



Safe Routes
to School
National
Partnership

PACIFIC NORTHWEST

Un manual sobre las rutas seguras a la escuela

Actualmente, sólo el 13% de los niños entre las edades de 5 y 14 años de edad van y vienen de la escuela a pie o en bicicleta—una reducción dramática desde el año 1969, cuando casi el 50% caminaban a la escuela. La consecuencia es que nuestros niños ya no hacen la actividad física que necesitan y tanto como el 25% del tránsito matutino se debe al transporte de niños a la escuela en vehículos privados. Además de los efectos sobre la salud por falta de actividad física, los distritos escolares y las familias gastan miles de millones de dólares en transporte y el volumen de vehículos alrededor de las escuelas congestiona el tránsito, contamina el aire y desgasta nuestra costosa infraestructura.

Las iniciativas de Rutas Seguras a la Escuela (Safe Routes to School – SRTS) examinan el tránsito de los estudiantes dentro de una milla alrededor de las escuelas primarias y 1.5 millas de las escuelas medias y secundarias. Estos programas exitosos no sustituyen al programa de autobuses escolares amarillos regulado por el gobierno federal.

Los elementos esenciales de un programa de Rutas Seguras a la Escuela se centran en los estudiantes de las escuelas primarias y medias (K-8). Estas son algunas consideraciones para tener en mente al planear un programa nuevo.

Planificación previa

Selección de las escuelas: Aspectos a considerar: escuelas con problemas de tráfico conocidos; escuelas en las que los padres, estudiantes, maestros o personas en la comunidad han expresado esta preocupación; escuelas en donde no se aprovechan las mejoras de infraestructura alrededor de las escuelas.

Obtención de datos: Aspectos a considerar: número de estudiantes que viven en la zona donde no se ofrece transporte en autobuses escolares; necesidad de almuerzos gratuitos o a bajo costo y otros asuntos de equidad; disposición de la escuela para participar.

Establecimiento de relaciones: Aspectos a considerar: es necesario tener el apoyo del director de la escuela; se recomienda contratar a un “coordinador de rutas seguras a la escuela (SRTS)” que se dedique a la creación de un grupo de trabajo SRTS y a la implementación de planes de acción escolares; el grupo de trabajo debe conformarse por el director de la escuela y representantes de la junta de padres y maestros PTA/PTO, padres, estudiantes, gobierno municipal, policía, comerciantes locales, etc.

Antes de comenzar

Realización de encuestas: Aspectos a considerar: establecer líneas de comunicación con el sitio web y el boletín de la escuela; coordinar con la escuela para hacer encuestas a los padres en papel o en internet; conteo de niños caminantes en los salones de clase.

Plan de Acción Escolar (School Action Plan - SAP): Aspectos a considerar: utilizar los datos obtenidos de las encuestas hechas a los padres; recorridos a pie para identificar obstáculos al caminar a la escuela; conversaciones con ingenieros municipales o del condado; el plan SAP formará la base de las actividades que se propongan realizar en la escuela.

Equidad e inclusión: Aspectos a considerar: alcance en línea o en papel; traducciones; estudiantes con necesidades especiales.

Antes de comenzar

Realización de encuestas: Aspectos a considerar: establecer líneas de comunicación con el sitio web y el boletín de la escuela; coordinar con la escuela para hacer encuestas a los padres en papel o en internet; conteo de niños caminantes en los salones de clase.

Plan de Acción Escolar (School Action Plan - SAP): Aspectos a considerar: utilizar los datos obtenidos de las encuestas hechas a los padres; recorridos a pie para identificar obstáculos al caminar a la escuela;

Las rutas seguras a la escuela 6 Es:

Evaluar la seguridad de las rutas de viaje a las escuelas. Promover paseos seguros a pie y en bicicleta por medio de una vigilancia constante del **cumplimiento** de las leyes de tránsito. **Educar** a los estudiantes, padres de familia y conductores sobre el tránsito seguro. **Fomentar** más viajes a la escuela a pie y en bicicleta por medio de promociones y eventos divertidos. Realizar cambios **de ingeniería** como la construcción de aceras, mejoras en los cruces de calle y capacitación de los guardias de cruce. Asegurar la **equidad** proporcionando rutas seguras a la escuela para todos los estudiantes.

conversaciones con ingenieros municipales o del condado; el plan SAP formará la base de las actividades que se propongan realizar en la escuela.

Equidad e inclusión: Aspectos a considerar: alcance en línea o en papel; traducciones; estudiantes con necesidades especiales.

Otras consideraciones e ideas para programas piloto

Personal escolar: Inclusión del personal escolar, maestros y administradores de la escuela en su plan de acción. Pases de tránsito subvencionados, acceso a duchas, incentivos para el uso de transporte compartido.

Escuelas secundarias: Pases de tránsito subvencionados, campañas de educación para usuarios del transporte público, clubes de ciclistas y de reparación de bicicletas; programas de mentoría.

Infraestructura ligera: Instalación de “infraestructura ligera” como estantes de bicicletas, casetas para bicicletas o señalización sobre el transporte compartido.



Safe Routes
to School
National
Partnership

PACIFIC NORTHWEST

Congestión vehicular: Cada día hay más congestión de autos en las calles y los vecindarios se encuentran más obstruidos. Al aumentar el número de niños que caminan o van en bicicleta a la escuela, los proyectos de Rutas Seguras a la Escuela reducen la congestión de tráfico.

- La distancia entre la casa y la escuela es el obstáculo identificado más frecuentemente que impide el caminar o ir en bicicleta a la escuela, sin embargo, la mitad de los viajes en auto a la escuela cubren entre 1/4 y 1/2 milla—una distancia fácil de recorrer a pie o en bicicleta.
- En el 2009, las familias en EE.UU. manejaron 30 mil millones de millas e hicieron 6.5 mil millones de viajes en auto para llevar a sus hijos a la escuela y recogerlos, lo cual representa el 10-14% de los autos en el camino durante el tráfico matutino.
- Un estudio realizado en California demuestra que las escuelas que recibieron mejoras de infraestructura por medio del programa Rutas Seguras a la Escuela lograron aumentos entre el 20% y el 200% en el número de viajes a pie y en bicicleta.

Seguridad: Los proyectos de Rutas Seguras a la Escuela se centran en mejoras de infraestructura, educación sobre el tránsito escolar y vigilancia del cumplimiento de las leyes de conducir que mejoran la seguridad de los niños, muchos de los cuales ya caminan o pasean en bicicleta bajo condiciones peligrosas.

- Los peatones tienen dos veces más probabilidades de ser atropellados por un vehículo en lugares sin aceras.
- En el 2009, aproximadamente 23,000 niños de 5-15 años de edad fueron heridos y más de 250 murieron mientras caminaban o paseaban en bicicleta en los Estados Unidos.
- Entre el 2000 y el 2006, el 30% de las muertes de niños en accidentes de tránsito sucedieron mientras ellos paseaban a pie o en bicicleta.
- El tratamiento médico de los niños

peatones o ciclistas que murieron por accidentes de tránsito costó \$839 millones en el 2005 y otros \$2.2 mil millones en sueldos vitalicios perdidos.

- Un análisis de seguridad realizado por el Departamento de Transporte de California estimó que los beneficios para la seguridad de Rutas Seguras a la Escuela equivalían a una reducción de hasta el 49% en las tasas de colisiones entre autos y niños caminantes y ciclistas.

Ambiente: Los proyectos de Rutas Seguras a la Escuela aumentan el número de niños que van a la escuela a pie o en bicicleta, lo cual también reduce el número de autos en la calle. Ya que los autos emitan contaminantes con cada milla que recorren, reducir el uso de autos también puede mejorar la calidad del aire que los niños respiran en y cerca de las escuelas.

- Los niños expuestos a la contaminación vehicular son más propensos a tener asma y tienen un mayor riesgo de padecer problemas cardíacos y pulmonares en la adultez.
- Durante los últimos 25 años, entre los niños de 5 a 14 años de edad, los casos de asma han aumentado en un 74%. Cada año los niños pierden 14 millones de días de escuela debido al asma.
- La tercera parte de las escuelas se ubican en “zonas de peligro por contaminación del aire”.
- Las escuelas que están diseñadas para permitir que los niños lleguen a pie o en bicicleta tienen una mejor calidad de aire que se puede medir.
- Regresar a los niveles que teníamos de caminar e ir en bicicleta a la escuela en el año 1969 ahorraría 3.2 mil millones de millas vehiculares, 1.5 millones de toneladas de dióxido de carbono y 89,000 toneladas de otros contaminantes—lo equivalente a quitar más de 250,000 autos del camino por un año.

Estadísticas útiles

Salud y obesidad: Hoy en día los niños simplemente no hacen suficiente actividad física, lo cual contribuye a las tasas crecientes de obesidad y problemas de salud relacionados con la obesidad, como la diabetes. Los proyectos de Rutas Seguras a la Escuela hacen que los niños puedan ir a la escuela a pie o en bicicleta en forma más segura, lo cual ayudará a reducir la crisis de obesidad infantil al aumentar su actividad física.

- Durante los últimos 40 años, las tasas de obesidad se han disparado entre niños de todas las edades en los Estados Unidos y aproximadamente 25 millones de niños y adolescentes—más del 33%—actualmente tienen sobrepeso o están en riesgo de tenerlo.
- Hoy en día los niños son menos activos y el 23% de ellos no hace ninguna actividad física en su tiempo libre.
- La obesidad es tan prevalente que esta generación de niños podría ser la primera en más de 200 años con peor salud y una vida más corta que sus padres.
- Actualmente, alrededor de un cuarto de los gastos médicos en los Estados Unidos se debe a la obesidad, y los gastos médicos únicamente para la obesidad infantil se calculan en \$14 mil millones al año.
- Las personas que viven en suburbios en donde predomina el transporte en auto manejan más, caminan menos y son más obesas que las personas que viven en comunidades caminables. Por cada hora de manejar diario, la tasa de obesidad aumenta en un 6%; pero caminar como modo de transporte reduce el riesgo de obesidad.
- Caminar una milla de ida y vuelta a la escuela cada día equivale a las dos terceras partes de los 60 minutos de actividad física diaria recomendada. Además, los niños que caminan a la escuela tienen mayores niveles de actividad durante todo el día.