un lugar de encuentro con amigos y de mejora de la autonomía frente a las familias. En este sentido, es curioso que cuando se aportan razones relacionadas con ir acompañados, todavía tiene un valor importante el encuentro con los padres o los hermanos. Es posible, que según el ritmo familiar que se lleve, el camino escolar pueda ser uno de los pocos momentos en los que se puede conversar tranquilamente y disfrutar de un tiempo que los niños valoran.

| Amigos  | Familia  |
|---|--|
| Sería chulo ir todos juntos.  | Porque puedo hablar con mi familia   |
| Porque podré hablar con mis amigos como en las películas todo el camino | Me gustaría ir con mi madre  |
| Porque me encuentro con mis amigos y vecinos                            | Porque así voy con mi padre y mi hermana   |
| Porque a si conozco a otros niños                                       | Porque voy con mi hermano a veces y también voy con mi madre. A veces también voy con mi padre en el coche |
| Porque en el camino puedo quedar con amigas y subir con ellas al cole   |  |

En otros grupos se han recogido también otras frases interesantes o curiosas que se indican a continuación:

## Cuestiones ambientales

- Porque así no contaminas con la bici y haces ejercicio
- Porque no gastas combustible
- Porque andando se hace ejercicio y no se contaminan el planeta
- Andando por no contaminar la ciudad
- Porque andando no se gasta gasolina
- Porque contaminá menos y así se disfruta más de Barbastro
- Porque ir en bici no contaminá, andando tampoco y en patines tampoco
- Porque así hago más ejercicio y contaminó menos
- Porque así no estropeas el medioambiente
- Para no tener que gastar gasolina y para mover un poco las piernas



## Autonomía

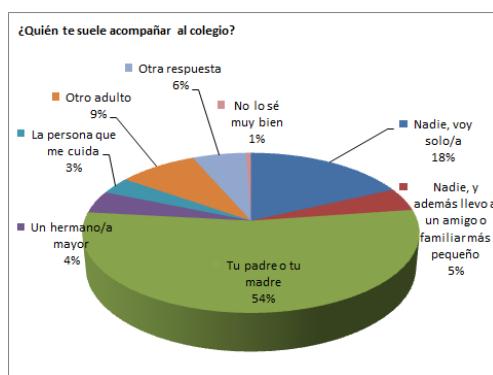
- Porque tengo ganas de ir solo andando
- Porque así puedo conocer el camino para ir al colegio
- Porque no necesitas que tus padres te lleven, ahorras energía y vas con tus amigos.
- Para saberme el camino
- Porque mis padres no me dejan ir sola y me gusta ir sola porque veo muchos niños
- Porque me gusta ir solo con mis amigos

## Ahorro económico

Porque podrás ir al colegio con mis amigos y tener menos gastos en casa  
Porque es más económico, a la vez haces ejercicio y es muy divertido

## 2.10. Pregunta número 10: ¿Quién te suele acompañar al colegio?

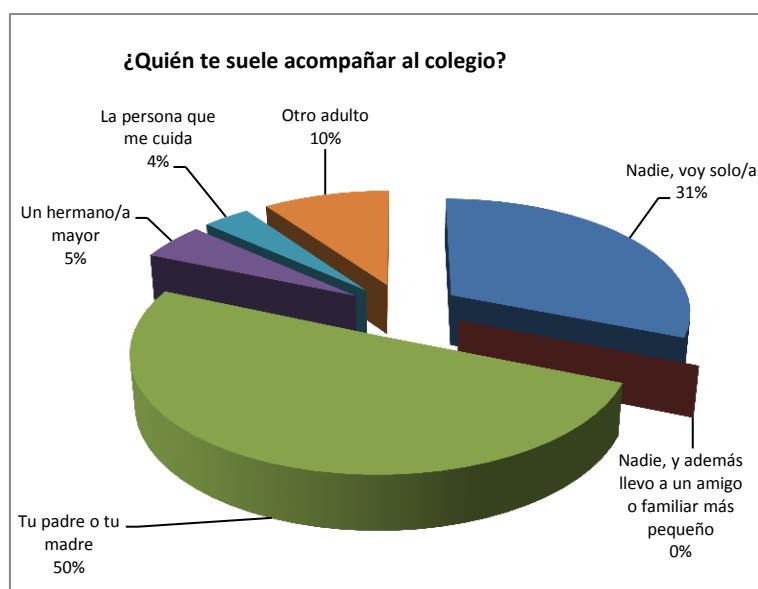
Esta pregunta se centra en los alumnos que vienen andando al colegio porque interesa saber si les acompaña un hermano mayor, un vecino, etc. Lógicamente, los niños que acuden en coche acuden con sus padres en un alto porcentaje. Como referencia, la gráfica que incluye a todos los alumnos, sería la que sigue:



Gráfica 88. Persona que acompaña a los niños al colegio.

### 2.10.1. Valoración general

Para valorar correctamente los datos, todos los análisis de esta pregunta se refieren a los niños que vienen andando. Esto hace que quede excluido el colegio San Vicente de Paul puesto que ningún alumno manifestó venir caminando.



Gráfica 89. Persona que acompaña al colegio a los niños que vienen caminando.

Se puede observar que la variación es poca frente a la gráfica general, pero aún con todo refuerzan otras figuras importantes a la hora de acompañar.

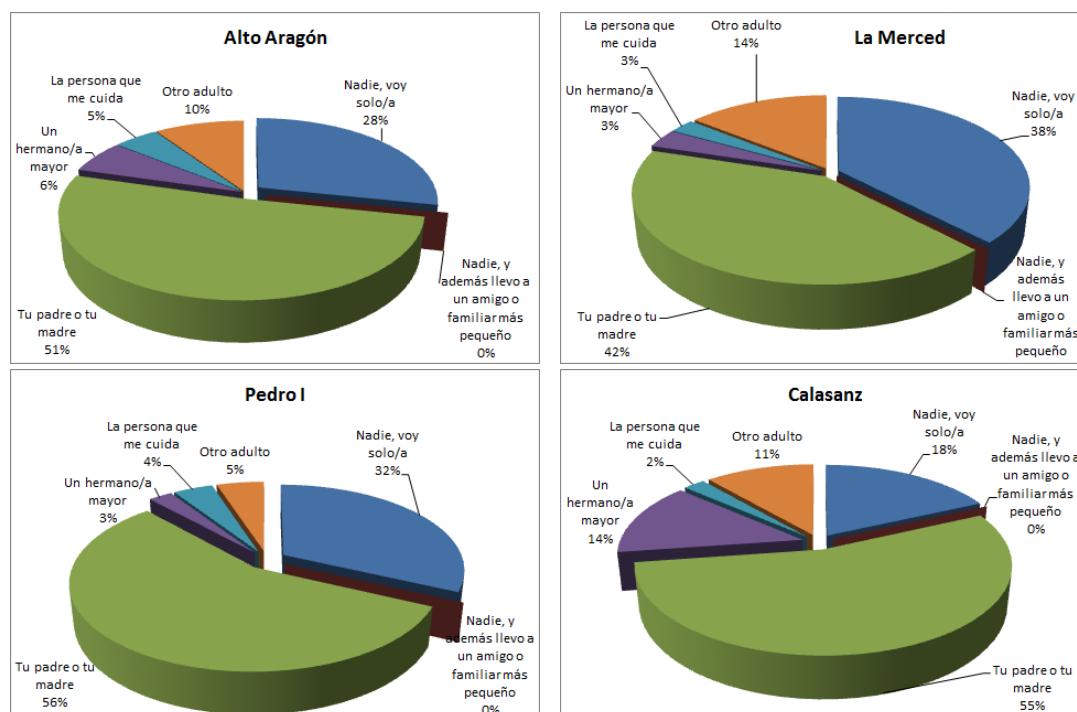
Como era de esperar, los padres y madres son los principales encargados de acercar a los niños andando al cole, pero también vemos un interesante 31% de niños que acuden solos y un 5% que corresponde a los que son acompañados por hermanos mayores.

En estas campañas, el ejemplo de otros semejante es una de las mejores herramientas que se pueden encontrar, y el hecho de disponer de un 36% de niños autónomos entre aquellos que vienen andando es una noticia muy importante.

De cara a organizar futuras actuaciones, es muy importante que conozcamos el público al que nos debemos dirigir. En este caso, analizaremos los datos para conocer los centros y las edades en los que se fomenta más la autonomía de los alumnos.

#### 2.10.2. Análisis por centros

En los cuatro centros analizados, las madres/padres acompañan a sus hijos en algo más de un 50% aproximadamente. En esta cifra apenas hay diferencias entre centros, pero resulta sorprendente ver como fluctúan las otras variables, especialmente las relacionadas con la autonomía (respuestas tipo “voy solo” o “me acompaña un hermano mayor”).

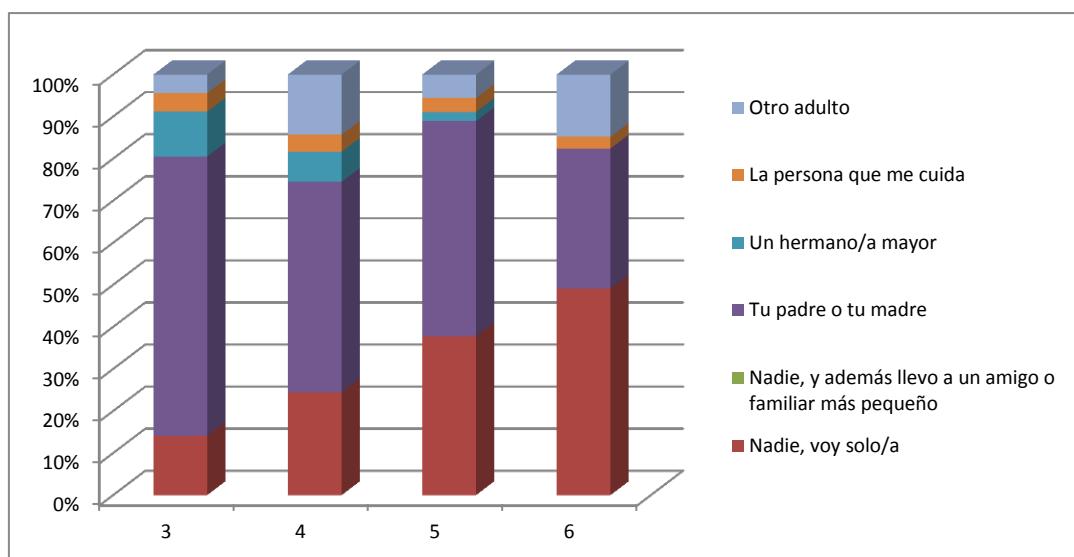


Gráficas 90 a 93. Persona que acompaña al colegio a los niños que vienen caminando.

El colegio La Merced destaca por la autonomía de sus alumnos a pesar de que la preocupación por el tráfico del entorno ha sido un elemento recurrente en preguntas anteriores. En este caso, los niños que van acompañados por sus padres o madres no llegan a superar la mitad de los desplazamientos y existe un importante porcentaje de niños que acuden solos (38%). Este colegio y el Pedro I son los que presentan un mayor índice de autonomía.

En el colegio Calasanz se presenta una particularidad curiosa. A pesar de que la autonomía escolar no es de las más altas, bastantes niños acuden acompañados de hermanos mayores (se supone que han salido del colegio porque si no incrementarían el porcentaje de autonomía). Este apoyo en las redes familiares (y también de vecinos) facilita que los escolares puedan acudir de forma semi independiente e incluso que se puedan organizar grupos que permitan que los niños acudan caminando acompañados de algún adulto, pero en grupos más numerosos.

#### 2.10.3. Análisis por edades



Gráfica 94. Evolución de la autonomía con la edad.

Lógicamente, la autonomía de los más pequeños va aumentando con la edad. Desde el 14% de los alumnos que van solos en 3º de primaria, hasta el 49% de sexto. Esta cifra es importante y supone un avance considerable, pero no hay que olvidar que la gran mayoría de los niños que acuden a un centro público y cursan sexto curso, harán el cambio a instituto y comenzarán a ir solos a partir del año que viene. Esto supone que más de la mitad de los alumnos se encontrarán con un nuevo reto, además del académico.

Esta situación se puede corregir en parte haciendo que, al menos un día a la semana, los alumnos puedan acudir de forma autónoma a clase. Es posible organizar grupos o crear el clima adecuado en el colegio para que la gran mayoría de escolares acudan andando y comprueben las bondades del camino escolar.

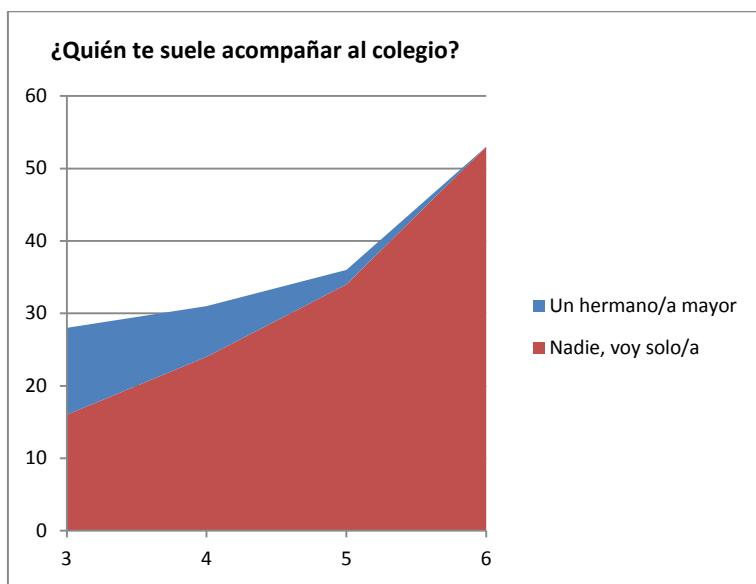
En el caso de los centros concertados, la mayoría de los alumnos continuarán cursando la ESO en el mismo centro por lo que, aunque se produzca la lógica mejora de la autonomía por la edad, no existe ese factor externo que les obligue a variar sus hábitos.

En el histograma presentado se produce un efecto óptico que puede hacer entender que los alumnos de quinto curso no evolucionan en su autonomía y que van más acompañados que los de cuarto. Realmente, los alumnos de quinto no tienen una reducción tan importante como la de otros cursos, pero no llegan a ser superados por los de tercero. Al incrementarse, en este caso sí, el número de niños que acuden solos, la representación puede ser confusa.

| ¿Quién te suele acompañar al colegio? | 3  | 4  | 5  | 6  |
|---------------------------------------|----|----|----|----|
| Tu padre o tu madre                   | 75 | 49 | 46 | 36 |

Tabla 7. Evolución de la autonomía infantil

En la siguiente gráfica se puede comprobar de forma más clara cómo la edad es un elemento lógicamente condicionante de la autonomía.



Gráfica 95. Detalle de la evolución de la autonomía con la edad.

## 2.11. Pregunta número 11: Si vienes en coche, la persona que conduce...

Esta pregunta no atañe en absoluto a los niños, sino que va dirigida claramente a conocer el comportamiento de los adultos y buscar explicaciones a los problemas de tráfico existentes en torno a los colegios para de esa forma poder pensar en soluciones.

Los salvo el colegio Alto Aragón, todos los centros educativos disponen de aparcamientos disuasorios de gran capacidad en un radio menor de 2 minutos caminando. En dos casos (La Merced y Pedro I) el aparcamiento es colindante con el colegio, mientras que en Calasanz es preciso acudir al parque ubicado al otro lado del río. Aunque éste parezca alejado, se ha comprobado personalmente que el tiempo de recorrido no es superior a los 2 minutos al ritmo de un niño de tercero de primaria.

En el caso del Colegio San Vicente de Paul no existe un aparcamiento como tal que pueda dar cabida a todos los coches que llegan en una mañana. No obstante, a lo largo de la calle Camino Real de Zaragoza, donde se ubica el centro, existen 250 metros de plazas para aparcar en batería.

Los alumnos del colegio Alto Aragón son los que tienen menos facilidades para acceder a un parque amplio en el entorno del colegio. El más cercano es el ubicado en el recinto ferial, localizado a 450 metros (unos 5 minutos andando).

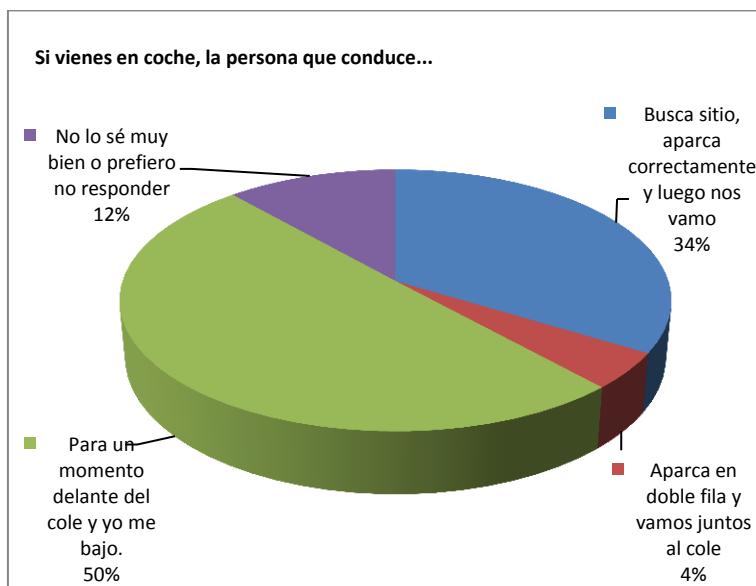
### 2.11.1. Valoración general

En la siguiente gráfica general se puede observar que el porcentaje de personas que aparcan correctamente y luego acompañan a sus hijos al colegio es bastante reducido (34%). Esto supone que se emplean diferentes formas para dejar a los hijos (parar un momento o aparcar en doble fila) que van a complicar el tráfico y empeorar la seguridad vial de los niños.

Estas acciones son especialmente perjudiciales para los alumnos que acuden caminando o en bicicleta, porque se encuentran con un centro completamente rodeado de coches en movimiento. En estos casos, el riesgo de accidente es bastante elevado si tenemos en cuenta la altura de los niños y su capacidad de atención al tráfico en algunos momentos (corren, juegan, van hablando con amigos, etc.).

Entendemos que este dato debería ser una primera llamada de atención para que los padres mejoren su comportamiento, pero sobre todo para que el ayuntamiento disponga las medidas adecuadas (disponibilidad de zonas cercanas de aparcamiento y regulación y control del tráfico).

Como se puede comprobar, la fórmula más habitual es la de para delante del colegio y dejar que bajen los niños, por lo que se supone que las calles de acceso al colegio deberían quedar básicamente colapsadas por los padres de los alumnos (excepto en el colegio San Vicente de Paul que se trata de una carretera y dispone de mayor anchura).



Gráfica 96. Visión general de la forma de acceder con el vehículo.

Este dato general puede servir para tener una referencia global de la situación, pero es preciso valorar los resultados colegio a colegio en función de las infraestructuras existentes.

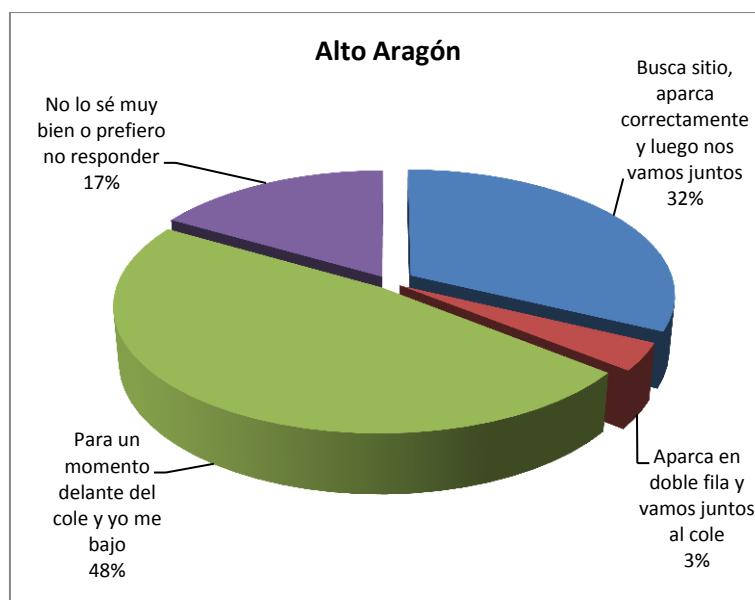
Como es comprensible, los datos que se muestran se refieren solamente a los alumnos que llegan en coche al centro.

### 2.11.2. Análisis por centros

Iniciamos la valoración de los resultados de los centros con el colegio Alto Aragón. Como hemos comentado anteriormente, este centro no dispone de aparcamientos cercanos. En todo caso, que un 48% de los conductores mantenga la costumbre de dejar a los hijos parando un momento, se considera un valor elevado.

La entrada al centro no se realiza por la Avenida del Cinca sino por la calle perpendicular Grupos Escolares, empleada básicamente para acceder al colegio. Puede ser que este hecho facilite que no se congestione demasiado la avenida principal en las horas punta.

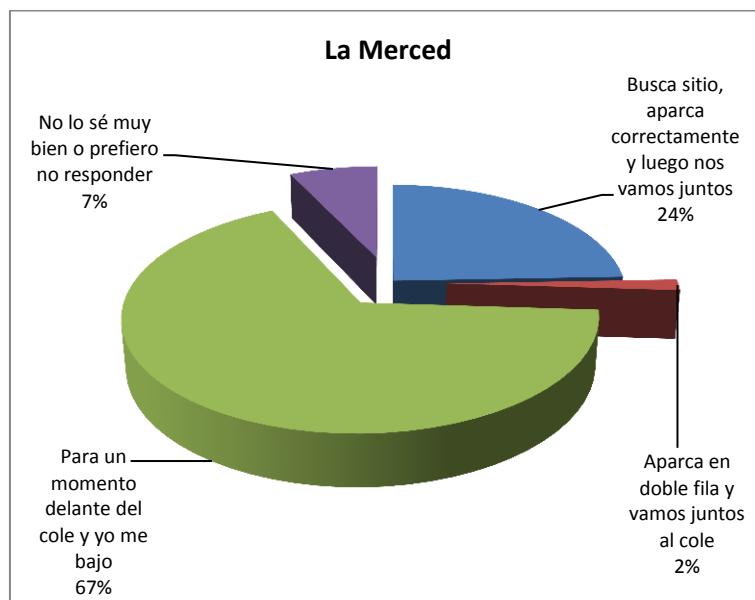




Gráfica 97. Llegada en vehículo de los alumnos del colegio Alto Aragón.

Casi la mitad de los niños que llegan en coche lo hacen bajando mientras sus padres paran un momento delante del colegio. En función de los datos de la encuesta, esto supone que hay 40 coches (más los que paran en doble fila) en el entorno del colegio justo en el momento de mayor afluencia de niños.

Pero si la cifra del Alto Aragón puede resultar preocupante, mucho más lo es la del colegio La Merced. No solo porque se alcance el 68% de los alumnos que se bajan rápidamente delante del colegio, sino porque éste dispone de un amplio solar habilitado para el parque del cementerio, justo en frente del colegio.



Gráfica 98. Llegada en vehículo de los alumnos del colegio La Merced.

En la siguiente imagen, obtenida de google maps, se puede apreciar el gran espacio de aparcamiento existente delante del colegio y que, al parecer, solo emplean el 24% de las familias.

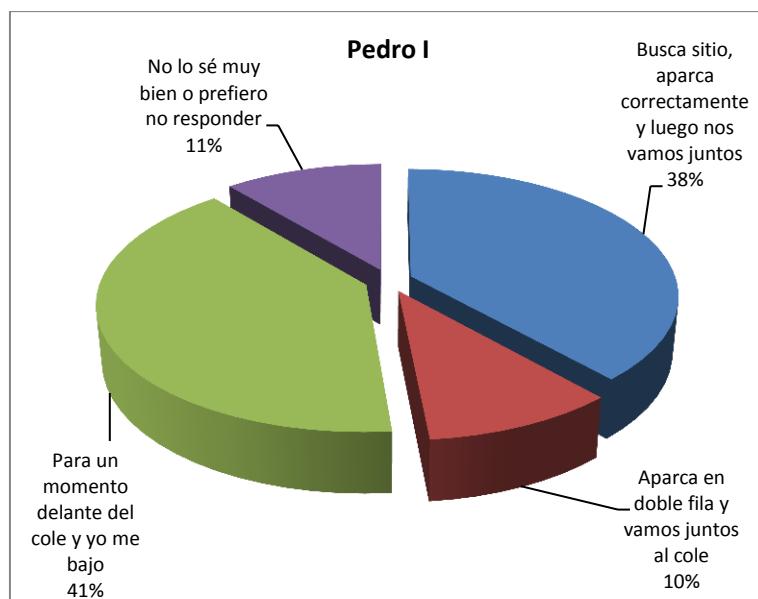
Además, este parquin tiene la especial ventaja de no tener acceso directo en coche desde la misma calle del colegio, por lo que se evitan también los posibles accidentes en la entrada y la salida de los niños que caminan o van en bicicleta.



El aparcamiento en doble fila es casi imposible en la calle del colegio (doble sentido y anchura limitada) por lo que este comportamiento parece ser prácticamente anecdótico.

En el caso del colegio Pedro I, la cifra de “desembarco” de niños es menor y comienza a aumentar el porcentaje de padres que aparcan correctamente. No obstante, no deja de sorprender que en colegios como este, que al igual que La Merced, dispone de amplias zonas de aparcamiento (en este caso, un aparcamiento en batería de amplias plazas frente al colegio y un descampado en la parte posterior), todavía sean tan elevadas las cifras.

Evidentemente, estos dos casos se trata más de una cuestión de educación vial de las familias más que de un problema de facilidades para el aparcamiento.

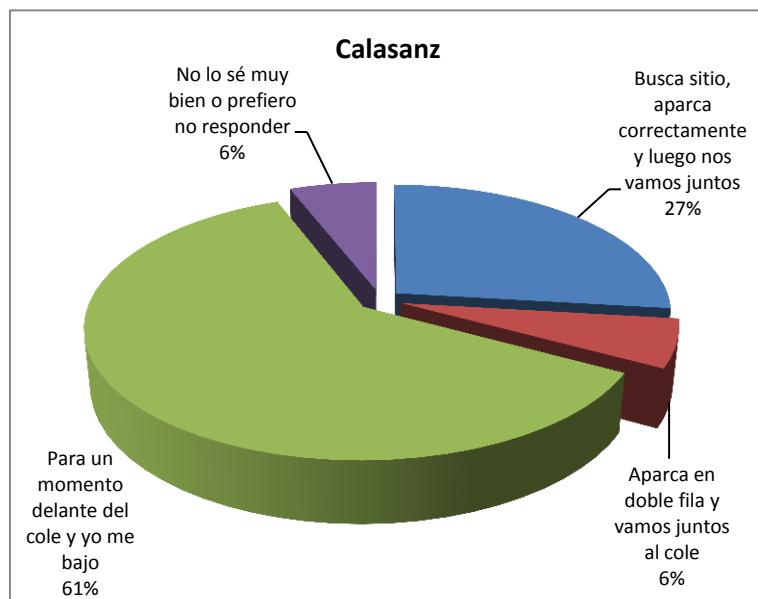


Gráfica 99. Llegada en vehículo de los alumnos del colegio Pedro I.



En las anteriores imágenes se pueden comprobar las amplias zonas de aparcamiento ubicadas en el entorno inmediato al colegio.

A pesar de que el colegio Calasanz tiene un elevado índice que alumnos que llegan en coche diariamente (39%), su ubicación en pleno casco histórico de Barbastro con calles estrechas y algunas sin aceras, hace que se planteen serios problemas para poder dejar a los niños en condiciones de seguridad adecuada.



Gráfica 100. Llegada en vehículo de los alumnos del colegio Calasanz.

La dificultad, incluso para parar en doble fila, hace que la gran mayoría de los alumnos de este centro baje en una parada rápida delante del colegio. Teniendo en cuenta el tránsito habitual de la calle (incluso sin tratarse de hora punta escolar) se sobre entiende que los problemas de tráfico pueden ser importantes.

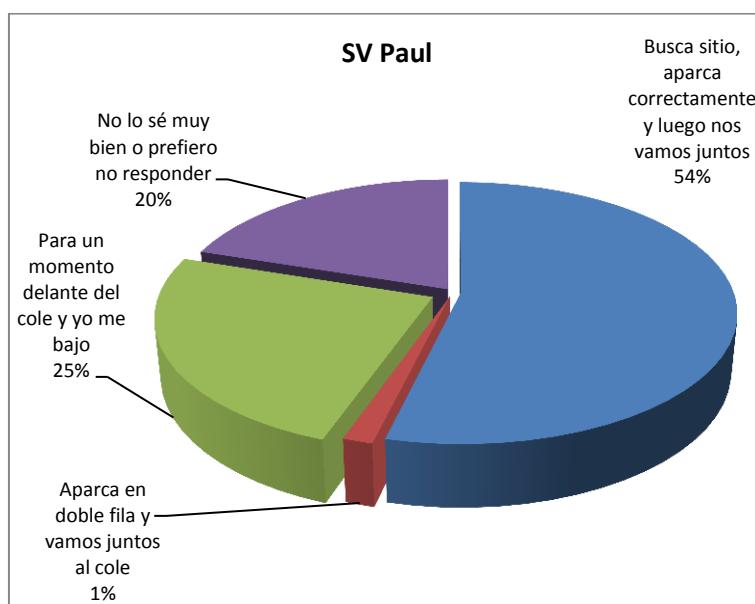
Sin ser un caso tan claro como el del colegio La Merced, se da la circunstancia de que existe un parque disuasorio a escasos 200 metros tal y como se muestra en la imagen.

Parece ser que un 27% de los padres emplea esta opción, pero debería ser una cuestión casi obligatoria teniendo en cuenta la densidad de tráfico de la calle y la suma de elementos que dificultan la seguridad de los más pequeños (aceras a ras de calzada y estrechas, esquinas sin visibilidad, confluencia de calles en cuesta, etc.)



Es posible que la ubicación del colegio en una carretera y la disponibilidad de aparcamientos a lo largo de la acera facilite un buen comportamiento de los padres a la hora de dejar a sus hijos. El 54% de los alumnos que llegan al colegio lo hacen acompañados de sus padres una vez que se ha aparcado el coche correctamente en un lugar seguro.

De todas formas, no deja de ser significativo que sea necesario felicitarse porque un poco más de la mitad de los padres que conducen tienen un comportamiento adecuado y no ponen en peligro la salud de sus hijos y las de otros compañeros. Esta cifra del 54% (muy buena comparada con el resto de centros) debería estar próxima al 100% si se quisiera mantener unos niveles correctos de seguridad vial.

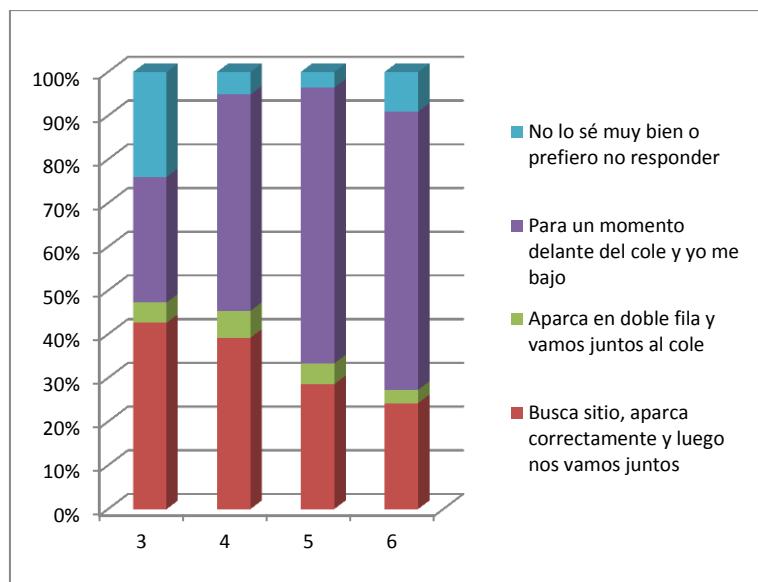


Gráfica 101. Llegada en vehículo de los alumnos del colegio San Vicente de Paul.

En este caso, por tratarse de una carretera, el aparcamiento en doble fila es casi imposible.

### 2.11.3. Análisis por edades

Solo a modo de curiosidad se presenta una gráfica que, en principio, también estaría ligada a la autonomía, aunque en este caso tendría un efecto negativo para la salud.



Gráfica 102. Evolución con la edad de la forma de aparcar y bajar del coche.

Viendo la gráfica está claro que el aumento de la edad y el hecho de que los niños se puedan desenvolver solos con mayor soltura, se traduce en un mayor aumento de malos usos del vehículo porque se les deja que bajen delante del colegio sin tener que parar.

La duda es por qué las familias que dedicaban un tiempo a aparcar correctamente y acercarse con los hijos al colegio dejan de hacerlo. Realmente es más cómodo para los conductores, pero está claro que es posible mantener esta conducta. Si la encuesta se hubiera realizado entre las familias de los alumnos de infantil es casi seguro que la cifra se dispararía casi al 100% sumando las personas que aparcan en doble fila.

Existen casos concretos como el del colegio Pedro I, en el cual es posible encontrar aparcamiento muy fácilmente cerca del colegio, en el que la cifra de personas que aparcan correctamente pasa de 24 para los alumnos de 3º a 2 solamente en los alumnos de 5º. Estas cifras hay que tratarlas con prudencia teniendo en cuenta la población estadística de la encuesta, pero dan una idea clara de cuál es la evolución con los años.

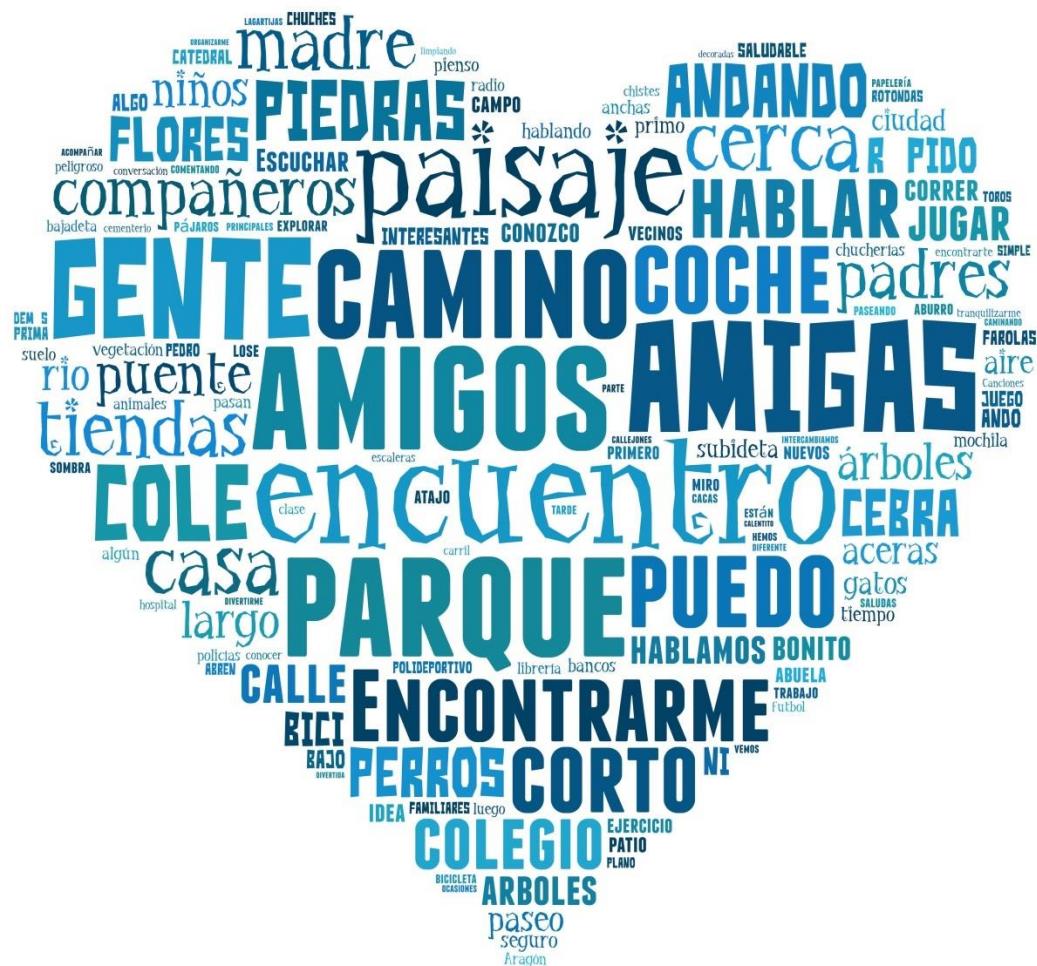
2.12. Pregunta número 12: ¿Qué es lo que más te gusta del camino al colegio?

La pregunta 12 y la pregunta 13 no ofrecían opciones de respuesta, sino que se trataba de un texto libre para que los niños pudieran expresar aquello que sintieran.

Los aspectos concretos del diagnóstico se tratan en el resto de preguntas, por lo que en este caso, se buscaba más un valor emotivo para que los niños pudieran ser conscientes de lo que les aporta el camino escolar y de qué forma se puede mejorar.

El listado de frases (más de 700 por pregunta) está disponible como documento aparte y en este espacio se citan solamente algunas más relevantes a modo de ejemplo.

Se ha preparado una imagen en la que se representan las palabras más repetidas para ayudar a su lectura.



2.13. Pregunta número 13: ¿Qué es lo que menos te gusta del camino al colegio?

En la pregunta anterior, los niños demostraron el valor de los pequeños detalles cotidianos porque descartaban como elementos positivos aspectos que a los adultos les podrían parecer banales. A algunos les gustaba pasar por delante de las casas de sus abuelos, cruzarse con un primo que va a otro colegio o disfrutaban del aire fresco.

Cuando se valoran los aspectos negativos se pone de manifiesto que los niños son muy sensibles a la limpieza y el orden. Los excrementos de perro han sido nombrados en 65 ocasiones, el tráfico en 62 y los coches en general, en 52.



#### 2.14. Pregunta número 14: ¿Sueles jugar en la calle con tus amigos/as?

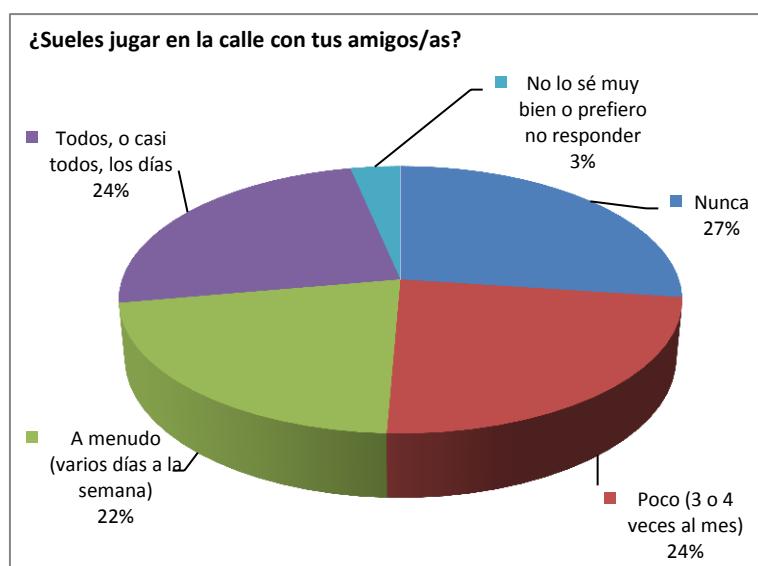
Esta pregunta forma parte de dos cuestiones que nos van a ayudar a conocer el índice de autonomía de los alumnos barbastrenses:

- ¿Sueles jugar en la calle con tus amigos/as?
- ¿Vas a comprar solo/a a los comercios cercanos?

En principio se busca comprobar si estos hábitos están relacionados con la forma en la que llegan al colegio o influyen otras cuestiones independientes.

Realmente, las respuestas a estas preguntas se podrían haber tratado de forma conjunta, pero se ha optado por seguir con el mismo formato de informe para facilitar una lectura rápida y para permitir los capítulos de forma independiente si se considerar necesario.

##### 2.14.1. Valoración general



Gráfica 100. Porcentaje de niños y niñas que juegan en la calle.

Esta gráfica aporta un curioso reparto a cuartos entre los diferentes hábitos de los barbastrenses. En este caso, la información general nos va a ser poco útil, puesto que está condicionada por otros elementos que iremos viendo (horarios, extraescolares, ubicación del colegio, etc.).

En una visión inicial sorprenden la elevada proporción de niños que tienen tiempo y facilidad para jugar todos los días en la calle y también su opuesto: los que no bajan nunca. Esta última cifra significa que hay 204 niños sobre 752 que no comparten el espacio público y que, por lo tanto no tienen un mínimo grado de autonomía que les haría ir descubriendo su entorno y familiarizarse con él.

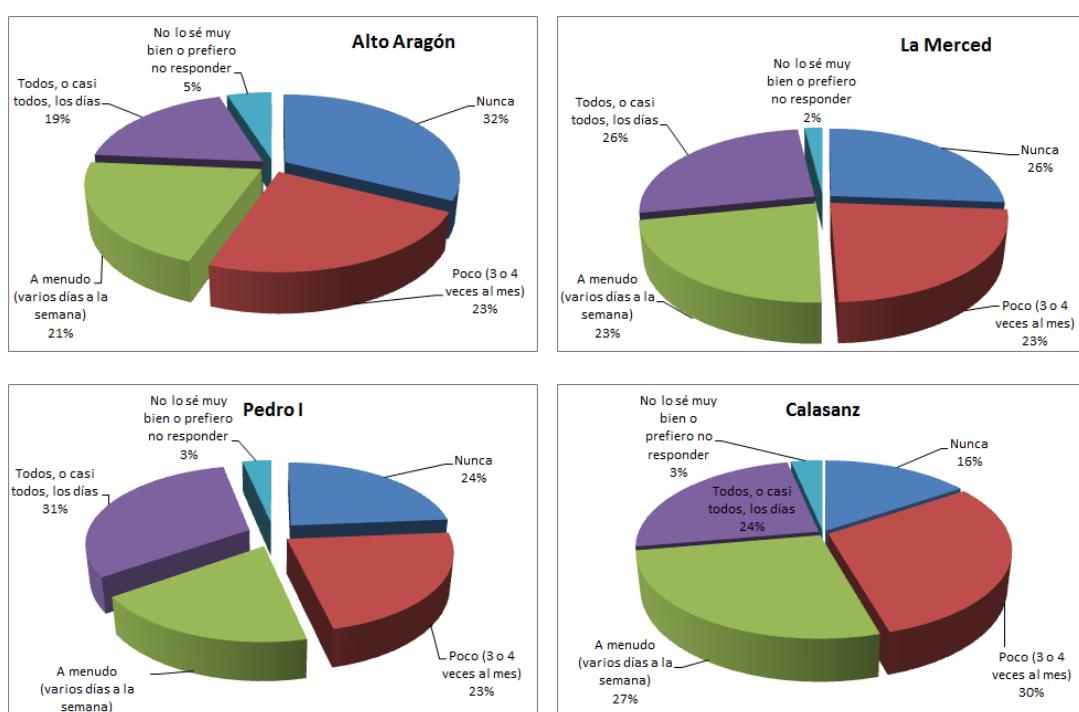
Una de las claves para garantizar el camino escolar es que los niños se encuentren seguros en la calle, que conozcan su espacio y que dominen el entorno. Otro aspecto muy importante es que los padres confíen en sus hijos y en que éstos sepan responder a las dificultades que se van a encontrar fuera de casa. Ambos logros se pueden conseguir fomentando el juego en la calle con amigos y sin que los padres tengan que estar dirigiendo o tutelando sus juegos.

No se trata de que niños de tercero de primaria estén jugando solos toda la tarde sin ningún tipo de control, pero sí que es bueno que durante algún tiempo no sientan la presencia directa de los padres (que pueden estar unos metros más alejados) y que tomen sus propias decisiones.

Como se ha dicho, el hecho de que los niños jueguen en la calle mejora las habilidades y aporta recursos para manejarse en el camino escolar. No obstante, se ha podido comprobar en el ámbito de esta encuesta que no existe una relación clara a nivel estadístico. Es decir, no hay una gran diferencia de juego en la calle entre los niños que acuden caminando al colegio y los que hacen con sus padres. Como se podrá comprobar, las variaciones vienen condicionadas por el centro en el que se estudia (hecho que puede condicionar indirectamente la zona en la que se habita, el tiempo disponible para el juego, etc.).

#### 2.14.2. Análisis por centros

En este caso, existen cuatro centros que presentan una gran similitud en sus cifras. Como cabría pensar, son los cuatro colegios ubicados en el casco urbano.

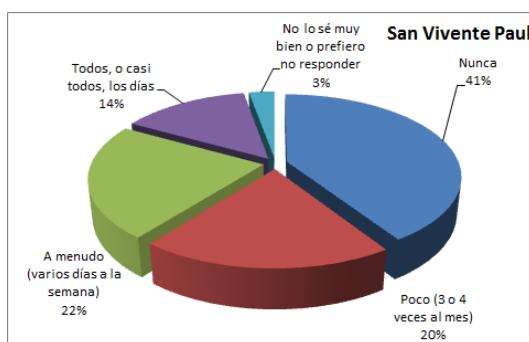


Gráficas 101 a 103. Porcentaje de niños y niñas que juegan en la calle en función del colegio.

Teniendo en cuenta que los cuatro centros presentan un reparto de procentajes muy similar, se entiende que la principal diferencia entre los cinco colegios es que los alumnos acudan a un colegio relativamente cercano a su casa y que comparten espacio de juegos.

En función de la experiencia de otras poblaciones, los niños que van a colegios cercanos tienen mucha mayor facilidad para jugar en la calle porque conocen a la gran mayoría de los amigos. Además, el hecho de realizar el camino al colegio andando facilita que se establezcan lazos que facilitarán mucho el establecimiento de redes en el tiempo de ocio.

Por el contrario, los alumnos que son “evacuados” en coche, es fácil que incluso desconozcan donde residen el resto de sus compañeros. Esta conducta no está comprobada en Barbastro, pero a tenor de los resultados de las gráficas, parece ser que se repiten los comportamientos de otras poblaciones.

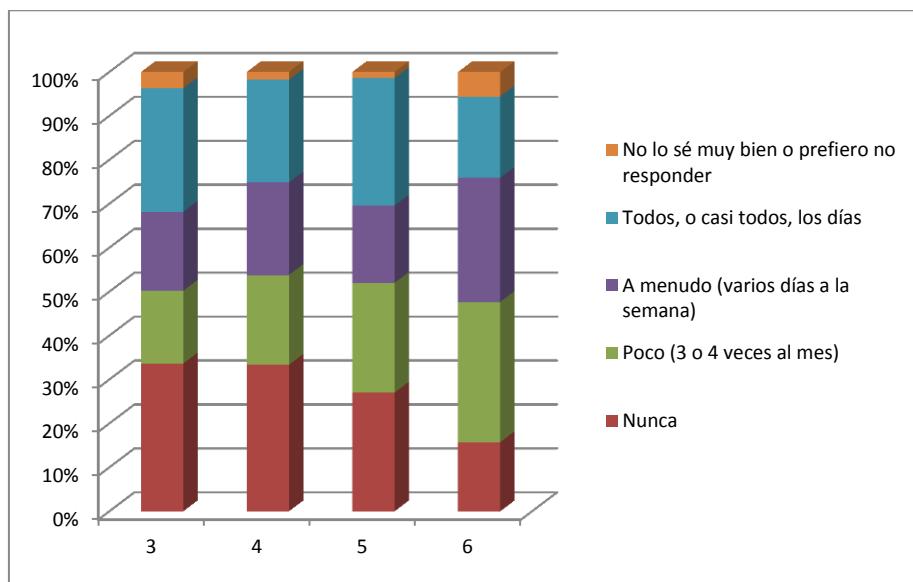


Gráfica 104. Porcentaje de niños y niñas que juegan en la calle en función del colegio.

En el caso del colegio San Vicente de Paul, la variación no resulta excesiva pero presenta un cambio suficiente como para poder considerarlo significativo. Dado que Barbastro no es municipio demasiado grande, es probable que los alumnos se conozcan en la calle y no manifiesten comportamientos de aislamiento que se presentan en las grandes ciudades cuando los alumnos se desplazan en coche a colegios lejanos y los niños no conocen a los vecinos de su edad y, por lo tanto, apenas juegan con ellos.

#### 2.14.3. Análisis por edades

Lógicamente en esta pregunta encontramos una evolución de la autonomía ligada a la edad. Es lógico pensar que conforme se hacen mayores los niños tienen más capacidad y más recursos para desenvolverse en el juego de la calle. Los padres, confían más en ellos y les permiten salir a jugar con mayor asiduidad.

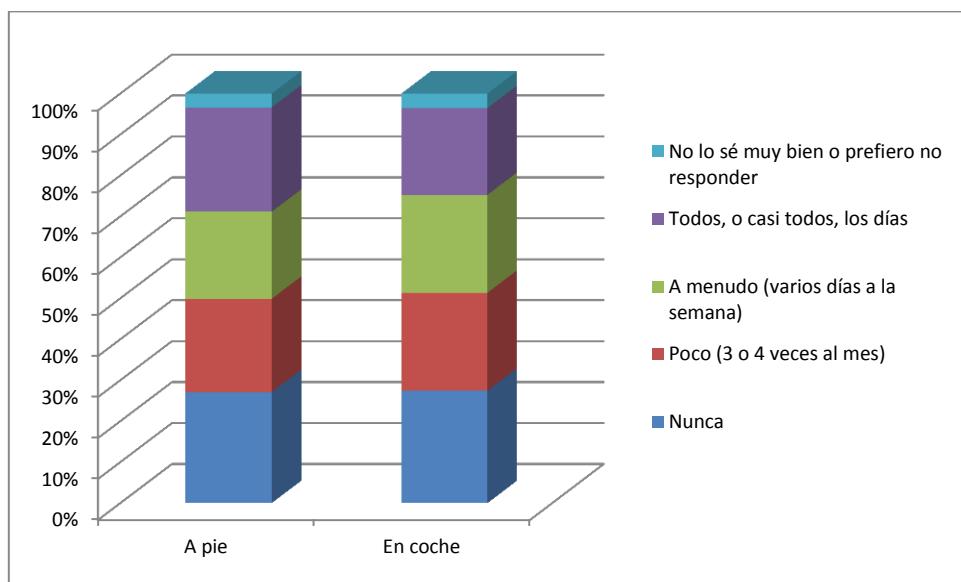


Gráfica 105. Evolución del porcentaje de niños y niñas que juegan en la calle en función de la edad.

A pesar de que se muestra una notable reducción de los niños que no juegan nunca en la calle, el porcentaje de los más asiduos no aumenta en consonancia por la edad. Se supone que la mayor carga de trabajo escolar influye en este comportamiento.

#### 2.14.4. Análisis en función del tipo de desplazamiento

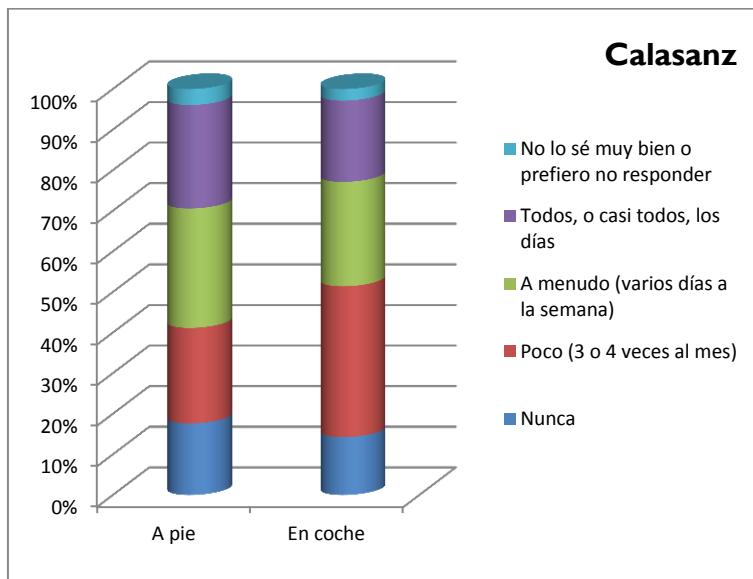
Como se comentaba anteriormente, no se ha podido comprobar de forma estadística que exista una relación directa entre la fecuencia de juego en la calle y la forma de acceso al colegio. De hecho, se observa un patrón casi idéntico en ambos casos.



Gráfica 105. Porcentaje de niños y niñas que juegan en la calle en función del tipo de desplazamiento

En los tres colegios públicos, que se supone que acogen a niños de la zona en la que se encuentra ubicado el centro, las gráficas que se presentan son prácticamente un calco, independientemente de que se acuda andando o en coche.

Si pudiera existir alguna diferencia reseñable, sería en el colegio Calasanz. Un colegio concertado al que se supone que acuden niños de diferentes puntos de Barbastro.



Gráfica 105. Porcentaje de niños y niñas que juegan en la calle en función del tipo de desplazamiento y colegio.

Como se puede comprobar, los niños que acuden caminando al colegio tienen un porcentaje mayor en la franja de juego habitual (varios días a la semana). Se supone que el hecho de acudir andando hace que se comparten rutas y se estrechen los lazos entre los vecinos para poder jugar luego.

Teniendo en cuenta las distancias de Barbastro, y en base a las respuestas de la pregunta 3, en ningún caso se considera que el hecho de acudir en coche suponga un mayor tiempo de desplazamiento y que ello se traduzca en menos tiempo disponible para jugar.

En futuras preguntas, especialmente en la 15 y en la 17 se relacionarán las respuestas a este apartado con el fin de tratar de establecer una relación entre la autonomía de los escolares y el desplazamiento al colegio.

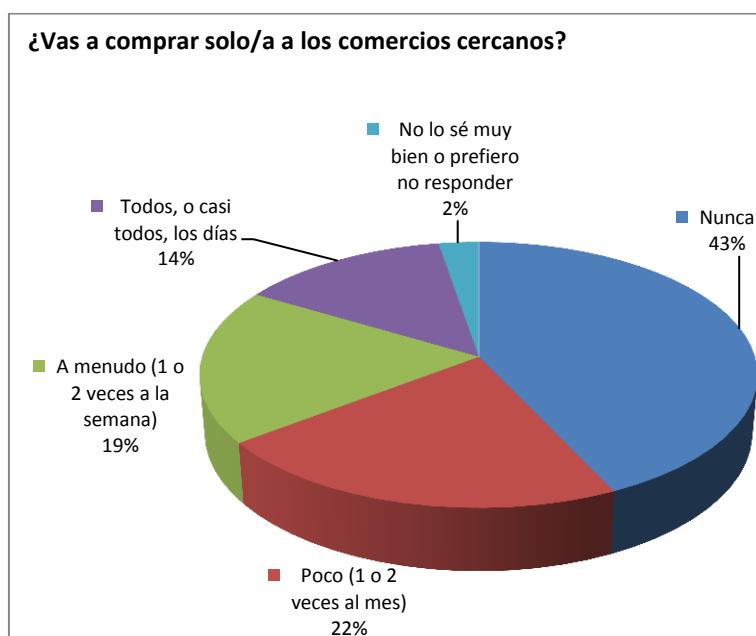
## 2.15. Pregunta número 15: ¿Vas a comprar solo/a a los comercios cercanos?

Al igual que en el caso anterior, la inclusión de esta pregunta en la encuesta obedecía al objetivo de tratar de relacionar los hábitos cotidianos que implican autonomía con el desplazamiento al colegio.

La pregunta anterior, relacionada con el juego en la calle, podría tener una relación directa en base al conocimiento del barrio, a las redes realizadas por los niños, etc. En este caso, podría tratarse de conductas aisladas que no influirían la una en la otra. Solamente la confluencia de ambas denotaría un grado mayor de autonomía.

### 2.15.1. Valoración general

Esta pregunta habrá que valorarla convenientemente en función de la edad porque ésta va ser un factor condicionante en gran medida. En todo caso, haciendo una revisión general se puede comprobar que la gran mayoría de los niños no suelen hacer recados (el 65% de los escolares hacen, como mucho, uno o dos recados al mes).

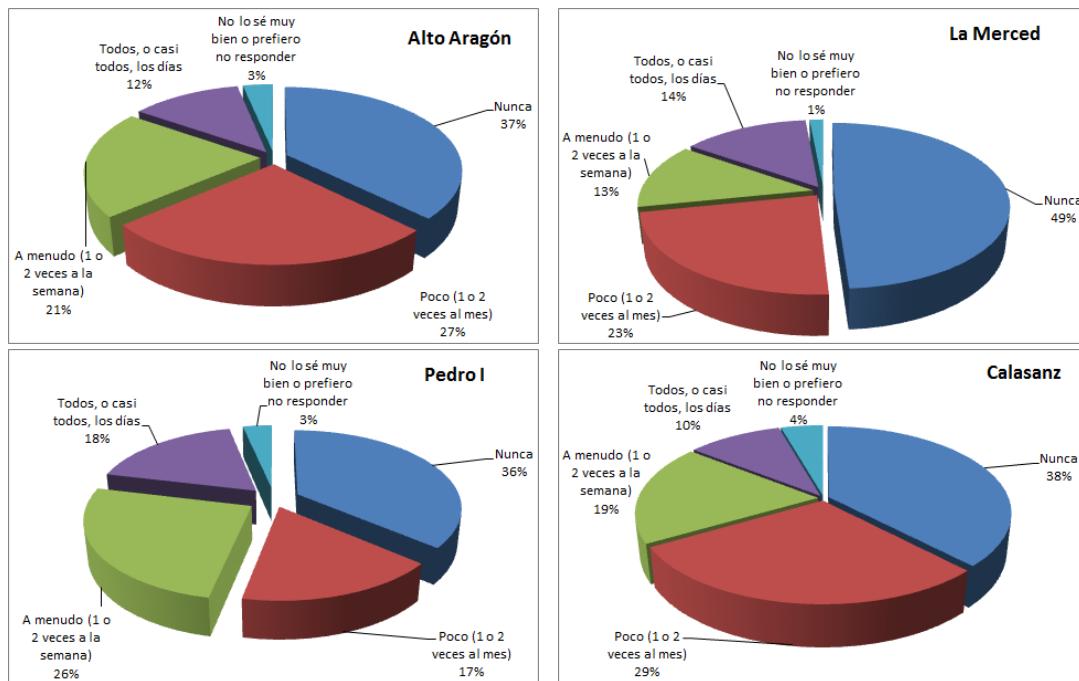


Gráfica 106. Porcentaje de niños y niñas que van a comprar solos.

Sin embargo, existe un esperanzador 14% que compra sin la compañía de los adultos todos o casi todos los días. Se supone que esta cifra aumentará con la edad y que, en principio, seguirá la tendencia de realizar el camino escolar de forma autónoma que presentan los escolares a partir de cuarto curso.

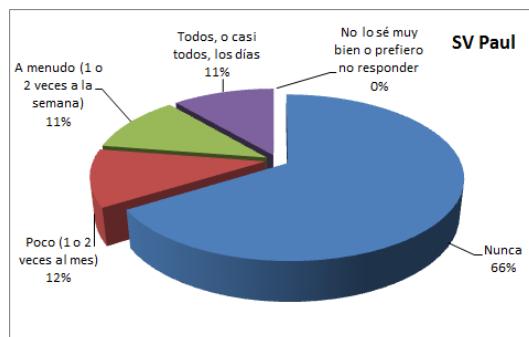
## 2.15.2. Análisis por centros

El análisis por centros no debería de aportar información relevante pero curiosamente confirma una relación con los resultados de la pregunta anterior referida al juego en la calle. Existe un grupo más o menos uniforme formado por los colegios ubicados en el casco urbano en el que se reproducen los hábitos más o menos similares.



Gráficas 107 a 109: Porcentaje de niños y niñas que van a comprar solos en función del centro educativo.

Como en el caso anterior, el colegio San Vicente de Paul presenta unos datos más desfavorables en temas de autonomía, puesto que la cifra de niños que no suelen hacer recados es nunca o casi nunca es muy alta y supera al 75% de la población entrevistada en el centro. Evidentemente, este resultado no está condicionado por el centro en el que se cursan los estudios, pero es evidente que existe una conexión entre los hábitos que denotan la autonomía de los alumnos (acudir al colegio, jugar en la calle y hacer compras en comercios cercanos).

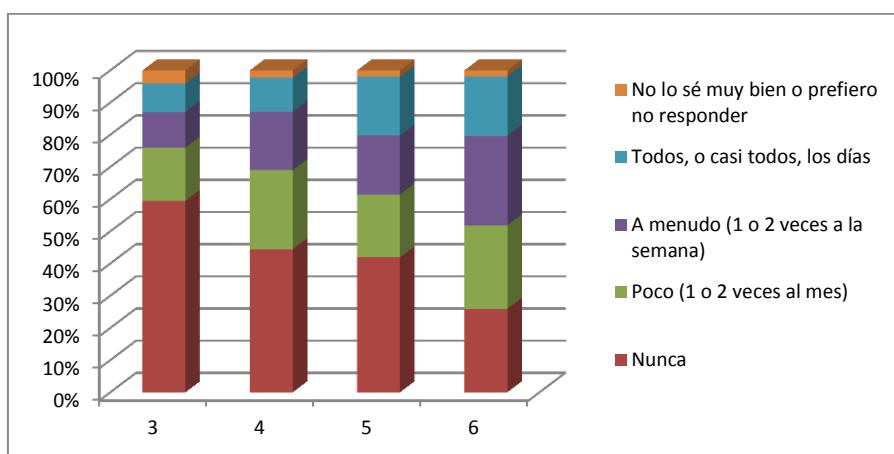


Gráfica 110: Porcentaje de niños y niñas que van a comprar solos en función del centro educativo.

### 2.15.3. Análisis por edades

Independientemente del colegio, que aunque no incida directamente en la autonomía, sí que parece que está ligado a ciertos hábitos que condicionan la autonomía, el factor que más va a incidir en la facilidad para que los niños se desenvuelvan solos es, evidentemente la edad. Se pudo comprobar en la pregunta relacionada con el juego en la calle, pero como se comentaba, es posible que el aumento de autonomía coincida con una mayor carga escolar y por ello los resultados no sean demasiado espectaculares.

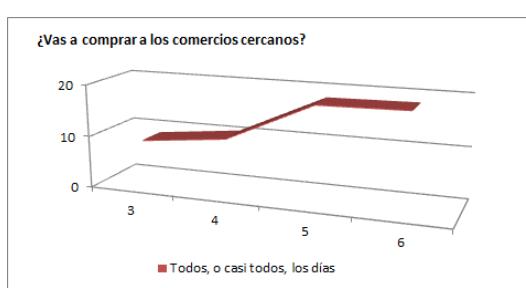
En este caso no hay duda que el incremento de la edad va ligado a una mayor responsabilidad y confianza por parte de los adultos para que los niños puedan hacer recados.



Gráfica 111: Evolución del porcentaje de niños y niñas que van a comprar solos en función de la edad

Es fácilmente comprobable como la cantidad de niños que nunca hacen recados va bajando desde el 59% de los alumnos de tercero, hasta el 26% de sexto.

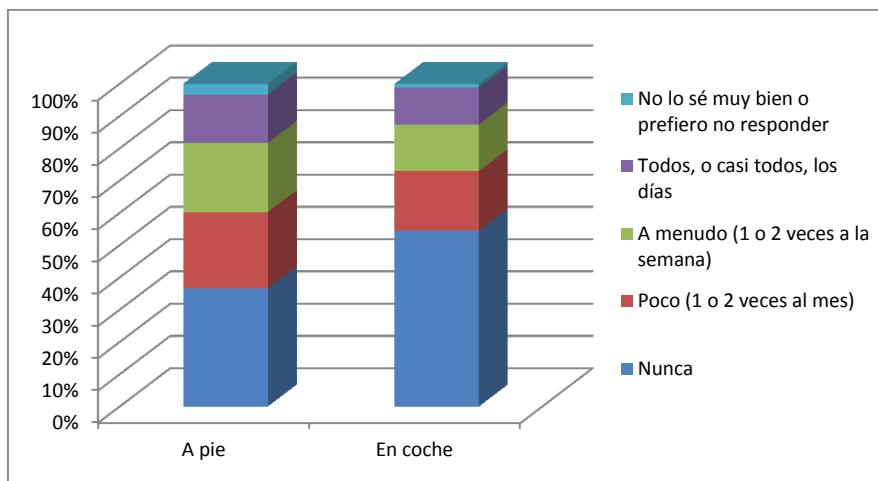
Resulta curioso comprobar que el porcentaje de escolares que hacen recados todos o casi todos los días se mantiene ligeramente estable a pesar del lógico incremento de la edad. Esto hace pensar que los niños que adoptan hábitos autónomos lo hacen desde edades tempranas y los mantienen con el tiempo.



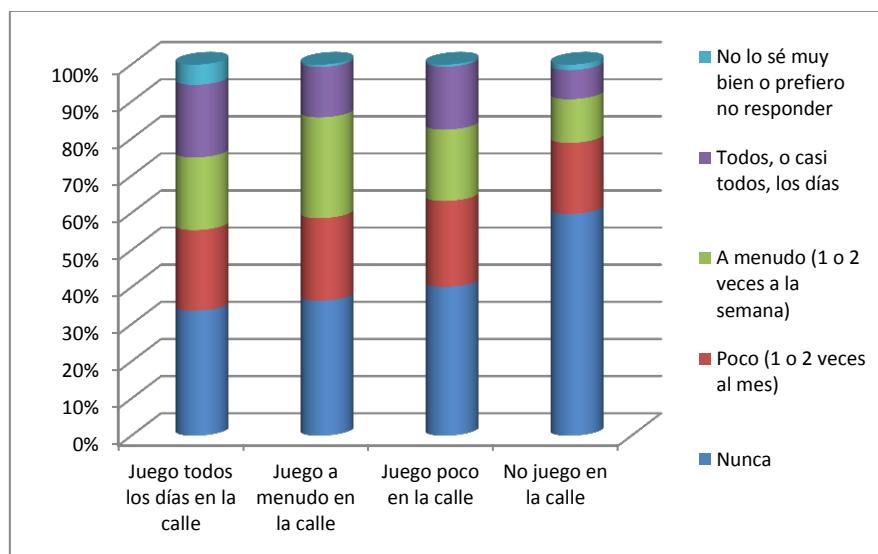
Gráfica 112: Evolución del porcentaje de niños y niñas que van a comprar solos en función de la edad

#### 2.15.4. Comparativa final

Cerrando esta comparativa ligada a la autonomía, se ofrecen los datos contrastados con la forma de desplazamiento. Se entiende que no existe un factor que actúe primero, sino que se tratar de una suma de hábitos o actitudes, tanto de padres como de hijos, pero está claro que los niños que caminan son más autónomos en diferentes ámbitos de la vida.



Gráfica 113: Porcentaje de niños que van a comprar solos en función del tipo de desplazamiento al colegio



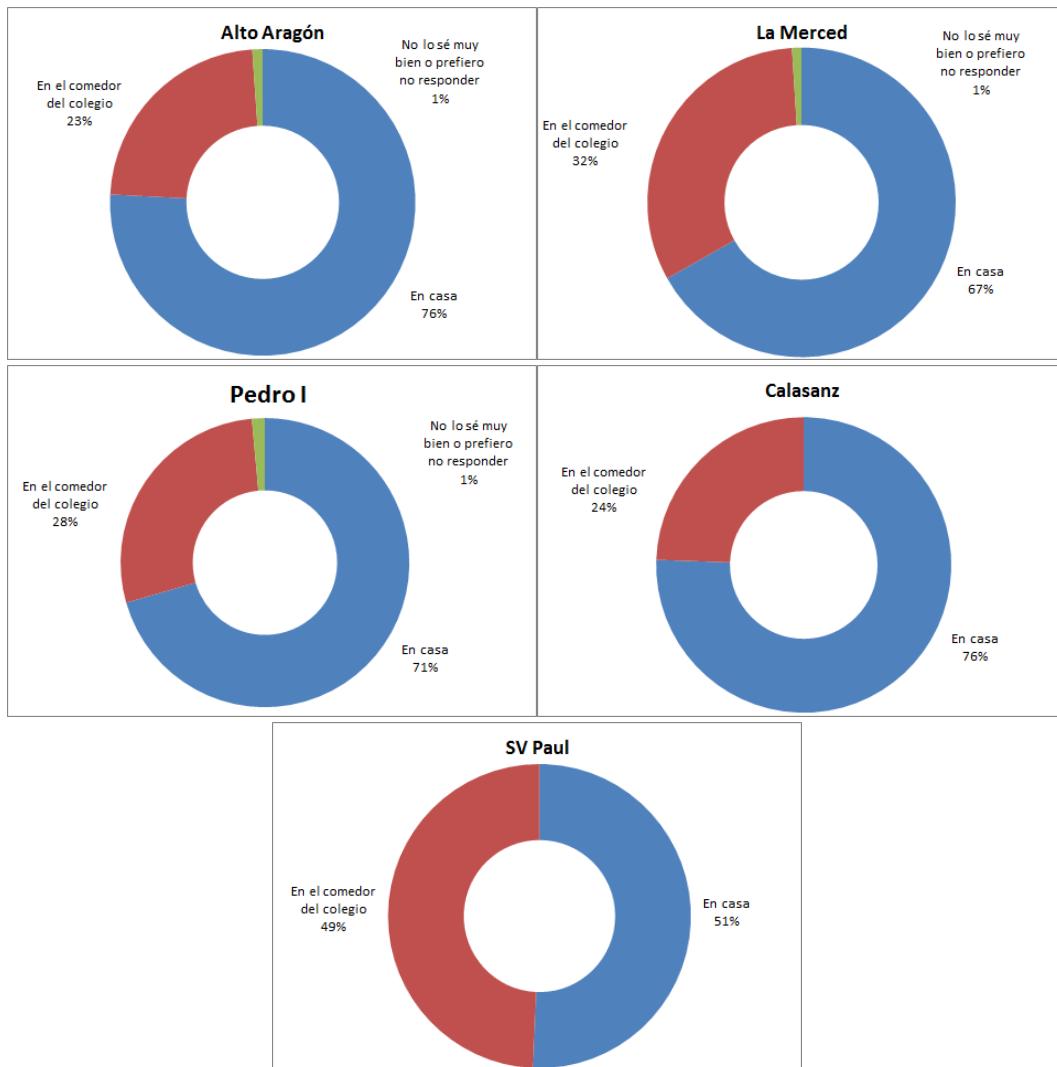
Gráfica 114: Porcentaje de niños que van a comprar solos en función de los hábitos de juego en la calle.

## 2.16. Pregunta número 16: ¿Dónde comes al mediodía?

Las dos últimas preguntas de la encuesta no tenían un fin estadístico en sí, sino que solamente aportaban información práctica a valorar por el ayuntamiento en el caso de que se decidiera desarrollar un camino escolar.

La primera cuestión hacía referencia al número de niños que se quedan a comer en el centro al mediodía y su única misión es poder valorar si merece la pena organizar determinadas actuaciones o, en todo caso, calibrar los medios necesarios.

Sólo se aportan gráficas desagregadas por los centros porque en este caso, el cruce de datos con la edad u otras variables no supone una mejora de la información.



Gráficas 115 a 119: Porcentaje de niños que comen en cada centro educativo.

### 2.17. Pregunta número 17: Despues del colegio, por la tarde...

Al igual que en el caso anterior, es interesante conocer cuántos niños vuelven a casa directamente al acabar las clases y cuántos hacen otras actividades.

Dimensionar adecuadamente las actividades de acompañamiento o de dinamización de un camino escolar es esencial para aprovechar al máximo los recursos existentes.

Igualmente, solo se presentan los datos a nivel de colegios porque los valores vinculados a la edad no aportan información relevante.



Gráficas 120 a 124: Actividades tras finalizar las clases en función del centro educativo.

Para finalizar, cabe destacar la estrecha relación que guardan estas gráficas con la información proporcionada en la pregunta 14 “¿Sueles jugar en la calle con tus amigos/as?”. Comparando los valores de ambas y la distribución de los resultados es fácilmente explicable por qué los alumnos del colegio San Vicente de Paul juegan menos en la calle.

### 3. MAPAS DE DIAGNÓSTICO

#### 3.1. Valoración general de los resultados de los mapas

A lo largo del tiempo en el que la aplicación de los mapas ha estado abierta a los escolares y a la ciudadanía en general, se han recogido un total de 558 aportaciones georeferenciadas, o lo que es lo mismo: comentarios específicos ubicados en unas coordenadas.

Además, en cada uno de los comentarios, el resto de usuarios podía señalar si estaba de acuerdo o no con la afirmación, por lo que si sumamos estas aportaciones se obtiene una cifra total de 1143 intervenciones.

Con el fin de aprovechar el gran valor de la geolocalización, el análisis detallado de los resultados obtenidos se debe de realizar a través de la web, donde ese pueden señalar los diferentes ítems a valorar (tipo de ícono, temática, comentario positivo o negativo, etc.). No obstante, se recoge a continuación una serie de parámetros clave que permiten realizar una lectura general.

De los 558 comentarios, 125 fueron realizados por adultos, lo que indica la buena aceptación de la aplicación por parte de los mismos. El porcentaje de adultos participantes es superior al recogido en la encuesta. Este hecho se puede deber a que esta herramienta resulta más atractiva y novedosa para los adultos (se podía acceder incluso desde el móvil), mientras que para los más pequeños, la ubicación es los mapas es una tarea más compleja.

En las encuestas sobre hábitos de desplazamiento, el 100% de las clases completaron el formulario, mientras que en este caso han sido sobre todo las clases de los cursos más altos. Además, en algunas aulas de 3º y 4º curso de primaria, las encuestas se cumplimentaron de forma conjunta mientras se proyectaba el mapa en la pantalla de clase. De esta forma, sólo se recogía una aportación de toda la clase.

A nivel general han predominado las aportaciones que indicaban mejoras necesarias (el 82% de las aportaciones realizadas), pero hay que señalar que todas ellas han sido constructivas y que no ha sido necesario retirar comentarios que implicaran insultos o calificaciones de tipo despectivo.

Las aportaciones se realizaban entrando a través de unos iconos que señalaban aspectos concretos del camino escolar (aceras, pasos de cebra, cruces, etc.) que serán analizados posteriormente con detalle. Independientemente del ícono que servía de entrada para el

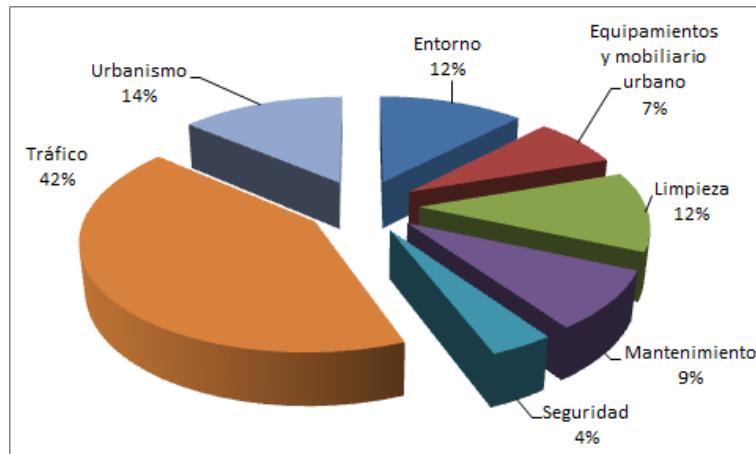
comentario, se han revisado y clasificado todas las aportaciones y se han agrupado en siete temáticas para facilitar su análisis:

- Entorno
- Equipamientos y mobiliario urbano
- Limpieza
- Mantenimiento
- Seguridad
- Tráfico
- Urbanismo

La gran mayoría de los comentarios se ha recogido, lógicamente, en la temática del tráfico y el urbanismo, pero también destacan de forma importante los aspectos relacionados con el entorno (positivos en su gran mayoría como se verá más adelante) y la limpieza.

| Temática                          | Comentarios que la recogen |
|-----------------------------------|----------------------------|
| Entorno                           | 77                         |
| Equipamientos y mobiliario urbano | 47                         |
| Limpieza                          | 75                         |
| Mantenimiento                     | 55                         |
| Seguridad                         | 24                         |
| Tráfico                           | 265                        |
| Urbanismo                         | 87                         |

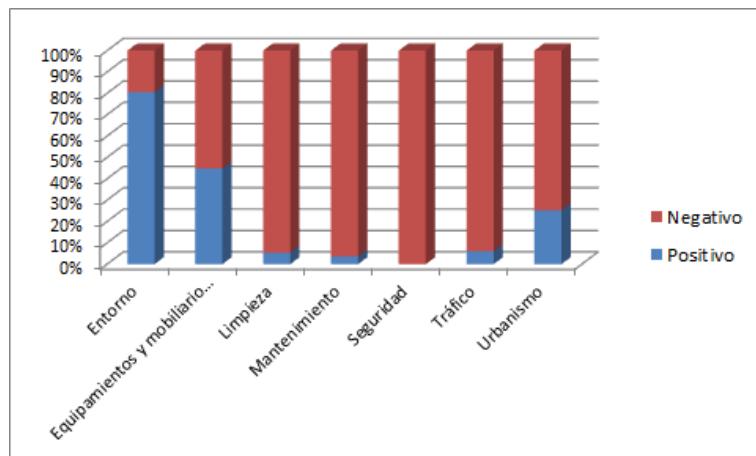
Tabla 8. Comentarios en función de la temática



Gráfica 125: Porcentaje de comentarios en función de la temática.

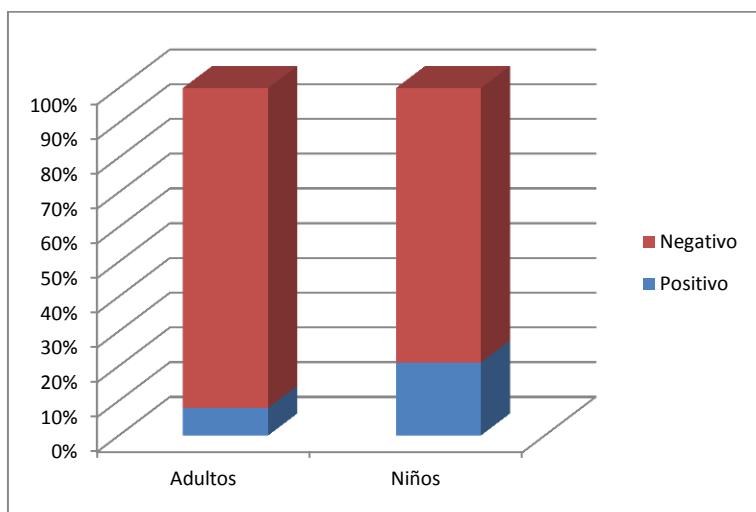
También se ha analizado el carácter de los comentarios realizados en función de la temática para conocer la valoración de los alumnos y la ciudadanía en general sobre determinados aspectos.

Como se puede apreciar, la gran mayoría de los comentarios eran alertas para la mejora, pero también se incluyeron aportaciones positivas sobre el entorno (paseos agradables, sombras, etc.) y sobre el equipamiento y mobiliario urbano (bancos, fuentes, papeleras, etc.).



Gráfica 126: Comentarios positivos y negativos en función de la temática.

Como cabía esperar, los niños son menos críticos que los adultos y hacen en general más comentarios positivos sobre el mapa, aunque la diferencia en porcentaje es muy baja.



Gráfica 127: Comentarios positivos y negativos en función de la edad.

Como en las preguntas de texto abierto de la encuesta, se ha optado por valorar las palabras no comunes que se repetían con más frecuencia en los comentarios. De esta forma se pueden ver los principales centros de interés de los niños y adultos respecto al diagnóstico.



Una vez eliminadas las palabras relacionadas con la propia vía pública (coches, colegio, etc.) y con el nombre de los iconos (acera, semáforo, etc.) se muestran las 10 palabras más repetidas.

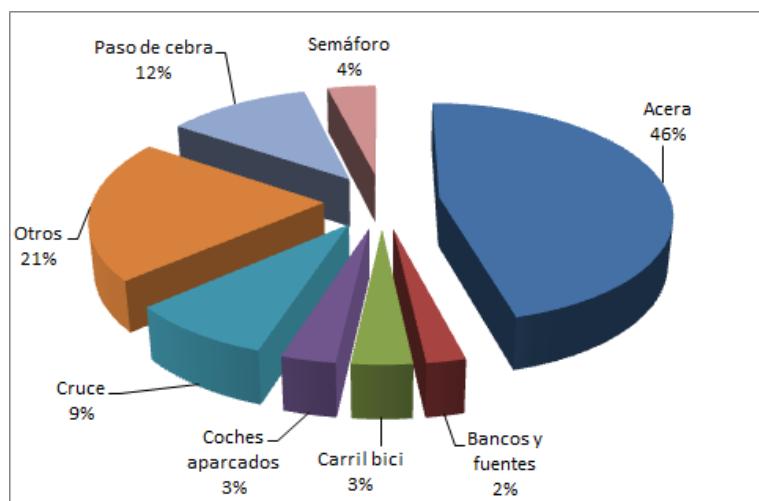
| Términos repetidos      | Porcentaje |
|-------------------------|------------|
| Estrecha                | 8.06 %     |
| Perro                   | 7.71 %     |
| Peligroso               | 7.35 %     |
| Excrementos y similares | 6.63 %     |
| Tráfico                 | 4.48 %     |
| Bici                    | 4.3 %      |
| Aparcados               | 3.94 %     |
| Carril bici             | 3.41 %     |
| Árbol                   | 3.05 %     |
| Velocidad               | 2.87 %     |

Tabla 9. Repetición de términos en los comentarios

Las referencias a la anchura de algunos pasos y los problemas de limpieza generados por los dueños de perros irresponsables ocupan las primeras plazas. Como se citaba en el análisis de las encuestas, se aprecia que los niños son muy sensibles a aspectos como los olores o la limpieza en la vía pública (excrementos, cristales de botellón, contenedores que huelen, etc.).

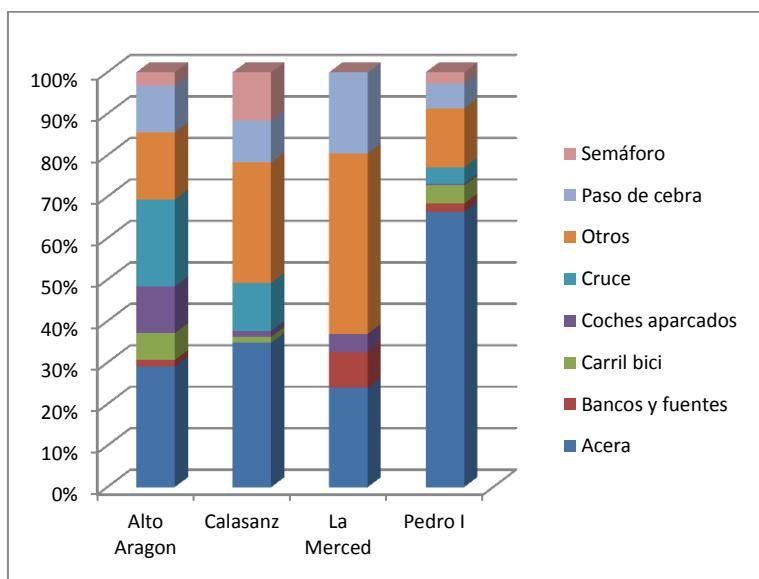
### 3.2. Resultados por elementos del mapa (iconos)

Las entradas a los comentarios en el mapa se realizaban a través de iconos concretos para que los alumnos pudieran centrar su aportación.



Gráfica 128: Aportaciones en función del ícono de entrada.

En línea con las palabras clave (la más destacada era “estrecha”), el ícono más empleado es el referente a las aceras alcanzando casi la mitad de las entradas. La escasez de anchura y la invasión por parte de los coches es una cuestión muy repetida y que hace que sea complicado aplicar un camino escolar con garantías.



Gráfica 129: Aportaciones por colegios en función del ícono de entrada.

En el mapa de la web se verá con mucho más detalle, pero simplemente revisando los datos, a se pueden comprobar los diferentes puntos de interés por parte de cada colegio. Estos resultados avalan la teoría de que cada centro precisa una actuación concreta y específica acorde a los problemas que quiere corregir o los aspectos positivos que se quieren reforzar.

La gran mayoría de las aportaciones del apartado “Otros” del Colegio La Merced hacen referencia a excrementos de perro y a coches mal aparcados que dificultan el paso. En el caso de Calasanz, un altísimo porcentaje hace referencia a las aceras en el entorno del colegio, por lo que sería más lógico contemplarlo en el apartado de aceras.

Como se puede comprobar, no se presentan datos del Colegio San Vicente de Paul porque el número de entradas recogidas en el mapa (3) hace que sea imposible obtener alguna conclusión.

### 3.3. Aportaciones más populares

Para no llenar el mapa de excesivos puntos, se ofrecía la posibilidad de poder observar los comentarios de otras personas y valorar positivamente o negativamente en función de que se estuviera de acuerdo o no.

En los aspectos positivos, destacan 3 entradas con bastantes apoyos de los participantes. En concreto son las siguientes:

| Comentario  | Ubicación             | Votos que corroboran |
|---|-----------------------|----------------------|
| Me gusta la plaza porque juego con mis amigos y amigas.     | Calle Luis Buñuel, 13 | 10                   |
| Es una acera ancha y se puede pasear.                       | Av Pirineos, 7        | 8                    |
| Es una acera amplia y se puede ir de la mano de los padres. | Calle Luis Buñuel, 3  | 7                    |

Tabla 10. Comentarios positivos más valorados

Como suele ocurrir en estos casos, los aspectos negativos son los que se ponen más claramente de manifiesto, y entre los nueve comentarios más votados, seis son negativos.

| Comentario  | Ubicación                      | Votos que corroboran |
|---|--------------------------------|----------------------|
| Es un paso de cebra no controlado por la policía local y es un cruce con mucho tráfico a cualquier hora, más en las de entrada/salida del cole. | Av Pirineos, 23                | 12                   |
| Hay muchos coches y cuesta mucho cruzar.  | Calle Luis Buñuel, 13          | 10                   |
| Que no hay sombra.  | Calle Federico García Lorca, 4 | 9                    |
| Es un cruce peligroso.  | Calle Graus, 2                 | 8                    |
| Contenedores en la esquina de Eroski. Huelen muy mal, no se debería tirar comida a según qué horas.   | Calle Argensola, 33            | 7                    |
| Las calles están con grietas.   | Calle Federico García Lorca, 1 | 7                    |

Tabla 11. Comentarios negativos con más apoyos

### 3.4. Direcciones concretas dignas de mención

Lógicamente, existen calles que presentan gran concentración de comentarios por su proximidad a los centros (Calle del Beato Florentino Obispo o Grupos escolares, por ejemplo). Otras, por su longitud también acumulan notables referencias como puede ser el caso de Luís Buñuel, Avenida Pirineos y otras más. Pero en este apartado, vamos a señalar alguno de los puntos más significativos que recogen abundantes comentarios por sus características propias.

Como es comprensible, esta información se ve con mucha más claridad en la página web, donde es posible seleccionar los comentarios en función de iconos, colegios de procedencia, referencias positivas o negativas, etc. Las notas que se presentan a continuación se muestran como referencia puntual de algunos aspectos, pero será necesario revisar el mapa con detenimiento para poder hacer las combinaciones necesarias y obtener conclusiones más concretas.

Uno de estos ejemplos es el cruce de las calles San Antonio María Claret con Pico Perdiguero y Terrero, que sin ser un punto de especial tránsito escolar coinciden tres solicitudes diferentes de paso de cebra.

En esta línea, se recogen avisos de cruces mal señalizados como el de la calle Huesca con la Avenida del Cinca o Nuestra Señora de Belén con Beato Escrivá de Balaguer (curiosamente, existen comentarios positivos en el cruce de esta misma calle con la avenida del Cinca porque la existencia de un semáforo da tranquilidad a los alumnos). La calle Corona de Aragón también acumula varios comentarios de cruces conflictivos (altura de los números 19 y 44 aproximadamente).

Existen referencias a aceras estrechas como pueden ser las del cruce del Río Vero por la Avenida Pirineos, la calle Virgen del Pilar, algunos tramos de Luís Buñuel y el entorno del colegio Calasanz en general.

Respecto a los coches mal aparcados, la calle grupos escolares es la que más notas acumula con diferencia. Existen quejas por el tránsito y por el riesgo que existe para los niños por tratarse de la calle en la que está ubicado el colegio Alto Aragón.

Por otra parte, existen puntos en los que se acumulan solicitudes de limpieza como la calle Esparza, General Ricardos o algunos puntos de Luís Buñuel. No obstante, las notas con referencia a los excrementos de perro se reparten de forma casi uniforme por todo Barbastro.

En otros lugares, lo que se reclama es que los coches respeten las señales, como en el cruce de la avenida Pirineos con la calle Anciles o un poco más adelante en esta misma calle a la altura de un comercio de motos.

Pero no todo iba a ser negativo. Algunas calles acumulan referencias positivas. En este caso destacan las calles Federico García Lorca, Luís Buñuel y Ordesa. El carril bici también es muy valorado, aunque en este caso lo que se suele manifestar es su deseo de ampliación.

### 3.5. Visión general de los mapas por colegios

Como se ha citado en varias ocasiones, el verdadero potencial de los mapas se obtiene a través de su trabajo en la web, pero es posible llegar a interpretaciones interesantes si se aplican los filtros y se extraen las imágenes.

A nivel general se ha aplicado el filtro de colegios para ver los elementos más destacados de cada centro y su área de influencia.

#### 3.5.1. Colegio Alto Aragón

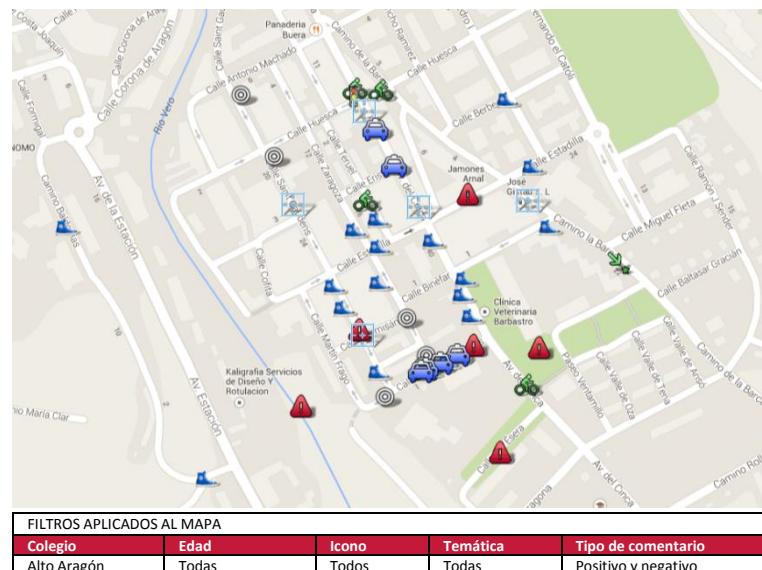


Imagen 6. Visión general de los comentarios del colegio Alto Aragón

La mayoría de los comentarios del colegio Alto Aragón se centran, lógicamente, en su entorno más cercano. Aparte de los problemas con los coches aparcados que luego se comentaran, las principales referencias hacen alusión al tráfico y al mantenimiento de aceras.

El hecho de que existan calles anchas hace que los coches vayan rápidos y los niños lo notan, por lo que piden en varios comentarios que se disminuya la velocidad porque es un peligro incluso existiendo semáforos (explican que los coches aceleran para cruzar en rojo). Respecto a las aceras, se indica que generan problemas los días de lluvia (charcos y resbalan).

Es preciso destacar la acumulación de alertas sobre el mal aparcamiento de los coches en la misma salida del colegio. Además se indica que incluso algunos salen de la calle en dirección contraria, lo cual supone un riesgo añadido en horas escolares.

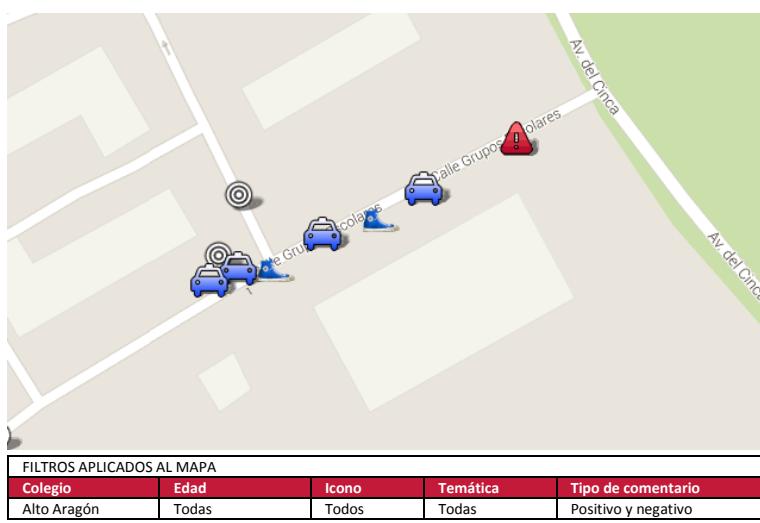


Imagen 7. Comentarios generales en el entorno de la calle Grupos Escolares

Curiosamente, para los adultos no parece ser un gran problema. De los dos comentarios existentes, solo uno hace mención al problema de los coches. El otro, solicita pasos de cebra.



Imagen 8. Comentarios de los adultos en la calle Grupos Escolares

### 3.5.2. Colegio la Merced



Imagen 9. Visión general de los alumnos del colegio La Merced

Los niños que acuden al colegio La Merced parecen sentirse cómodos con su camino escolar porque apenas indican problemas en el entorno próximo al colegio. Curiosamente solo hay una referencia en la misma calle del centro.

El resto de aportaciones hacen referencia sobre todo a las aceras (anchura, limpieza, etc.) pero apenas hay comentarios respecto al tráfico o los problemas de circulación.

Por el contrario, los adultos tienen una visión más crítica de la zona y ponen de manifiesto la suciedad de la zona y el descuido del solar que hay tras el cementerio, justo delante del colegio. También recogen la presencia de coches mal aparcados o la velocidad de los mismos en los cruces.



Imagen 9. Visión general de los adultos en el entorno del colegio La Merced

Se puede apreciar una notable concentración de comentarios en torno a la calle Terrero. Estos se centran en la petición de pasos de cebra y en la limpieza de la confluencia de esta calle con Pico Perdiguero y San Antonio María Claret.

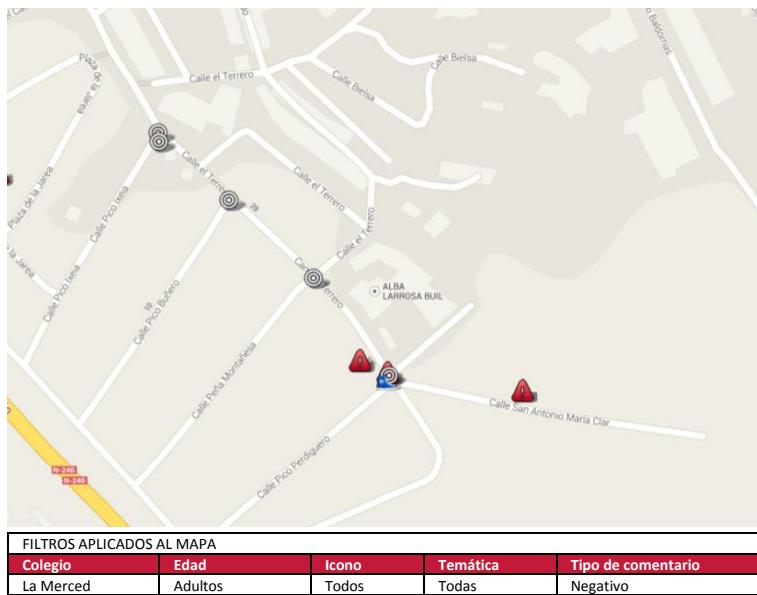


Imagen 10. Demandas de los adultos en la calle Terrero

### 3.5.3. Colegio Pedro I

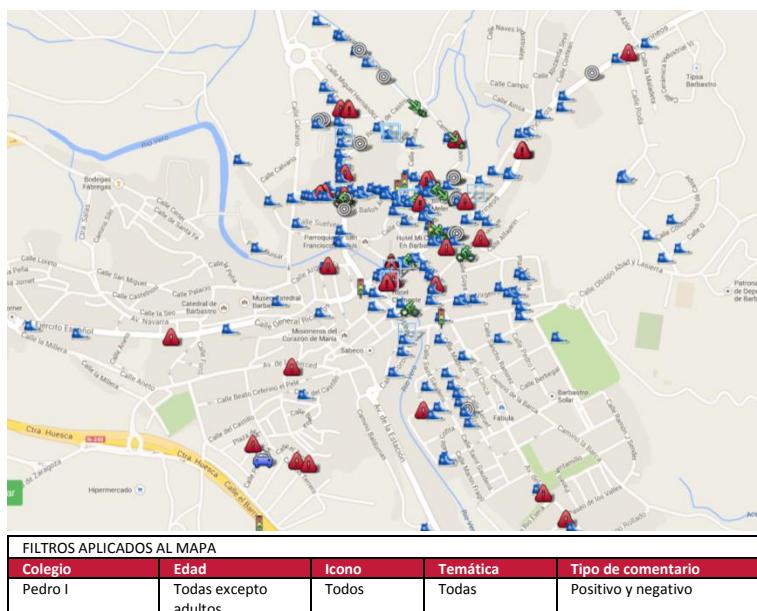


Imagen 11. Visión general de los comentarios del colegio Pedro I

En una primera valoración rápida, salta a la vista la amplitud del área de influencia de este colegio. Realmente existen comentarios en casi todo el mapa de Barbastro, por lo que puede ser un buen modelo para valorar posibles acciones futuras.



Imagen 12. Comentarios positivos en el entorno inmediato del colegio Pedro I

Es interesante comprobar que en las inmediaciones del colegio Pedro I existen bastantes comentarios positivos. Estos se centran sobre todo en la amplitud de las aceras, la existencia de un tramo de carril bici y las sombras de los árboles. Igualmente se señalan algunos cruces peligrosos pero se indica que se encuentran bien regulados por semáforos o que los pasos de cebra cumplen su cometido.

Si se revisan los comentarios negativos se puede observar que la gran mayoría de ellos tratan del tráfico de la zona e incluso se realiza ya alguna propuesta de cortar el tráfico en determinados momentos del día.

A pesar de no tratarse de una zona demasiado cercana al colegio, una revisión del mapa pone de manifiesto una importante concentración de iconos negativos en el puente del río Vero en la Avenida Pirineos.

Aplicando los filtros correspondientes se aprecia que los comentarios se centran en las aceras (anchura y mantenimiento) y la falta de regulación en cruces que los niños consideran peligrosos. Como curiosidad se puede citar la existencia de tres comentarios en el entorno del río claramente ligados al puente pero que se han debido colocar alejados por una cuestión de aplicación de zoom del mapa.

Curiosamente, ningún adulto ha indicado peligros o deficiencias en la zona. Este hecho corrobora la importancia de contreastar la opinión con los dos grupos de usuarios. No es posible diseñar una ciudad sin tener en cuenta la opinión de los más pequeños, pero tampoco se puede planear un camino escolar sin contrastar con la visión de los adultos.

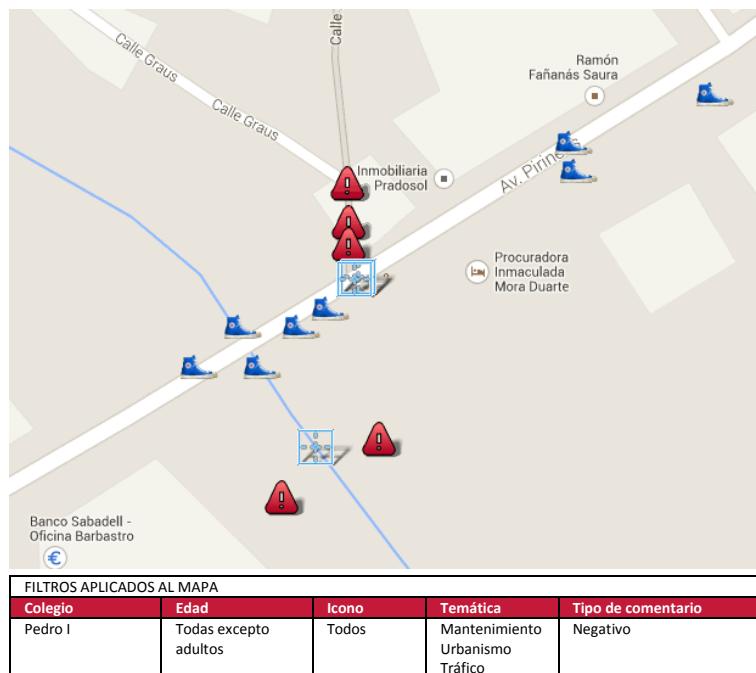


Imagen 13. Comentarios de niños en el cruce del río Vero (Avda. Pirineos)

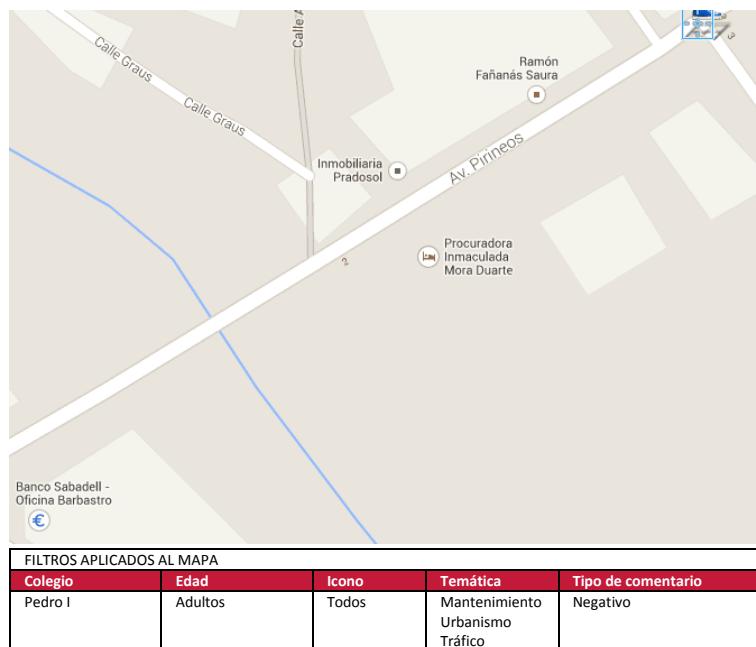


Imagen 14. Comentarios de adultos en el cruce del río Vero (Avda. Pirineos)

### 3.5.4. Colegio Calasanz

Parece claro que las demandas de alumnos y familias del colegio Calasanz se centran en el tráfico y las aceras. Si comprobamos el número de comentarios referentes a la limpieza y mantenimiento, apenas encontramos referencias, lo cual siempre es una buena señal.

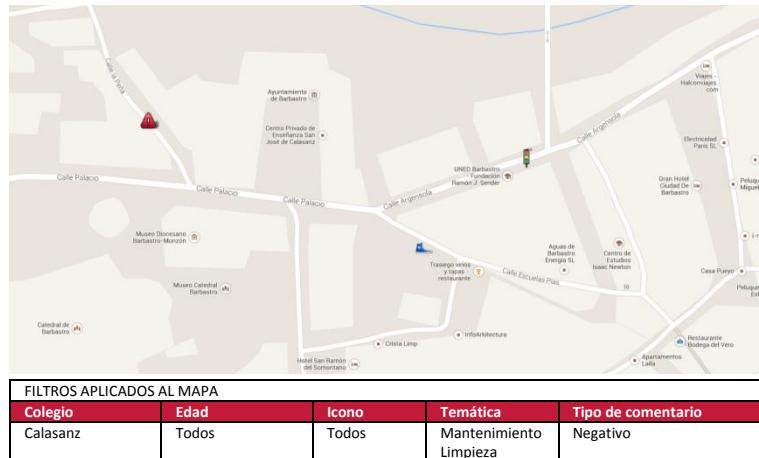


Imagen 15. Comentarios referentes al mantenimiento y limpieza en torno al colegio Calasanz

Sin embargo, cuando realizamos la selección contraria (urbanismo y tráfico), podemos comprobar la notable preocupación por todo lo concerniente al caminar por las aceras y la invasión de los coches.

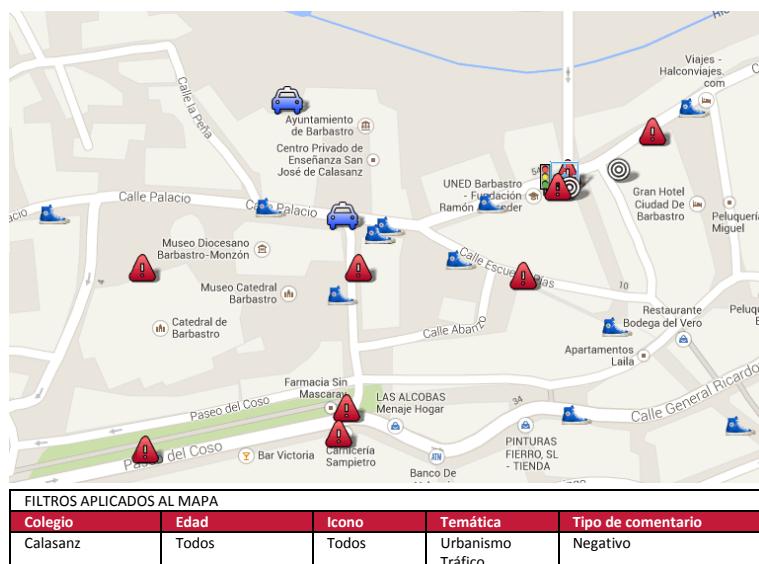


Imagen 16. Comentarios referentes al tráfico y las aceras en torno al colegio Calasanz

Como en casos anteriores, los adultos son menos conscientes del problema y, a pesar de que señalan algunos puntos en la calle Argensola, no son tan críticos como los niños. Curiosamente sólo existe un comentario negativo en el entorno inmediato del colegio y el Ayuntamiento. Esta zona se considera bastante peligrosa por la estrechez de la calle, la práctica inexistencia de aceras y las esquinas con nula visibilidad que desembocan en calles de importante tráfico.

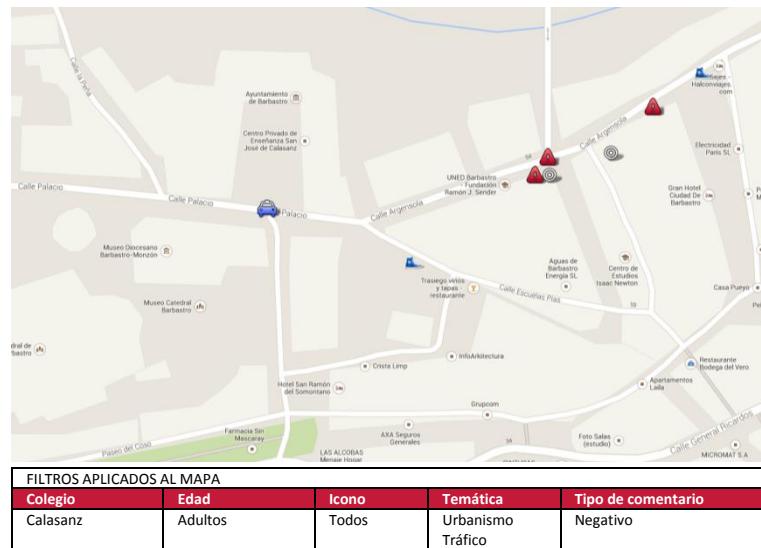


Imagen 17. Comentarios de adultos referentes al tráfico y las aceras en torno al colegio Calasanz

Más información en:

<http://www.caminoescolar.org/barbastro>

