



**Asociación Ayuda y Orientación a los Afectados Por Accidentes de Tráfico**  
Miembro de la FEVR (Federación Europea de Víctimas del Tráfico)

## **DOSSIER TEMÁTICO**

### **¿Debemos, a pesar de la inseguridad vial, dejar que nuestros hijos vayan andando a su Centro Escolar?**

Sí, contestan a esta encuesta los especialistas de la prevención vial.

^=====

#### **1/ Una jornada para aprender de nuevo a caminar hacia el colegio**

La segunda Jornada internacional “Caminemos hacia el colegio” tuvo lugar el 2 de octubre 2001 en veinte países. Objetivo: hacer que los padres dejen el coche para ir de casa hasta el colegio.

#### **2/ Caminar hacia el colegio: ¿por qué?**

La seguridad de los niños, pero también su salud, el desarrollo de su autonomía: Caminar es saludable para todos.

#### **3/ Aprender a conocer los peligros de la calle**

En vez de evitar la calle, el aprendizaje progresivo de sus peligros sigue siendo el medio más adecuado para la prevención.

#### **4/ Ideas para organizarse**

¿Cómo organizarse para mandar a sus hijos solos caminando hacia el colegio con toda seguridad?

Desde el “autobús pedestre” hasta los diseños urbanos, catálogo de ideas.

=====

### **1.-UNA JORNADA PARA APRENDER DE NUEVO A CAMINAR HACIA EL CENTRO ESCOLAR.**

Más de tres millones de niños, en veinte países distintos, participaron a la Segunda Jornada Internacional “Caminemos hacia el colegio”, el pasado 2 de octubre. En Europa (Bélgica, Irlanda, Chipre...), en América (Argentina, Brasil, Canadá...), en Asia (Australia, Corea del Sur, la India...). En el Reino Unido, país pionero, alcanzamos los 2,5 millones y en Estados Unidos, donde la operación comienza a extenderse, (600.000).

Objetivos de esta operación: “PROMOVER LA SEGURIDAD, LA SALUD, EL EJERCICIO FÍSICO Y LA PREOCUPACIÓN POR EL MEDIOAMBIENTE”.

Pero eso no es todo, los colegios organizan, con frecuencia actuaciones para ese día: invitamos, por ejemplo, payasos, gente famosa, atletas (incluso



**Asociación Ayuda y Orientación a los Afectados Por Accidentes de Tráfico**

Miembro de la FEVR (Federación Europea de Víctimas del Tráfico)

camellos...) con el fin de acompañar a los niños; además, organizamos/preparamos un *desayuno* a la llegada, proponemos un concurso de ideas, y lanzamos un “autobús pedestre”.

Es en Inglaterra, en el año 1994, en el condado del Hertfordshire, que nació la primera semana “Caminemos hacia el colegio” (“Let’s walk to school week”).

Actualmente, se organizan dos “semanas” al año en todo el país: una en mayo y la otra en el mes de octubre. Aproximadamente 12.000 colegios participan y, de las 130 autoridades locales británicas (a nivel del condado) 100 están implicadas. Desde 1997, la idea se ha extendido a otros países, comenzando por los anglosajones (EE.UU., Canadá, Nueva Zelanda.)

En la mayoría de los países, son asociaciones medioambientales o de protección de peatones las que coordinan las acciones, a menudo con el apoyo de los gobiernos y de las autoridades locales.

## **2. CAMINAR HACIA EL CENTRO ESCOLAR, ¿POR QUÉ?**

ATASCOS, CONTAMINACIÓN, SEGURIDAD VIAL, PROBLEMAS DE SALUD DEBIDOS A LA FALTA DE EJERCICIO, CALLES ABANDONADAS POR LOS PEATONES Y, POR LO TANTO, CON POCA CONVIVENCIA, DESARROLLO DE LA AUTONOMÍA DE LOS NIÑOS MÁS LENTO...

Las razones para animar a caminar, incluso durante el trayecto escolar, no faltan.

Sin embargo, actualmente nos encontramos con un círculo vicioso: con el aumento del tráfico, y por lo tanto del riesgo, los padres prefieren llevar a sus hijos en coche hasta el colegio...aumentando así el tráfico y el peligro para los pequeños peatones.

Así, por ejemplo, en Marsella o en Lille, sólo la mitad de los alumnos de cinco a nueve años van al colegio caminando (53% en Marsella en 1997; 51% en Lille en 1998), mientras que en el año 1976 se registraban más de la tercera parte (87% en Marsella; 81% en Lille).

De forma paralela, los trayectos domicilio-colegio en coche pasaron de 12 y 16% a 42 y 46% en Marsella y en Lille.

**Está claro que la disminución del hecho de caminar se ha visto acompañada, lógicamente, de una importante reducción de accidentes de peatones, incluso de niños (163 matados en 1970; 30 en 1999 entre los 5-9 años, 292 matados en 1970; 26 en 1999 entre los 10-14 años.**



**Asociación Ayuda y Orientación a los Afectados Por Accidentes de Tráfico**

Miembro de la FEVR (Federación Europea de Víctimas del Tráfico)

**Sin embargo, esta mejora de la seguridad se ha producido “en detrimento de la libertad del niño”, lamenta Jean-Pascal Assailly, investigador en el Inrets.**

Los padres dejan, cada vez menos, que sus hijos caminen solos por las calles. Según un estudio británico, en Inglaterra en el año 1990, menos de un niño de 7-8 años sobre diez (9%) iba solo al colegio, mientras que en el año 1971, más de ocho sobre diez.

Además, el hecho de que los niños vayan siempre acompañados impide que éstos desarrollen de manera correcta su aprendizaje de la calle y sus peligros: estudios en Grecia y Londres (citados por Jean-Pascal Assailly) han demostrado que a la edad de 8 años, nueve de cada diez niños que solían cruzar solos la calle encontraban de manera espontánea el lugar menos peligroso para cruzar (es decir, donde la visibilidad recíproca niño-automovilista es la más apropiada), mientras que de los que no estaban acostumbrados a cruzar solos, únicamente un niño de cada cinco.

**El peligro se aprende.** Por lo tanto, no dejarlos enfrentarse a esta situación traslada el peligro a más tarde. “Para los niños “superprotegidos” se atrasa la toma de autonomía, explica Paul Barré, de la Prevención Vial. Además, observamos un incremento de accidentes de peatones hacia los 11-12 años, al empezar el Instituto”.

Debido a estas razones el Gobierno británico ha decidido **fomentar el hecho de caminar hacia el colegio.**

Gran Bretaña, que destaca por servir más bien de “modelo” en materia de seguridad vial, contaba con un número de niños peatones víctimas, más importante que la media europea. Por lo que, durante estos últimos años, se ha centrado en el tema de la mortalidad infantil en las carreteras.

Sus conclusiones aparecen en su estrategia de seguridad vial en un plazo de diez años (2000-2010), donde, por una parte, destaca el apoyo de las autoridades locales, y por otra, el de las escuelas, para instaurar **proyectos de desplazamientos hacia el colegio** (“school travel plans”) con el objetivo de reducir para estos trayectos el uso del coche.

En Francia, se empieza también a estudiar este tema. Un estudio realizado en el marco del Predit, financiado por Ademe (Agencia del medio y control de la energía) y llevado a cabo por el servicio de estudios Adetec, estudia también la parte de los trayectos domicilio-colegio en coche, que sería posible modificar hacia “modos no motorizados”, y concluye que el “potencial a evitar” el coche y caminar “es elevado”: del orden de 10 a 15% en todas las edades, pero sobretodo en primaria (hasta 40% según las situaciones). “Según los padres, explica el autor, Bruno Cordier, el principal incentivo es el de mejorar la seguridad vial.”



**Asociación Ayuda y Orientación a los Afectados Por Accidentes de Tráfico**

Miembro de la FEVR (Federación Europea de Víctimas del Tráfico)

### **3. APRENDER A CONOCER LOS PELIGROS DE LA CALLE**

El niño deberá tarde o temprano, enfrentarse a los peligros de la calle. Por lo tanto, debe conocerlos. En este aprendizaje, los padres desempeñan un papel primordial. Los especialistas de la prevención vial preconizan, una y otra vez, que lo mejor es ponerse ya manos a la obra.

**A partir de los tres años**, debe observar y descubrir los peligros de la circulación: vehículos aparcados que no permiten a los conductores verle, semáforos en rojo que no respetan los vehículos...

Para darse cuenta de la situación del niño en la calle, hay que entender su fisiología y psicología particular: aparte de su pequeña estatura, lo que hace que el conductor lo vea todavía menos, el niño no es consciente del carácter antifaz de los vehículos: si él ve, piensa que le han visto. También tiene dificultades para evaluar las distancias y localizar los ruidos.

Por otra parte, el niño no consigue concentrarse sobre una única cosa a la vez o sobre hechos muy concretos: por ejemplo, le resulta muy difícil darse cuenta que entre el balón que se escapa sobre la calzada –acontecimiento muy importante para él- y la posibilidad de un peligro- el coche que se acerca-, es éste último el que hay que tener en cuenta.

**El accidente tipo del niño** es aquél que se produce de manera brusca sobre la calzada, en general, en un ambiente que conoce bien, y con más frecuencia a la vuelta del colegio.

**¿A qué edad puede ir solo por la calle?** Nunca antes de los siete años. Y todavía menos, antes que los padres estén seguros de que el niño conoce bien los peligros existentes. Uno de los medios que existen para asegurarse de ello, es el de acompañarle con regularidad (por ejemplo para ir de camino al colegio) cuando todavía es pequeño y repasar, con él, cada uno de los peligros.

**El problema surge cuando los padres están ellos mismos mal informados:** “En un cuestionario realizado para preparar un programa de educación vial en una escuela de párvulos, más de un cuarto de los padres contestaron que a los cuatro años un niño podía cruzar solo la calle, sobrestimando así sus capacidades”, asegura Jean-Claude Huant, de la Prevention Routière.

De ahí iniciativas como la operación “Footsteps”, en el condado de Oxford (Reino-Unido).

La idea: **formar “tutores”, padres de alumnos de párvulos voluntarios para proporcionar esta enseñanza en la calle**, acompañando dos niños durante el trayecto escolar con el fin de examinar con ellos todos los peligros del itinerario (salidas de garaje, paso de peatones...). Desde principios de esta operación, en 1992, miles y miles de tutores han sido formados.



**Asociación Ayuda y Orientación a los Afectados Por Accidentes de Tráfico**

Miembro de la FEVR (Federación Europea de Víctimas del Tráfico)

#### 4. IDEAS PARA ORGANIZARSE

Animar a los niños para que vayan andando hacia el colegio y no en coche, vale, pero ¿cómo lograrlo?

En las conclusiones del estudio francés (Prédit-Ademe) los autores enumeran posibles acciones. Medidas de “información y pedagogía” (acciones en clase y con las familias para sensibilizar a los niños y a sus padres para que **practiquen modos no motorizados**, por ejemplo, durante la Jornada Europea “En la ciudad, sin mi coche”...) con sencillas ampliaciones de aceras, que dan seguridad al caminante y afectan tanto a padres como a las colectividades locales o autoridades escolares.

Así, “**el autobús pedestre**” (el término ha sido traducido del inglés “walking bus” por los canadienses, pero en Suiza, han preferido la expresión “pédibus”), que hoy en día tiene un gran éxito en los países anglosajones (Gran Bretaña, Canadá, Estados Unidos..., donde se favorece por las autoridades responsables).

Puede organizarse a cualquier nivel: el de los padres habitantes de un barrio, como en Lausana (ver “pedibus”), o a nivel del Centro Escolar o del municipio.

**¿En qué consiste un autobús pedestre? Es una recogida escolar que se hace andando: la caravana de niños es dirigida por adultos por turnos y en distintos lugares del itinerario** (las mochilas viajan a veces a parte)

EL CONDADO DE KENT resume en su web las grandes fases a seguir para montar un “autobús pedestre”:

1. Localizar en un mapa los domicilios de los alumnos
2. Hacer una encuesta para saber quien estaría dispuesto a participar;
3. Planificar un itinerario evitando el mayor número posible de travesías peligrosas;
4. Ensayarlo;
5. Escoger los lugares de recogida seguros;
6. Incluso, formar/ educar a los padres;

**La jornada “Caminemos hacia el centro escolar”** puede ser la ocasión para sensibilizar a los padres y autoridades escolares, y para lanzar iniciativas como la de un “Pedibus”.

Para ayudar a los padres a poner en marcha acciones de este tipo, existen distintas herramientas. Entre ellas, la guía “Cómo organizar un autobús pedestre” en la web canadiense “Vert l’action” (Go to green) o el cuestionario de la asociación Walkable America, traducido por la Prevention Routière, que permite analizar un itinerario identificando los diferentes factores que convierten el camino en algo difícil y peligroso.

Lo que puede resultar útil para señalar a los responsables locales las travesías poco seguras de las vías públicas.



## **Asociación Ayuda y Orientación a los Afectados Por Accidentes de Tráfico**

Miembro de la FEVR (Federación Europea de Víctimas del Tráfico)

En Gran Bretaña, el programa “Safe routes to school” (“Trayectos seguros hacia el colegio”), llevado a cabo por la Asociación Sustrans, ayuda a los municipios a financiar, gracias a fondos

procedentes de la lotería nacional, a acondicionar viales que tienen como objetivo convertir en lugares más seguros para peatones y ciclistas los itinerarios que conducen hacia el colegio.

El objetivo de este programa, apoyado por el Ministerio de Medioambiente y Transportes: disminuir el uso del coche.

**Para que los padres puedan de nuevo permitir que sus hijos acudan solos al colegio con toda seguridad, tendremos que actuar sobre las infraestructuras, incluso con el objetivo de reducir la velocidad de los vehículos.**

Es lo que recomienda “La Liga contra la violencia vial” (Asociación Francesa), con su concepto de zonas limitadas a 30Km/h a lo largo de un amplio perímetro alrededor de los Centros escolares y bautizadas con el nombre de “zonas escolares”: disminuyendo la velocidad, reducimos tanto el número de accidentes (porque dejamos más tiempo para que el conductor evite el choque) como su gravedad.

*Documento traducido por la Asociación STOP-ACCIDENTES.(original de “La Preventio Routiere Mayo 2002)*



**Asociación Ayuda y Orientación a los Afectados Por Accidentes de Tráfico**  
Miembro de la FEVR (Federación Europea de Víctimas del Tráfico)

## ANDANDO HACIA LA ESCUELA

Ficha destinada a los padres

**Padres:** Soléis acompañar a vuestro hijo en coche a su centro escolar con el fin de evitarle los peligros de la calle.

Pero de hecho, resulta peligroso llevarle de manera habitual en vuestro coche, pues el día que tenga que ir él solo andando a la escuela, a cualquier edad, no estará entrenado para sortear los riesgos de la circulación, pues **no habrá adquirido un comportamiento seguro.**

A menudo su hijo se encuentra jugando cerca de su domicilio o correteando alrededor de su propio vehículo, cuando Ud. conduce: existe ya para él, la posibilidad de cruzar la calle sin conocer el peligro y sin saber lo que hay que hacer y lo que no.

**El único método es acompañar a su hijo andando a la escuela, en la medida de lo posible, y esto desde la primera infancia (2 años y medio)**

De esta manera progresivamente, podrá explicarle y ayudarle a desplazarse andando por las calles reduciendo al mínimo los riesgos.

### **Lo que hay que hacer y decir:**

- A partir de los 2 años: Decirle que debe andar **por el medio** de la acera y pararse 50cm antes del borde por si hay que cruzar una calle. Allí le tiene que esperar
- De 3 a 7 años: Explicarle cómo se debe cruzar una calle. Al principio, no diga nada, pero **Vd. mismo debe cruzar la calle correctamente** puesto que él le observa y dándole la mano. Después, lo más a menudo posible se le explica lo que tiene que hacer. A posteriori anímele a hacerlo él solo y más tarde dejarlo caminar a su lado y tomando él sus propias decisiones.



**Asociación Ayuda y Orientación a los Afectados Por Accidentes de Tráfico**

Miembro de la FEVR (Federación Europea de Víctimas del Tráfico)

## **Lo que hay que saber PARA CRUZAR LA CALLE:**

- primero escoger un momento en el que los coches no estén cerca y entonces **dar un paso** hacia delante en la calzada **para hacerse ver** delante de los coches estacionados (es un mensaje)
- seguir cruzando sólo si se observa que el coche se ha parado de verdad o si no hay ningún coche.
- Nunca cruzar sobre la calzada corriendo
- Mirar por los 2 lados mientras se cruza.
- Llevar prendas reflectantes (chalecos de alta visibilidad, bandas o reflectores, por ejemplo) o vestidos con tonos claros.