



Informe

Avaluació del programa *Camí escolar,* *espai amic*

Eines per un seguiment i avaluació

institut
infància i
adolescència

L'Institut Infància i Adolescència de Barcelona realitza l'informe ***Avaluació del programa Camí escolar, espai amic***, per encàrrec de l'Institut Municipal d'Educació de Barcelona (IMEB).



Ajuntament de
Barcelona

Edita:

Institut Infància i Adolescència de Barcelona, C. (IIAB)

Direcció de l'Institut Infància i Adolescència:

Maria Truñó i Salvadó

Coordinació del projecte:

Elena Sintes Pascual, cap de coneixement de l'Institut Infància i Adolescència

Equip investigador:

Enric Saurí Saula

Barcelona, setembre de 2017



Els continguts d'aquesta publicació estan subjectes a una llicència de Reconeixement – No comercial – Compartir igual (by-nc-sa) amb finalitat no comercial i amb obra derivada. Es permet copiar i redistribuir el material en qualsevol mitjà i format, sempre que no tingui finalitats comercials; així com remesclar, transformar i crear a partir del material, sempre que es difonguin les creacions amb la mateixa llicència de l'obra original.

Institut Infància i Adolescència de Barcelona

Qui som?

Som un instrument públic dedicat al coneixement per **acompanyar l'administració local** en el seu paper de **garantia dels drets** d'infants i adolescents i en la **transformació de la ciutat** perquè sigui apropiada per viure-hi la infància i l'adolescència.

Som un pont entre el **coneixement** i la **política pública** per millorar les vides de les nenes, nens, nois i noies, aportant perspectiva de drets, comptant amb els seus punts de vista propis i buscant millores concretes en les polítiques locals.

Som un consorci adscrit a l'**Ajuntament de Barcelona** i integrat també per la Diputació de Barcelona, la Universitat de Barcelona i la Universitat Autònoma de Barcelona, i treballem en l'àmbit de **Barcelona ciutat, àrea metropolitana i província**.

Què fem?

1. **Contribuïm a millorar les polítiques locals per fer avançar els drets de la infància i l'adolescència**

Impulesem i aportem perspectiva d'infància i coneixement en espais de treball de l'administració local per tal de millorar polítiques locals i acompanyar canvis concrets en les vides dels infants i adolescents.

2. **Generem coneixement vinculat a l'agenda pública**

Investiguem sobre les vides d'infants i adolescents i les polítiques locals que els afecten, realitzant diagnòs, avaluacions i propostes; per aportar evidències a partir d'experiències concretes i de prospectiva.

3. **Enriquim el debat social compartint coneixement**

Nodrim els debats socials actuals aportant enfocament de drets de la infància, compartint dades, relats, anàlisis i coneixements, tant propis com generats per altres institucions.

Índex de continguts

1. Presentació.....	3
2. Un punt de partida per estudiar els camins escolars	4
2.1 Què és el Camí escolar.....	4
2.2 Els camins escolars a Catalunya	7
2.3 Què es vol (o pot) assolir amb el Camí escolar?	12
3. L'emmarcament metodològic: model d'anàlisi i proposta de contrastació empírica	14
3.1 Un model d'anàlisi per indagar en la relació entre els diferents agents implicats en la gestió dels camins escolars i els múltiples impactes del programa	14
3.2 Objecte d'estudi i tècniques de recollida d'informació.....	16
3.2.1 Anàlisi de les dades de context existents i coneixement de la xarxa de camins escolars	17
3.2.2 L'aproximació qualitativa: l'observació directa i les entrevistes.....	18
3.2.3 Elaboració de la mostra qualitativa: la població objecte d'estudi	20
4. El programa 'Camí escolar, espai amic' a Barcelona	22
4.1 La importància del Camí escolar en el context de la ciutat de Barcelona	22
4.2 Els orígens del programa	27
4.3 Objectius actuals del programa 'Camí escolar, espai amic'	30
4.4 Situació actual del programa. Dades al voltant del 'Camí escolar, espai amic' ..	32
4.5 Funcionament morfologia i impactes del programa	46
4.5.1 Procediment i fases del projecte.....	46
4.5.2 El dia després. El seguiment i manteniment del programa	48
4.5.3 L'impacte del programa en els centres educatius i la comunitat educativa	49
4.5.4 L'impacte del programa en el territori. L'àmbit comunitari	52
4.5.5 El paper de l'administració pública	54

5. Conclusions	59
5.1 Límits del programa	59
5.2 Cap a on podem anar? Algunes reflexions per obrir camí.....	65
6. Cap a una avaluació continuada? Una proposta inicial d'indicadors	71
6.1 Què avaluem?	72
7. Bibliografia	78

1. Presentació

El present informe té com a objectiu posar de manifest algunes de les línies de treball desplegades en el marc del programa *Camí escolar, espai amic*. Com és sabut, aquest programa vol potenciar la relació de la xarxa educativa amb les dinàmiques de cada barri mitjançant el treball en xarxa i comunitari, a la vegada que pretén incorporar la mirada de l'infant en la gestió de l'espai públic i dotar-lo d'una major autonomia en la seva relació amb el mateix.

Aquesta anàlisi pretén posar de manifest fins a quin punt l'actual model de camins escolars assoleix els objectius fixats per l'Ajuntament de Barcelona. En la mesura que es tracta d'un programa dotat amb recursos públics es fa necessari avaluar el seu funcionament i determinar els impactes que aquesta política pública té sobre la ciutadania. És a dir, es tracta d'indagar si el programa Camí escolar tenen efectes positius i constatables en la qualitat de vida dels veïns i veïnes dels diferents territoris de la ciutat.

En aquestes pàgines es plantegen un seguit d'aproximacions al programa de caràcter general. En primer lloc, es fa una aproximació al context de la mobilitat i la salut de la ciutat de Barcelona, una contextualització indispensable per entendre la importància del relat al voltant de la mobilitat sostenible desplegat en el programa *Camí escolar, espai amic*. En segon lloc, s'esbossen els orígens del projecte i els seus actuals objectius. Tercerament, es recullen algunes dades quantitatives relatives als districtes i barris, als centres educatius adherits al programa, al nombre d'infants potencialment usuaris dels camins, a les fases en la que es troben els diferents camins i al nombre d'entitats col·laboradores. Finalment, fruit de l'aproximació qualitativa, es posa de manifest les formes d'implementació del projecte (funcionament i les fases del projecte) i l'impacte que té entre els diferents actors i agents (comunitat educativa, els agents del territori i l'administració municipal) vinculats al programa.

Aquesta aproximació permetrà conèixer el grau de desenvolupament del programa, mesurar-ne el grau d'heterogeneïtat, copsar l'estructuració formal del projecte, fer emergir les lògiques de funcionament i el grau d'implicació dels agents participants i detectar els límits i les mancances del projecte. Tot plegat permetrà obrir el camí de la construcció d'alguns indicadors que mesurin el nivell de funcionament del programa i les distàncies i proximitats amb relació als objectius marcats.

2. Un punt de partida per estudiar els camins escolars

“El Camí escolar és una iniciativa que pretén promoure i facilitar que els nens i les nenes vagin a l’escola a peu i de forma autònoma. Tanmateix, i des d’una mirada més àmplia, pot entendre’s com una estratègia educativa que fomenta l’educació en valors des del respecte, la responsabilitat i la solidaritat. En aquest sentit, es tracta d’un projecte educatiu, transversal, participatiu i de transformació de l’espai públic i els hàbits de mobilitat en el que, d’una banda, es condicionen un conjunt d’itineraris còmodes, agradables i segurs que permeten als infants i a les seves famílies realitzar els trajectes casa-escola en modes ecomovibles i, d’una altra, es desenvolupen un conjunt d’accions pedagògiques i ciutadanes que busquen transformar l’entorn del barri en un espai amable i sensibilitzar i conscienciar implicant a tota la comunitat (infants, pares/mares, mestres, veïns, institucions locals, comerciants, associacions de barri, etc.).”

Pau Avellaneda (2014: 7)

2.1. Què és el Camí escolar?

Els camins escolars s’articulen majoritàriament com a una estratègia educativa per a promoure la mobilitat segura i la convivència en els entorns escolars. Són una aposta perquè els infants i adolescents assumeixin majors quotes d’autonomia personal, responsabilitat i qualitat de vida anant a l’escola o passejant pel barri. Es tracta, doncs, de potenciar el compromís de la ciutadania amb la millora de l’espai públic i les accions que s’hi realitzen. És a dir, potenciar l’espai públic com un espai de relacions interpersonals. Aquesta mirada relacional suposa, almenys des de l’àmbit teòric, la participació de les entitats i col·lectius del territori, dels infants i, per descomptat, de la comunitat educativa (equips directius, equips docents i famílies).

Amb el projecte Camí escolar no només es pretén, com s’acaba d’esmentar, potenciar l’autonomia i la responsabilitat dels infants en el trajecte cap a l’escola, sinó que es proposa fer un pas més enllà i fer-los responsables dels seus propis desplaçaments. Des d’aquest punt de vista, es dota als infants d’un seguit d’eines i estratègies afavoridores del seu desenvolupament en societat capacitant-los per prendre les seves pròpies decisions.

Aquesta mirada activa de l’infant –la concepció de l’infant amb drets i deures– porta a establir l’espai públic, el carrer, com a lloc de relació, de joc, d’aprenentatge, d’experiència i de convivència. El distanciament d’aquest espai –especialment per determinats sectors socials– ha privat a un sector de la població infantil del gaudi d’un espai de socialització i relació fonamental. L’ocupació del carrer per part

dels infants genera confiança i seguretat la qual cosa redunda en una percepció de seguretat col·lectiva que permet la reapropiació de l'espai públic per part de la ciutadania. Ara bé, el progressiu abandonament del carrer per part de molts sectors socials ha fet que, en molts casos, hagi estat ocupat per altres sectors socials que han convertit el carrer en un espai feréstec i més salvatge. Així, com assenyala Majado, el carrer combina dues pulsions, aprenentatge i conflicte: “[la calle] es un lugar lleno de estímulos en el que autoafirmarse, rebelarse, encontrar un reconocimiento, un lugar donde también se construyen modelos de comportamiento y se ensayan proyectos de autonomía... Pero a la vez, es también un lugar donde la seguridad puede no estar garantizada, y los hechos pueden ser confusos, ambivalentes, etc. El espacio público ejerce de *laboratorio experimental* (Sabocchia, 2001) porque es un lugar de encuentro de culturas y valores; un lugar de socialización e intercambio, de exploración, investigación, de aprendizaje social... y sobretodo de relación. Es, por tanto, un espacio con muchas posibilidades educativas y preventivas que no se aprovechan suficientemente. Es, y puede serlo más aún, un espacio de convivencia y de tolerancia, no solo de conflicto.” (Majado, 2007,121-122).

Com s'ha avançat, un dels objectius del Camí escolar és la conscienciació en la necessària implementació d'un canvi en l'actual model de mobilitat. Un nou model de mobilitat urbana, més sostenible i segura, no només redueix els diferents tipus de contaminació o els índexs d'accidentabilitat, sinó que impacta positivament en les dinàmiques socials presents al carrer. En certa manera, una major presència al carrer de tots els sectors socials de la nostra societat pot contribuir, com s'acaba d'esmentar, a reduir el conflicte i incrementar la sensació de seguretat al nostre entorn més proper.

El treball articulat al voltant del camí escolar permet observar l'espai públic des del punt de vista dels infants. Com el veuen? Quin impacte té l'espai públic en la nostra mainada? Així, aquest tipus de projectes no només permeten desenvolupar la consciència crítica dels infants i fomentar l'esperit propositiu, sinó que, a la vegada, permeten que bona part de la ciutadania observi el carrer des d'un altre prisma, des de la mirada de l'infant. Aquest canvi de mirada té el potencial de la descoberta d'un nou món i l'ordenació de l'entorn des d'una altra perspectiva. Permet trencar elements donats per descomptat i desenvolupar un estat d'opinió que qüestionari aquells elements de l'espai públic i de la mobilitat que els adults han normalitzat i que convindria canviar.

En bona mesura, implementar un camí escolar implica redescobrir el carrer i l'entorn proper amb l'objectiu d'apropiar-se'l i redimensionar-lo positivament. En la mesura que els infants –i els adults– s'apropien i s'identifiquen amb l'espai públic es creen adhesions i, en conseqüència, es genera una lògica de respecte, cura i defensa: un espai públic de tots i per a tots.

Ara bé, la mobilitat segura, autònoma i sostenible, la reducció de la contaminació i la difusió de valors mediambientals o el reapropiament de l'espai públic¹ no són els únics elements que promou aquest projecte. El Camí escolar també té el potencial d'incorporar importants canvis metodològics. És a dir, pot incorporar lògiques participatives i transversals que depassin substancialment el propi camp del Camí escolar. Aquestes noves lògiques participatives poden ajudar a potenciar processos de participació ciutadana al barri enfortint, de retruc, els vincles socials i dotant de més autonomia i capacitat executiva als veïns i veïnes. Un treball col·lectiu amb efectes positius com pot ser la posada en marxa d'un camí escolar pot contribuir indubtablement a la creació d'una ciutadania mobilitzada i activa, element de control indispensable pel bon funcionament de les diferents administracions públiques i per una millor convivència veïnal. Tal com assenyala el professor Avellaneda:

“Per altra banda el Camí escolar permet establir o consolidar un marc de treball comunitari on tothom se senti protagonista del projecte. La transversalitat de la iniciativa comporta la participació de diversos actors amb punts de partida, perspectives, capacitats d'intervenció molt diferents, cadascun dels quals pot trobar el seu espai i el seu protagonisme. L'assaig d'aquest marc de treball en l'àmbit del projecte de Camí escolar ha de permetre el desenvolupament d'un marc de treball col·laboratiu de caràcter holístic i transversal entre les diverses àrees de l'administració municipal.

Al seu torn, el Camí escolar pot formar part d'una estratègia educativa més àmplia que promou l'educació en valors des de la responsabilitat, el respecte i la solidaritat. En aquest sentit, també pot esdevenir un instrument de sensibilització on a través del treball a les escoles s'arriba a les famílies i a la societat, i es difonen missatges no només per a una mobilitat sostenible i segura sinó per a la vida harmoniosa en comunitat.”

(Avellaneda, 2014: 8-9)

Ateses aquestes qüestions, els camins escolars –en clau teòrica– tenen el potencial d'iniciar un canvi –òbviament acompanyat d'altres projectes i mesures– en clau de mobilitat, de medi ambient, de recuperació de l'espai públic, de treball cooperatiu i de creació de xarxa o vinculació de la ciutadania –des dels infants fins a la gent més gran– al territori. La vinculació entre diferents agents des de diferents camps posa a l'abast de la ciutadania la possibilitat d'activar canvis profunds en benefici de tothom. En bona mesura, doncs, el projecte de Camí escolar pot ser l'element inductor de determinats canvis en la manera de viure i relacionar-se a les nostres ciutats, retornant el protagonisme que actualment té el vehicle a la ciutadania, als veïns i les veïnes.

¹ Com assenyala el professor Pau Avellaneda (2014), el Camí escolar pot ser una important eina a l'hora de recuperar l'ús de l'espai públic per als vianants. Com molt bé exposa, “el Camí escolar pot ser una bona “excusa” per introduir els primers canvis en tant que, justament pel caràcter vulnerable dels infants, en poques ocasions genera una oposició frontal a aquests.” (Avellaneda, 2014: 9).

2.2. Els camins escolars a Catalunya

Com assenyala Pau Avellaneda (2014), a Catalunya els camins escolars s'han conceptualitzat, en gran mesura, a partir dels postulats de Francesco Tonucci (2004)² que proposen l'articulació de la ciutat prenent en consideració el punt de vista i la perspectiva dels infants. A Catalunya, observa Avellaneda, els camins escolars desenvolupats s'han articulats fonamentalment al voltant de dues grans tipologies. Un primer grup de camins escolars que han prioritzat els canvis en l'espai públic i un segon grup on es posa l'accent en la vessant educativa i pedagògica. En aquesta segona tipologia "s'ha integrat el camí escolar en el currículum escolar en àrees com el coneixement del medi, matemàtiques, llengua, etc., o s'ha aprofitat l'"excusa" del camí per treballar aspectes com l'entorn, la mobilitat, els espais verds, etc. tant a l'aula com fora d'aquesta" (Avellaneda, 2014: 10).

Les diverses experiències analitzades permeten inferir que, en algunes ocasions, els camins escolars són iniciatives concretes com a tals i en canvi, en altres casos, aquests projectes apareixen a l'aixopluc de plans de major dimensió. Així, per exemple, aquests projectes poden néixer en el marc d'un Pla de Barri, d'un pla de reordenament ambiental o d'un pla urbanístic que reorienti la mobilitat d'una determinada zona. En d'altres casos, els camins escolars apareixen aïlladament, per iniciativa d'un petit grup de pares i mares o d'escoles, i acaba esdevenint un cas aïllat en el marc de les polítiques municipals. En altres casos, però, assenyala Avellaneda (2014), el Camí escolar s'origina com a projecte de ciutat possibilitant, així, un millor assoliment dels diferents objectius fixats.

L'anàlisi d'aquesta diversitat de camins escolars ha posat de manifest que una part substantiva d'aquests projectes conceben l'infant com un actor passiu, no protagonista, limitant-se a respondre a una enquesta o participant escadusserament en algunes de les activitats (pedagògiques, relacionals, propagandístiques, etc.) que es desenvolupen. Són pocs els casos on els infants prenen un paper més actiu. No obstant això, es constata que davant un paper actiu –agencial– de l'infant, l'impacte del treball pedagògic és molt més important i, com assenyala Avellaneda, "els postulats de la mobilitat sostenible i segura són assumits més fàcilment pels propis infants però també per llurs famílies" (Avellaneda, 2014: 11).

Un altre element a considerar és l'heterogeneïtat de les condicions objectives en la mobilitat dels diferents municipis. En alguns casos els camins escolars s'han implementat en zones on les condicions viàries i la mobilitat són altament complexes i a les antípodes del que requereix un programa d'aquetes característiques; en d'altres, els camins escolars s'han implementat en el marc d'una política de transformació global de l'entorn on una de les bases d'actuació és la pacificació i l'eixamplament del

² Tonucci, Francesco (2004). *La ciudad de los niños: Un modo nuevo de pensar la ciudad*. Madrid. Ed. Fundación German Sánchez Ruipérez.

paper protagonista del vianant. És a dir, en indrets on la política de mobilitat parteix de la consideració del vianant com l'element cabdal de la mobilitat intramunicipal. Aquest és el cas de la ciutat de Pontevedra (Galícia), on els camins escolars formen part, de manera inherent, del model de ciutat que s'està desenvolupant. Tota la política municipal de mobilitat, espai públic, seguretat vial, etc. gira al voltant d'un objectiu compartit per tothom. En aquest cas, després de dotze anys de treball continuat, els resultats són irrefutables: increment de les zones de prioritat de vianants, limitació dràstica de la velocitat a tota la ciutat mitjançant els passos elevats, reducció substancial dels accidents de trànsit, ciutat líder en el rànquing de seguretat vial, augment del nombre d'alumnes que van a l'escola a peu, augment dels alumnes que realitzen el desplaçament sense anar acompanyats d'un adult, augment de l'ús de la bicicleta, etcètera. Mentre una part substantiva de les experiències plantegen el Camí escolar com un intent d'humanitzar l'espai públic oferint als infants una certa seguretat perquè circulin a peu, l'enfocament plantejat a Pontevedra és diferent. Es tracta d'una transformació integral de la ciutat on els infants i els vianants han pres un veritable protagonisme, seguint les indicacions que Francesco Tonucci (2004) dona per aconseguir la "ciutat dels infants" que promou. En aquest sentit l'aposta és clara:

"Proponemos que los niños vayan a la escuela sin ser acompañados por adultos. Los padres suelen tener miedo de que los niños salgan a la calle porque hay inseguridad. Los niños que se mueven solos recuperan también una manera de vivir la infancia".

(Tonucci, 2006³)

L'experiència reeixida de Pontevedra no és extrapolable, ni de bon tros, als diversos camins escolars presents a Catalunya. Com assenyala el professor Avellaneda (2014) l'heterogeneïtat és molt elevada al nostre territori i, de fet, es fa molt difícil identificar i analitzar les diferents variants de camins escolars que durant els darrers anys s'han anat implementant. Malauradament, no hi ha cap registre centralitzat que permeti veure i comparar les diferents experiències a casa nostra i cal realitzar una llarga i feixuga recerca per localitzar els camins actualment en funcionament, que no són tots els que hi ha hagut.

Aquesta important tasca és la que l'any 2014, el professor Avellaneda va fer a l'"*Estudi d'Avaluació dels Estudis de Camins escolars de Catalunya*" impulsat per la Diputació de Barcelona. En aquest estudi, es constata l'existència de múltiples experiències de camí escolar repartides entre 24 municipis de la demarcació de Barcelona que incloïen un nombre considerable de centres educatius. Tot seguit, es detallen els municipis i els camins escolars objecte d'anàlisi en aquesta avaluació.

Taula 1. Recull d'experiències de camí escolar a la demarcació de Barcelona. Any 2014

³ Entrevista a Francesco Tonucci a la revista "*El monitor de la educación*", núm. 7, 2006. Buenos Aires, Ministerio de Educación.

POBLACIÓ	NOM DE L'EXPERIÈNCIA	CENTRES VINCULATS
Alella	Camins escolars d'Alella (Escola Hamelin)	3
	Camins escolars d'Alella (Escola Fabra)	
	Camins escolars d'Alella (IES Alella)	
Arenys de Mar	Camins escolars d'Arenys de Mar (Escola Joan Maragall)	4
	Camins escolars d'Arenys de Mar (Col·legi La Presentació)	
	Camins escolars d'Arenys de Mar (Escola Sinera)	
	Camins escolars d'Arenys de Mar (IES Els Tres Turons)	
Banyoles	Camins escolars de Banyoles	9
Barcelona	Camí escolar, espai amic	37
Cabrera de Mar	Camí escolar a Cabrera de Mar	1
Canet de mar	Camins escolars a Canet de Mar (IES Domènech i Muntaner)	4
	Camins escolars a Canet de Mar (Escola Misericòrdia)	
	Camins escolars a Canet de Mar (Col·legi Santa Rosa de Lima)	
	Camins escolars a Canet de Mar (Col·legi Yglesias)	
Castellar del Vallès	Camí escolar escola Emili Carles-Tolrà	1
	Camí escolar escola El Sol i la Lluna	1
	Camí escolar escola Sant Esteve	1
Centelles	Camí escolar a Centelles (Escola Ildefons Cerdà)	3
	Camí escolar a Centelles (Col·legi Sagrats Cors)	
	Camí escolar a Centelles (IES Pere Barnils)	
Cornellà de Llobregat	Estudi de Camí escolar segur al barri de Sant Ildefons	3
El Masnou	Camí escolar IES Maremar i Escola Bergantí	2
Gavà	Camins escolars segurs: comerç, educació i Mobilitat	14
Granollers	Camins escolars a Granollers – Carrer Roger de Flor	6
	Camins escolars a Granollers – Escola Joan Solans	1
Mataró	Estudi per a la implantació d'una xarxa de camins escolars (GEM Gran)	2
	Estudi per a la implantació d'una xarxa de camins escolars (GEM Petit)	
Mollet del Vallès	El Camí escolar a 3 centres	3
	Camí escolar Escola Princesa Sofia	1
Òdena	Camins escolars a Òdena (Llar d'infants Els Vaillets d'Òdena)	2
	Camins escolars a Òdena (Escola Castell d'Òdena)	
Palau-solità i Plegamans	Camins escolars a Palau-solità i Plegamans (Escola Folch i Torres)	4
	Camins escolars a Palau-solità i Plegamans (Escola Palau)	

	Camins escolars a Palau-solità i Plegamans (Escola Can Periquet)	
	Camins escolars a Palau-solità i Plegamans (Escola Can Cladelles)	
Roda de Ter	El Camí escolar a Roda de Ter (EEI Municipal)	
	El Camí escolar a Roda de Ter (Escola Mare de Déu del Sòl del Pont)	4
	El Camí escolar a Roda de Ter (CEIP Nou)	
	El Camí escolar a Roda de Ter (IES Miquel Martí i Pol)	
Sabadell	Camins escolars a Sabadell – Zona Centre	1
	Camins escolars a Sabadell – Zona Nord	1
Sant Adrià del Besòs	Camí escolar Sant Adrià del Besòs	1
Sant Cugat Sesgarrigues	Camí escolar a Sant Cugat Sesgarrigues	2
Sant Joan Despí	Propostes d'actuació als centres educatius de Sant Joan Despí	15
Sant Just Desvern	Estudi sobre els itineraris escolars a centres educatius de Sant Just Desvern (EBM Marrecs)	
	Estudi sobre els itineraris escolars a centres educatius de Sant Just Desvern (Escola Canigó)	
	Estudi sobre els itineraris escolars a centres educatius de Sant Just Desvern (Escola Montseny)	6
	Estudi sobre els itineraris escolars a centres educatius de Sant Just Desvern (Escola Montserrat)	
	Estudi sobre els itineraris escolars a centres educatius de Sant Just Desvern (Escola Madre Sacramento)	
	Estudi sobre els itineraris escolars a centres educatius de Sant Just Desvern (IES Sant Just Desvern)	
Sant Martí de Tous	Estudi de Camí escolar a Sant Martí de Tous (Llar d'infants Petita Cérvola)	2
	Estudi de Camí escolar a Sant Martí de Tous (Escola Cérvola Blanca)	
Santa Perpètua de Mogoda	El Camí escolar a Santa Perpètua de Mogoda	1

Font: Dades extretes de l'*Estudi d'Avaluació dels Estudis de Camins escolars de Catalunya*. Diputació de Barcelona.

L'anàlisi d'aquests camins escolars realitzat en l'esmentat estudi permet arribar a un seguit de consideracions. En aquest sentit, convé considerar que Catalunya té una llarga experiència en camins escolars que es fan presents en municipis de tipologia molt variada, tant pel que fa a la ubicació com pel que fa al nombre d'habitants, i amb dinàmiques socials força heterogènies.

S'observa que, si bé els diferents projectes estudiats s'enfoquen principalment a l'assoliment de millores en l'entorn i la seguretat vial, també es produeix una considerable incidència entre els membres de la comunitat educativa (centres educatius, claustre de professors, alumnes, famílies, etc.). El treball pedagògic realitzat impregna significativament tota la comunitat i en reorienta el discurs i actituds en

relació a la mobilitat segura i sostenible. Els agents implicats prenen consciència de la millora en la qualitat de vida col·lectiva que implica el nou model de mobilitat inherent al projecte. Paral·lelament es constata l'existència de multiplicitat de models de camins escolars amb les seves pròpies lògiques, estructura, model d'implementació i objectius (s'observen diferències pel que fa als aspectes urbanístics i de gestió de la mobilitat, pedagògics i educatius, comunicatius i de sensibilització). Ara bé, no es pot perdre de vista que, com s'ha exposat a l'inici d'aquest punt, a Catalunya una part significativa de les experiències implementades segueixen, d'una o altra manera, les teoritzacions de Francesco Tonucci.

En qualsevol cas, més enllà de l'èxit observable pel que fa a la mobilitat a peu i les millores en l'espai públic, la contaminació i l'accidentabilitat, convé posar de manifest l'existència d'experiències força rellevants que posen en valor altres objectius menys visibles del Camí escolar. En alguns casos, s'observa una important participació activa i en xarxa de tota la comunitat educativa (infants, equip docent i AMPA), la incorporació del Camí escolar i el discurs de la mobilitat sostenible al projecte curricular de centre i al projecte de ciutat o la vinculació dels diferents agents presents al projecte amb un barri o territori determinat –l'apropiació espacial–.

Finalment, l'estudi realitzat per Avellaneda (2014) constata l'existència de multiplicitat d'experiències diferents relacionades amb la mobilitat infantil. Com molt encertadament assenyala “la implementació d'un tipus de metodologia o una altra no respon a criteris homogeneïtzables ni extrapolables. Són bàsicament les condicions de cada municipi i el coneixement previ d'experiències semblants en altres indrets el que fa que en cada cas s'opti per una fórmula o una altra. Totes elles cerquen objectius semblants per bé que amb mètodes diferents. En tots els casos es pretén fomentar l'autonomia dels infants i incentivar l'ús de modes ecomovibles, especialment l'anar a peu.” (Avellaneda, 2014: 172). Es constata, doncs, l'existència de diferents metodologies que responen a l'objectiu d'articular un nou model de mobilitat allunyat del *vehiclecentrisme* actual. És a dir, malgrat la fórmula o eina d'implementació pot ser una altra –és cas del *Bus a peu*, els *Entorns escolars*, etc.– hi ha coincidència en alguns dels objectius finals que es volen assolir.

2.3. Què es vol (o pot) assolir amb el Camí escolar?

En aquest capítol introductori s'han pogut copsar alguns dels objectius teòrics i genèrics dels camins escolars. A continuació es procurarà posar de manifest l'impacte potencial que aquest tipus d'experiències poden tenir en els agents destinataris d'aquest tipus de programes: els infants, la comunitat educativa (centre educatiu, professorat i famílies) i el territori.

Fins aquí ha quedat palès que **el Camí escolar té com a objectiu instrumental de primer ordre l'assoliment de millores en la seguretat dels infants en el seu itinerari d'accés als centres escolars i la conscienciació de les diferents fórmules modals per a desplaçar-se**. Amb aquest objectiu inicial –i central– es pretén assolir un increment de l'autonomia infantil, i per això les accions realitzades van dirigides a millorar les condicions de seguretat i, també, la percepció positiva d'aquestes condicions. L'assoliment d'aquestes millores en la seguretat té com a conseqüència immediata l'augment del nombre d'infants que realitzen sols el desplaçament de casa a l'escola i a l'inrevés. El Camí escolar té la possibilitat d'engegar una dinàmica positiva on la presència d'infants anant sols i amb mitjans no motoritzats a l'escola generi un efecte d'imitació i afavoreixi que altres famílies puguin optar per solucions ecomovibles per anar a l'escola.

Òbviament, el Camí escolar també suposa canvis en l'espai públic, sobretot a l'entorn dels centres educatius, ja que, davant d'un seguit de condicions objectives poc apropiades la mobilitat i l'entorn, el projecte obliga a repensar aquests espais per pacificar-los. Des de l'eixamplament d'una vorera fins a convertir un carrer en zona de vianants, passant per la implantació d'un pas de vianants o la implantació de mesures per a moderar i pacificar el trànsit, són accions que tenen incidència en el conjunt de la ciutat i dels veïns i veïnes.

Segonament, els projectes de camins escolars pretenen “un canvi en la consciència social i mediambiental tant dels propis infants com de llurs famílies” (Avellaneda, 2014: 13). El treball pedagògic que es fa en el marc d'aquests projectes té com a objectiu potenciar mitjans de desplaçament alternatius més saludables i sostenibles. El projecte de Camí escolar ha de ser capaç de retornar el protagonisme al vianant i establir un relat que defensi el drets de tots els ciutadans a gaudir i ocupar l'espai públic sense cap mena de sensació d'inseguretat.

Un dels objectius a assolir és la **implicació directe dels pares i mares dels infants que, a mig termini, ha de permetre la pèrdua de les pors i un canvi en els hàbits de mobilitat**. Les famílies han de prendre consciència que l'experiència del Camí escolar esdevé un complement de primer ordre en l'educació dels seus fills i filles que contribueix al creixement personal dels infants. Per altra banda, com molt bé observa Avellaneda (2014), una major autonomia dels infants planteja un benefici a les famílies pel que fa la gestió del temps familiar car disminueix considerablement els temps dedicat a acompanyar els fills i filles a l'escola, a les activitats extraescolars, etc.

En la mesura que es tracta d'un projecte gestionat dins l'àmbit escolar i on la implicació del professorat i de l'equip directiu és essencial, es poden produir impactes en aquests col·lectius. En primer lloc és plausible que les reflexions sorgides a partir del desenvolupament del projecte comportin en el professorat un canvi pel que fa al discurs sobre la mobilitat segura i sostenible. En segon lloc, **el projecte del Camí escolar pot ser emprat com a una nova eina pedagògica per realitzar un treball al voltant dels valors, la solidaritat, la corresponsabilitat social i el treball en equip i comunitari.**

Amb relació als agents del barri o territori (veïns, botiguers, associacions diverses...), un dels efectes del projecte és la presa de consciència de la presència dels infants a l'espai públic i de la necessitat de respectar-los i ajudar-los, i també de la necessitat d'ajustar els seus comportaments, especialment aquells que utilitzen el vehicle privat, tenint en compte la presència dels infants al carrer, les seves necessitats i les seves vulnerabilitats.

Finalment, **un dels efectes que el camí pot tenir en el territori és la implementació de canvis en l'articulació de la mobilitat.** Així, com assenyala Avellaneda (2014), "a nivell conceptual el Camí escolar, en tant que projecte innovador en matèria de mobilitat però també de transformació de l'espai públic, pot contribuir a impulsar un canvi en les maneres de concebre aquests àmbits de la gestió pública introduint elements fins llavors no atesos o enfocats des d'una perspectiva que no contemplava, per exemple, l'equitat en la distribució dels usos de la via pública, la necessitat de prioritzar usos i activitats respectuoses amb l'entorn i amb els propis ciutadans i ciutadanes, etc." (Avellaneda, 2014:15). Aquest efecte obliga a adoptar una mirada més integradora pel que fa a la mobilitat i l'espai públic.

Aquesta nova mirada acaba generant **formes de treball més reticulars i participatives en els diferents agents encarregats de la gestió municipal.** La nova orientació metodològica cap a la participació i la cooperació és, també, un dels objectius assolibles d'aquesta mena de projectes. El Camí escolar requereix un model de treball participatiu que té com a objectiu implicar tots els agents destinataris (infants, professorat, equip directiu, col·lectius i entitats, botigues i les diferents àrees de l'administració pública).

3. L'emmarcament metodològic: model d'anàlisi i proposta de contrastació empírica

3.1. Un model d'anàlisi per indagar en la relació entre els diferents agents implicats en la gestió del Camí escolar i els múltiples impactes del programa

L'objectiu de la present avaluació passa per realitzar una aproximació analítica amb voluntat d'exposar amb cert deteniment la morfologia i funcionament dels camins escolars a la ciutat de Barcelona. L'objectiu passa per capturar diferents perfils definitoris dels camins escolars i copsar la multiplicitat de d'estructures desenvolupades en diferents contextos territorials. Un seguit de contextos que esdevenen centrals a l'hora d'abordar l'anàlisi del funcionament dels diversos camins escolars.

De les indagacions teòriques i empíriques fetes sobre el projecte que es vol analitzar cal remarcar la rellevància d'alguns conceptes clau per plantejar el model d'anàlisi i la posterior contrastació empírica. D'entrada, el mateix concepte de Camí escolar planteja diferents aproximacions i punts de vista en funció de la línia teòrica seguida o, fins i tot, de les diferents lògiques d'implementació viscudes. En qualsevol cas, des del punt de vista d'aquesta avaluació, el Camí escolar s'ha d'entendre com un espai o camp determinat per una lògica educativa, relacional, participativa i sostenible. És a dir, el programa '*Camí escolar, espai amic*' ha de fomentar l'adquisició, per part dels infants, d'habilitats com a vianants –éssers autònoms- per moure's per la ciutat des del punt de vista de la sostenibilitat, seguretat i corresponsabilitat social. A la vegada, ha de permetre millorar la mobilitat de la ciutat i, de retruc, reduir l'elevat índex de contaminació actual; potenciar les relacions intergeneracionals i entre famílies-escola-barri; permetre una reapropiació de l'espai públic i generar espais de participació i decisió col·lectiva.

Des del model d'anàlisi del qual es parteix, el context territorial (el barri i/o districte) que ha emmarcat la implementació del Camí escolar esdevé molt rellevant per aprofundir en el perquè dels diferents models de gestió, implementació i èxit dels camins escolars. El context territorial forma part, si més no, de les condicions de possibilitat globals que, conjuntament amb una determinada gestió administrativa, configuren diferents models de camins escolars més propers o distanciats a la definició esbossada i als objectius marcats per l'administració pública.

Com sempre, però, no es pot caure en el parany de les anàlisis dicotòmiques de la realitat social. El que es proposa és l'existència d'un eix que estableix diferents graus de proximitat o distanciament en relació amb l'assoliment dels objectius centrals del programa, a partir de les possibilitats que ofereix el context.

En aquest sentit, és rellevant preguntar-se fins a quin punt el programa del Camí escolar està condicionat per la interacció dels diferents agents implicats. És en això que es vol aprofundir en aquesta avaluació: quins són els factors que condicionen una o altra implementació –el major o menor assoliment dels objectius prefixats- del Camí escolar? D'aquesta manera, l'objecte d'estudi passarà per establir les diferents fórmules de gestió administrativa i les diferents posicions i actituds (pràctiques i discursos) davant del programa.

L'observació i l'anàlisi de les fórmules de funcionament i les intensitats de les implicacions en la fase del treball de camp ha de permetre assolir una visió holística de tots els factors i condicionants que han acabat situant el Camí escolar en una o altra dimensió –és a dir, camins actius i exitosos o camins passius i instrumentals–. L'observació de l'heterogeneïtat dels camins escolars, la consolidació en un o altre barri, la gestió realitzada per l'administració pública, el nivell d'interrelació entre els agents implicats, l'impacte en la mobilitat dels infants i en la incorporació d'aquesta qüestió en el discurs dels centres educatius, l'impacte en les famílies i en altres agents del barri, etcètera; permetrà delimitar la rellevància dels factors externs en la disposició d'un o altre model de Camí escolar.

Aquesta avaluació és planteja aquestes qüestions indagant en un col·lectiu específic: les persones vinculades a la gestió i desenvolupament d'aquest programa municipal. Des d'una perspectiva qualitativa s'aprofundirà en l'anàlisi d'aquests individus que realitzen diferents tasques en la complexa cadena de gestió dels camins escolars. Aquesta aproximació implica tenir en compte, a nivell macro, tant les condicions específiques amb les que treballen aquests individus, com les característiques generals i territorials del programa.

Ara bé, en aquest context, cal preguntar-se, també, quin ha estat l'impacte d'aquest programa entre els diferents agents estudiats. En la mesura en que es parteix d'un context multiagencial (intervenció de l'administració, centre educatiu, infants, famílies, entitats i col·lectius del barri, etc.), es conformen diferents formes d'apropiació del projecte i, òbviament, diferents resultats i interpretacions dels mateixos. Des d'aquesta perspectiva, se sobreposa el nivell d'afectació del projecte entre els diferents agents amb l'assoliment –amb major o menor intensitat- d'uns o altres objectius prefixats.

En el camp de joc definit es produeixen un seguit de pràctiques que modelen l'abast i els resultats d'aquest projecte. Per analitzar com actuen els actors en aquest camp de joc cal tenir en compte diversos factors. En primer lloc, el coneixement que tenen els diferents agents implicats (directament o indirecta) del projecte (funcionament i desplegament), de la seva prioritat política (mandat polític) i dels seus objectius. En segon lloc, les lògiques internes presents en l'administració pública. És a dir, formes de transmissió de la informació, model de governança, prioritat del projecte pels diferents departaments, saturació de les àrees i dels respectius treballadors, pressupost destinat al projecte, etc. En tercer lloc, un

context on es situen els centres educatius (Quin barri? Quin perfil social és el més predominant en aquell barri?). En quart lloc, el context intern del centre educatiu (Quins són els perfils socials presents als diferents centres educatius? Existeix una AMPA activa o contacte continuat amb les famílies? S'incorpora el discurs de la mobilitat segura i sostenible i autònoma de l'infant al projecte de centre? Quin paper hi té l'equip directiu i el claustre?) Finalment, en cinquè lloc, fruit del treball entre tots els agents implicats, quins canvis s'han realitzat al entorn dels centres educatius? Hi ha hagut canvis en la mobilitat i l'espai públic? Com arriben ara els infants a l'escola?

És a partir del conjunt de factors descrits –contextualitzats i concretats en la població objecte d'estudi–, que es podrà precisar el model d'anàlisi i la trajectòria d'aproximació als camins escolars. Una trajectòria que fa referència en primer lloc a l'objecte d'estudi: quines són les diferents formes d'implementació del programa '*Camí escolar, espai amic*' –tant pel que fa a nivell de pràctiques com a nivell de discursos i actituds–. En segon lloc, quins són aquells factors que expliquen aquestes diferents formes d'implementació i el nivell d'aproximació o distanciament envers els objectius fixats per l'Ajuntament de Barcelona.

3.2. Objecte d'estudi i tècniques de recollida d'informació

Arribats a aquest punt, els propers apartats d'aquest informe tenen com a objectiu retre compte de les tècniques que han guiat l'observació i el tractament empíric de les qüestions plantejades arran del dibuix analític proposat. El present projecte combina diferents tècniques d'anàlisi per abordar la diagnosi de la situació actual i tenir els fonaments empírics necessaris per l'elaboració d'una proposta de reorientació del programa. Així, es proposa un plantejament metodològic on s'aposta per una observació principalment qualitativa. Tanmateix, amb l'objectiu de concretar a *qui* calia observar, la indagació sobre la situació dels camins escolars a Barcelona s'ha fet mitjançant l'anàlisi d'algunes dades generals sobre els camins escolars. L'anàlisi d'aquestes dades ha permès disposar d'una informació estadística descriptiva referent a l'estructura i els usos dels camins escolars que ha possibilitat l'extracció de les variables sintètiques necessàries per configurar la primera mostra tipològica.

Tot seguit, es descriuen breument les fases del projecte on s'articulen les tècniques de recollida d'informació triada per dur a terme l'observació.

Fase I. Recollida de dades de context i genealògiques

- > Dades de camins establerts, estat dels mateixos i participació dels centres educatius.

- > Explotació de les dades relatives a la mobilitat i contaminació de la ciutat de Barcelona (Agència de Salut Pública, etc.) amb l'objectiu de dibuixar la imatge de ciutat.

Fase II. Coneixement de la xarxa de camins objecte d'estudi

- > Coneixement dels diferents camins i les seves zones d'influència.
- > Procés i mecanisme d'implementació dels camins.
- > Organització i actuació de l'administració pública en relació al programa.
- > Tasques desenvolupades per la cooperativa ETCS (empresa concessionària del programa '*Camí escolar, espai amic*').

Fase III: Aproximació qualitativa a partir d'entrevistes en profunditat i l'observació directa

3.2.1. Anàlisi de les dades de context existents i coneixement de la xarxa de camins escolars

El punt de partida ha estat l'anàlisi de les dades existents sobre la qüestió que han de servir per conèixer l'abast dels fets. L'objectiu ha estat el de copsar la situació actual de la mobilitat i accidentabilitat a la ciutat de Barcelona i de la xarxa de camins escolars establerts pels deu districtes de la ciutat.

Són diversos els estudis i les fonts secundàries de dades a les que es podia recórrer. Concretament, s'ha analitzat diferents edicions de *l'Enquesta de mobilitat de Barcelona*, però les dades analitzades amb més deteniment són les corresponents a l'edició del 2016, *l'Informe Geoespacial de les Col·lisions de Trànsit a Barcelona l'any 2015* (Agència de Salut Pública, 2016), *l'informe de Persones lesionades per col·lisió de trànsit als barris de Barcelona l'any 2015* (Agència de Salut Pública, 2016) i *l'informe La Salut a Barcelona 2015* (Agència de Salut Pública, 2016).

Pel que fa a la contextualització de la xarxa i la tipologia de camins escolars, s'han emprat els següents documents: *l'Estudi d'Avaluació dels Estudis de Camins escolars a Catalunya* (Diputació de Barcelona, 2014); *Camí escolar, espai amic del Poblenou. Revisió de l'estat actual del programa Desembre 2012 a abril 2013* (Ajuntament de Barcelona, 2014); *l'Informe de la trobada tècnica Camí escolar, espai amic* (Cooperativa ETCS, 2016); *El diagnòstic. Pautes per a l'elaboració del diagnòstic* (Cooperativa ETCS, 2016); *el Pack bones pràctiques Camí escolar, espai amic* (Ajuntament de Barcelona, 2014); *l'Informe de evaluación. Madrid a pie, camino seguro al cole* (Ajuntament de Madrid, 2013) i *Camino escolar. Diseño, planificación y realización de un programa de camino escolar en los centros educativos de Peñalar, IES Diego Velázquez y CP Los Ángeles del municipio de Torrelodones* (Ajuntament de Torrelodones, 2012).

Mitjançant l'anàlisi global de l'actual xarxa s'han pogut delimitar les variables amb un major pes a l'hora d'articular els camins escolars de Barcelona i, de retruc, el seu impacte en el territori.

Així, aquesta primera aproximació de caràcter quantitatiu ha permès acotar un seguit de factors explicatius cabdals –quantitativament parlant– que conformaran, en conseqüència, una part important dels factors sobre els quals caldrà indagar en la fase qualitativa. L'anàlisi d'aquestes dades quantitatives ha permès la construcció dels perfils d'anàlisi que s'han emprat en la definició i disseny de l'apartat qualitatiu.

Amb tot, els factors explicatius més determinants a l'hora de cercar les funcionalitats i/o disfuncionalitats dels diferents camins escolars són:

- L'àmbit territorial on es desenvolupa el camí
- Implicació de les famílies
- El paper dels centres educatius
- El paper actiu o passiu dels infants
- La vinculació amb el barri
- L'estructura i funcionament de les diferents àrees de l'administració pública (Ajuntament de Barcelona)
- La capacitat dinamitzadora de l'empresa concessionària del programa '*Camí escolar, espai amic*'

3.2.2. L'aproximació qualitativa: l'observació directa i les entrevistes

Després de l'observació prèvia sobre el terreny i les entrevistes informatives a experts i persones referencials, el principal instrument metodològic d'aquesta avaluació ha estat la realització d'un seguit d'entrevistes en profunditat als diferents agents vinculats al projecte. Aquest procediment ha permès copsar la multiplicitat de fórmules emprades en els camins escolars i les diverses interpretacions (percepcions) sobre el seu funcionament, estructura i efectes. La utilització d'aquesta tècnica de recollida de dades possibilita el coneixement de les condicions de possibilitat al voltant de les quals es construeix aquest projecte, així com els valors i opinions dels individus objecte d'estudi. Mitjançant aquestes entrevistes s'ha copsat, com assenyala Clifford Geertz (1983), "*a través d'ells*" algunes de les estructures de sentit existents en els imaginaris dels diferents agents implicats. L'objectiu ha estat, doncs, el de recollir els relats a través dels quals aquestes persones signifiquen, racionalitzen, interpreten, viuen i experimenten el seu paper al voltant dels camins escolars. El punt de partida és, doncs, la narració de les experiències viscudes al voltant dels camins escolars. És mitjançant les tècniques d'entrevistes narratives

que poden capturar-se les estructures de sentit en base a les quals els narradors interpreten i reinterpreten un conjunt d'experiències.

Les entrevistes en profunditat

Per tal de conèixer les diferents inèrcies que es desenvolupen en els espais on es posicionen les diferents persones objecte d'estudi, s'ha optat per l'observació indirecta tot emprant una metodologia que prioritzi unes tècniques de recollida de dades de caràcter intensiu: *les entrevistes en profunditat*. La utilització d'aquesta tècnica permet arribar a una gran quantitat de fets captant, d'aquesta manera, models, comportaments, normativitats, pràctiques i discursos. Cal analitzar els diferents models de camins escolars des de la lògica interna (la posició ocupada) de cadascun dels individus entrevistats. Davant això, l'entrevista esdevé, se'ns dubte, l'eina que ens proporciona les dades suficients que permetin verificar l'actual morfologia dels camins escolars.

El desenvolupament de les entrevistes en profunditat, com també succeeix amb d'altres tècniques de caràcter qualitatiu, s'ha fonamentat en l'assumpció dels participants en els processos socials com a subjectes, en unes condicions i posicions socials, amb capacitat agencial en funció del sentit que donen a la realitat social (Callejo, 2001). I, a la vegada, en la rellevància del llenguatge, del discurs, com a vehicle per la transmissió de cosmovisions. Amb l'entrevista en profunditat no només es pretén la recerca de causalitats, sinó també la interpretació de significats, la reconstrucció social.

Partint d'aquestes qüestions prèvies, el treball de camp mitjançant la tècnica de l'entrevista en profunditat ha atès els següents perfils:

- > Entrevistes semiestructurades a experts en *camins escolars*.
- > Entrevistes en profunditat a les tècniques de l'IMEB, organisme impulsor del projecte.
- > Entrevistes en profunditat a les tècniques d'ETCS responsables del programa.
- > Entrevistes en profunditat a tècnics de districte de l'Ajuntament de Barcelona.
- > Entrevistes semiestructurades a tècnics de mobilitat, via pública, salut i seguretat viària de l'Ajuntament de Barcelona.

L'observació directa dels centres amb Camí escolar en funcionament

L'observació directa requereix incorporar-se en l'espai –i també en un temps determinat- de l'objecte d'estudi observat. L'objectiu d'aquest tipus d'observació és la captació de dades com a participant del context que s'estudia. És a dir, aquesta tècnica permet una aproximació directa a la "realitat social" i en el moment en que tenen lloc els fenòmens que s'estudien –l'arribada i la sortida dels infants als centres

educatiu— , aproximant-se al punt de vista dels individus implicats en l'acció observada. Òbviament, aquest tipus d'observació ha d'anar acotada mitjançant unes fitxes d'observació que permetin realitzar un registre sistemàtic del que es veu i se sent durant el procés d'observació.

En el cas que ens ocupa, s'ha tractat d'una observació basada en la 'no participació', és a dir, en l'observació distanciada del fenomen però sense participar-hi, sense cap mena d'interacció amb els individus estudiats, en aquest cas infants i famílies.

Els districtes triats per fer l'observació directa han estat:

- Sarrià- Sant Gervasi
- Eixample
- Sant Martí
- Horta-Guinardó

3.2.3. Elaboració de la mostra qualitativa: la població objecte d'estudi

A l'hora de plantejar l'anàlisi del programa, s'ha procurat arribar a un nombre substantiu d'individus relacionats directament amb el mateix a fi i efecte d'obtenir una mostra el més variada i diversificada possible. La intenció és la d'obtenir informació que permeti situar aquestes persones dins la lògica de funcionament del programa, però, alhora, també es tracta d'esbrinar quines són les percepcions i opinions que articulen sobre el model actualment en funcionament.

La mostra la conformen 22 persones d'entre 20 i 60 anys, ubicades en diferents àmbits de gestió del programa '*Camí escolar, espai amic*', en l'administració pública o en l'àmbit sobre la recerca en mobilitat i espai públic. En la mesura que es planteja una perspectiva qualitativa, la selecció de la mostra no segueix cap criteri de significativitat estadística, sinó que es correspon a un *mostratge teòric* (Ruiz Olabuénaga, 1996) amb l'objectiu de mostrar els diferents perfils sociològics.

Seguint aquesta perspectiva s'han definit una sèrie d'eixos per delimitar les persones representades a la mostra, cercant, en tot moment, un criteri de representativitat més ampli. És a dir, la quantitat i la distribució dels casos triats s'ha donat en funció de la significació i rellevància teòrica amb l'objectiu d'assolir un *procés de saturació de coneixement*. En el moment en que es produeix aquesta *saturació* la mostra és representativa, no a nivell morfològic, sinó a nivell sociològic, en el nivell de les relacions socio-estructurals. En aquest sentit, s'ha procedit a fer una tria de la mostra a partir d'àrees prèviament delimitades i teoritzades.

Tot seguit, es presenten els criteris clau emprats per definir el perfil de les persones a entrevistar:

- *Posició ocupada dins l'estructura de l'Ajuntament .*
- *Territori (barri o districte) en el qual treballa.*
- *Tasca realitzada en relació al programa.*
- *Nivell d'expertesa en mobilitat, contaminació i/o camins escolars.*

La clau de l'èxit en aquest tipus de configuracions mostrals rau en el concepte de *saturació* (Daniel Bertaux, 1993). L'investigador tan sols pot estar segur d'haver-la assolit en la mesura que conscientment ha intentat diversificar al màxim els seus informants. La *saturació*, assenyala, és un procés que opera no en el pla de l'observació, sinó en el de la representació que l'equip investigador construeix poc a poc del seu objecte d'indagació: la cultura d'un grup en el sentit antropològic, el subconjunt de relacions estructurals, relacions socio-simbòliques, etc. Quan s'assoleix la *saturació* es dona una base molt sòlida per la generalització. Així aconsegueix, per la perspectiva qualitativa, exactament la mateixa funció que la representativitat de la mostra per la investigació quantitativa. Així, un cop assolida la *saturació* i superada àmpliament es té la seguretat de la validesa de les conclusions.

4. El programa *'Camí escolar, espai amic'* a Barcelona

4.1. La importància del Camí escolar en el context de la ciutat de Barcelona

Un dels elements motors del projecte *'Camí escolar, espai Amic'* és el de treballar cap a una nova cultura de la mobilitat que prioritzi la qualitat de vida de les persones i el respecte cap a l'entorn ambiental i social. En aquest sentit, és prou evident la vinculació d'aquest programa municipal amb l'àmbit de la mobilitat, especialment la pacificació de ciutat, i amb la salut.

Atès aquest objectiu estratègic del projecte, és essencial realitzar una breu descripció de la situació de la ciutat de Barcelona pel que fa a aquestes dues dimensions intrínsecament correlacionades amb l'àmbit de la salut: la contaminació i la mobilitat.

La qualitat de l'aire i l'impacte de la contaminació atmosfèrica en la salut

Segons les dades de l'Agència de Salut Pública de Barcelona⁴, la qualitat de l'aire a la ciutat de Barcelona per a l'any 2015 mostra un empitjorament significatiu respecte a l'any anterior. Les mitjanes anuals de la ciutat, pel que fa a la presència dels elements més contaminants, s'han incrementat, tal com assenyala l'informe, concretament, "un 11% en el cas del diòxid de nitrogen (NO₂), un 13% per a les partícules PM₁₀ i un 16% per a les partícules més fines (PM_{2,5}). Aquest empitjorament de la qualitat de l'aire podria ser atribuïble a una major intensitat de les activitats econòmiques, que sembla que inicien una recuperació després del període de crisi. Cal afegir també que, en el cas del benzè i el benzo(a)pirè, dos carcinògens reconeguts, es compleixen els valors objectius establerts per la Unió Europea (UE) però se superen els nivells de referència de l'Organització Mundial de la Salut (OMS) en les estacions properes a les emissions de trànsit. D'altra banda, s'ha tornat a superar a la ciutat el llindar d'informació a la població per a l'ozó, fet que no succeïa des de l'any 2003. La resta de contaminants avaluats, com els metalls pesants, el monòxid de carboni i el diòxid de sofre, es mantenen en nivells inferiors als respectius valors límit o objectius de la normativa europea i als nivells de referència de l'OMS" (Agència de Salut Pública de Barcelona, 2016: 39).

La contaminació atmosfèrica és, sense cap mena de dubte, un dels determinants més importants de la salut de les persones a les nostres ciutats, fins al punt que es considera el principal risc ambiental per a la salut a escala mundial. El mateix informe assenyala que les malalties cardiovasculars i cerebrovasculars són les causes més freqüents (aproximadament el 80%) de les morts prematures atribuïbles a la

⁴ Agència de Salut Pública de Barcelona (2016), Informe salut 2015. Barcelona. Ed. Agència Salut Pública.

contaminació atmosfèrica, seguides de les malalties respiratòries i del càncer de pulmó. A part de ser una causa de morts prematures, la contaminació atmosfèrica incrementa la incidència i severitat d'un ventall ampli de malalties (asma, malaltia pulmonar crònica, pneumònia, insuficiència cardíaca, insuficiència coronària, hipertensió arterial i diabetis, entre altres), amb efectes tant a curt com a llarg termini.

Segons l'Agència de Salut Pública (2016), a la ciutat de Barcelona, els contaminants més problemàtics són els òxids de nitrogen i el material particulat. **Els òxids de nitrogen estan lligats al trànsit i per a tot el període 2000-2015 se'n va superar el valor límit de protecció de la salut de la UE i el nivell de referència de l'OMS a les estacions de trànsit molt intens, és a dir, a les estacions de mesura de la qualitat de l'aire properes al trànsit (Eixample i Gràcia - Sant Gervasi), i també d'una forma significativa i general a l'estació de trànsit moderat de Poblenou i a la de fons urbà de Ciutadella.**

Segons l'estudi internacional derivat del projecte MED-Particles, un 13% dels dies de l'any, Barcelona està afectada per intrusió de pols sahariana, que provoca augments significatius de diferents tipus de partícules. Pel que fa a la composició de les partícules, la concentració d'alguns elements químics va estar més associada a augments del nombre d'hospitalitzacions. Entre ells el carboni elemental, el sulfat, el ferro, el zinc, el coure, el titani, el manganès, el vanadi i el níquel, **que provenen majoritàriament del trànsit i les emissions dels vaixells.**

Paral·lelament, el projecte BREATHE (Brain Development and Air Pollution Ultrafine Particles in School Children) també ha avaluat, a diferents escoles de Barcelona i Sant Cugat del Vallès, si l'exposició dels infants als contaminants de l'aire relacionats amb el trànsit (TRAPs) mentre són a l'escola afecta negativament el seu desenvolupament neurològic. L'anàlisi de les mostres va trobar una gran variabilitat de concentracions de TRAPs entre les escoles participants. Algun dels contaminants va mostrar una alta penetració a l'interior de les aules. Els nivells de partícules a l'interior van ser més alts que a l'exterior, per causa de la resuspensió de les partícules minerals i perquè a l'interior s'hi originen partícules orgàniques i calcàries. El soroll a l'aula provinent del trànsit i la intensitat del trànsit a l'entrada de l'escola es van mesurar directament⁵.

Els resultats d'aquesta recerca van ser altament significatius:

“El desenvolupament cognitiu dels infants va millorar, de mitjana, entre el 15,2% i el 19,0% durant el període de seguiment d'un any, **però aquest creixement va ser menor en els infants**

⁵ El desenvolupament de la memòria de treball, l'atenció executiva i selectiva i la impulsivitat van ser avaluats a través de quatre proves computeritzades entre el gener del 2012 i el març del 2013. Els infants van fer un total de 10.973 proves cognitives. Els problemes de conducta (Qüestionari de Capacitats i Dificultats) van ser reportats pels pares i la simptomatologia de dèficit d'atenció i hiperactivitat pels mestres. Es va fer ressonància magnètica funcional i estructural a uns 300 infants, i una anàlisi genètica en el 80% dels infants per poder avaluar la interacció entre gens i ambient.

d'escoles altament contaminades respecte al dels infants de les escoles amb els nivells més baixos (per exemple, un 14,3% enfront d'un 19,0% de creixement en la memòria de treball), tant en els models crus com en els ajustats. A més, a major nivell de carboni elemental, NO₂ i partícules ultrafines, menor va ser el creixement anual en totes les funcions cognitives mesurades; per exemple, un increment en un interquartil de carboni elemental reduïa el guany anual en la memòria de treball un 13,8%. (...) D'altra banda, els nivells diaris tant d'NO₂ com de carboni elemental van tenir un efecte negatiu en tots els processos d'atenció (per exemple, els infants en el quartil inferior de nivells d'exposició diària a NO₂ van respondre 14,82 ms més ràpid (interval de confiança del 95%, 11,25 – 18,40) que aquells en el quartil superior d'exposició diària, el que equivaldria a un retard d'1,1 mesos (0,84-1,37) en el desenvolupament. Resultats similars es van obtenir després d'ajustar pels nivells mitjans a l'interior de l'aula. Aquesta associació va ser igual pel carboni elemental." (Agència de Salut Pública de Barcelona, 2016: 82).

En conclusió, la contaminació de l'aire urbà sembla que afecta adversament la maduració del cervell en una edat crítica, amb canvis que afectarien el domini funcional.

La mobilitat

La segona dimensió que cal tenir present en aquesta breu contextualització és aquella relativa a les lògiques de mobilitat de la ciutat de Barcelona. És sabut que el *transport actiu* –a peu i en bicicleta– permet incorporar activitat física en la vida de les persones aprofitant que s'han de desplaçar per dur a terme les tasques quotidianes. Existeix evidència dels beneficis directes de l'activitat física sobre la salut⁶: disminueix el risc de malalties cardiovasculars, diabetis o obesitat. L'ús dels diversos mitjans de transport varia en els desplaçaments interns i de connexió. Segons les dades de l'Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner de Barcelona, realitzada anualment per l'Ajuntament de Barcelona als residents de l'àmbit territorial del Sistema Tarifari Integrat majors de 15 anys, l'any 2015 es van dur a terme diàriament 6,8 milions de desplaçaments amb origen o destí a la ciutat. D'aquests, el 73,1% van ser interns (amb origen i destí Barcelona) i el 26,9% de connexió (amb origen o destí fora de Barcelona). En els desplaçaments interns, el 56,0% van ser a peu o en bicicleta, el 29,6% en transport públic i el 14,4% en transport privat.

⁶ Diversos estudis d'avaluació de l'impacte de l'ús del transport públic i actiu en la salut assenyalen que els beneficis positius per a la salut de l'activitat física superen el risc d'un augment de la inhalació de la contaminació de l'aire i el risc d'accidents, tant per a la mortalitat com per a la morbiditat. L'impacte que tindria assolir a la ciutat de Barcelona els criteris recomanats de qualitat urbana és significatiu. Les projeccions indiquen que el nombre de morts reduïdes seria de 1.154 persones per any, si s'assolissin els nivells d'activitat física recomanats, 659 persones per any si els nivells de PM_{2,5} es reduïssin als recomanats i 599 si ho fessin els nivells de soroll (Agència de Salut Pública de Barcelona, 2016: 84).

En canvi, en els desplaçaments de connexió, el 50,0% van ser en transport públic, el 47,1% en transport privat i el 2,9% a peu o en bicicleta.

En els desplaçaments interns pels districtes, el percentatge mitjà de desplaçaments a peu fou del 80%, en bicicleta de l'1,2%, en transport públic de l'11,4%, en motocicleta o ciclomotor (moto) del 2,2% i en turisme del 5,1%. En els desplaçaments entre districtes el percentatge mitjà de desplaçaments a peu va ser del 18,4%, en bicicleta del 1,9%, en transport públic del 49,1%, en moto del 8,5% i en turisme del 21,8%.

Es considera mobilitat elevada una proporció de desplaçaments igual o per sobre de la mitjana. En aquest sentit, l'Agència de Salut Pública assenyala que "els districtes que tenen una mobilitat interna elevada en transports actius són: Sants-Montjuïc i Sant Andreu, amb una elevada mobilitat a peu i en bicicleta; Ciutat Vella, Les Corts, Nou Barris i Gràcia, amb una mobilitat a peu elevada; i l'Eixample i Sant Martí amb una mobilitat en bicicleta elevada." (Agència de Salut Pública De Barcelona, 2016: 47-48).

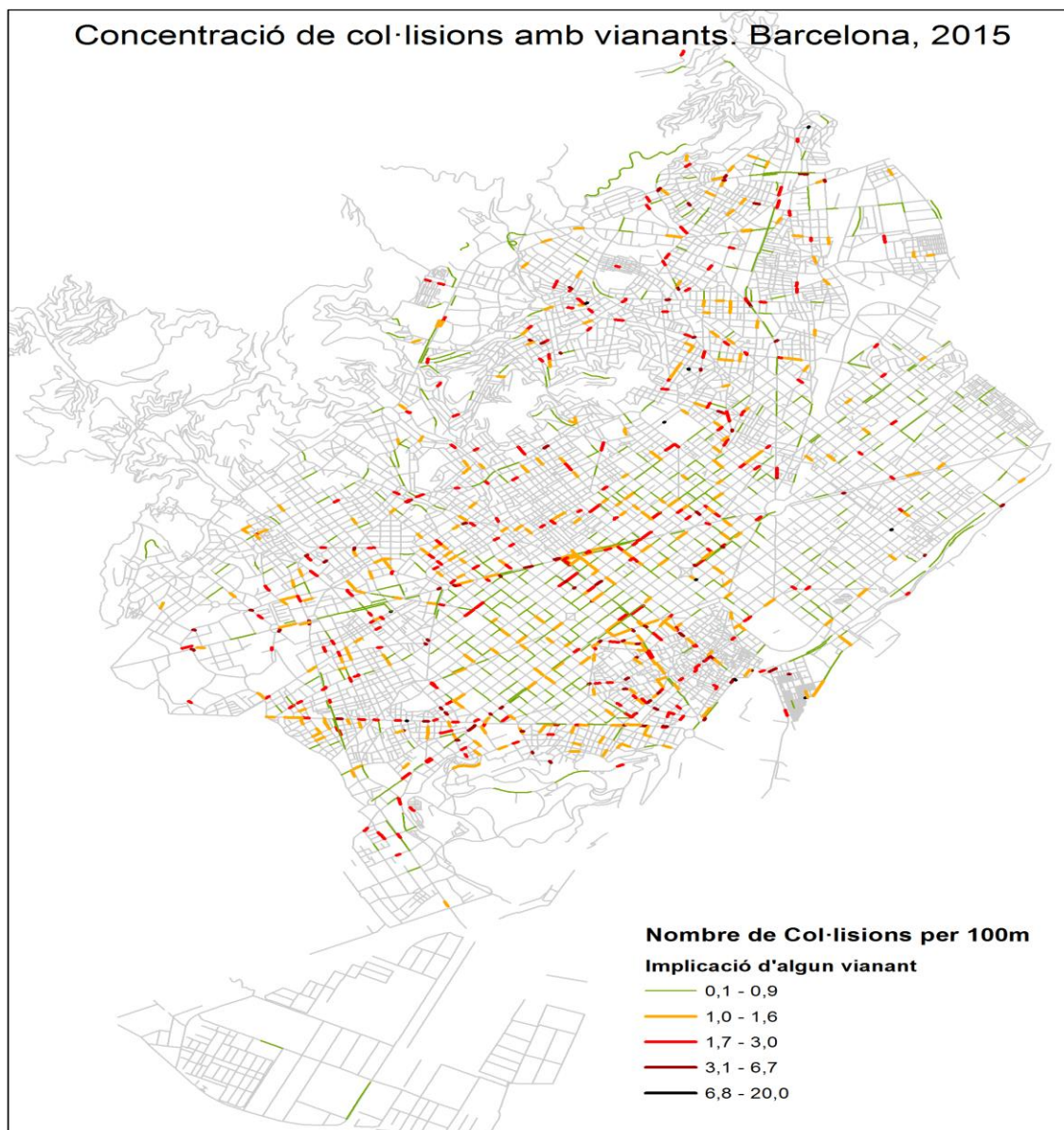
Les lesions per col·lisió de trànsit

L'*Informe Salut 2015* (2016) assenyala que a l'any 2015 a la ciutat de Barcelona es van produir 9.098 col·lisions de trànsit amb víctimes. El resultat va ser de 11.793 persones lesionades (7.370 homes i 4.423 dones) i 27 mortes (25 homes i 2 dones) durant les primeres 24 hores després de la col·lisió. La mediana d'edat de les persones lesionades, molt superior a la de les edats infantils, va ser de 36 anys, tant en els homes com en les dones, mentre que en les defuncions va ser de 36 anys en els homes i de 37 anys en les dones.

Sense cap mena de dubte, la motocicleta i el turisme són les dues principals causes de lesions. La majoria d'homes lesionats eren usuaris de motocicleta (més de 5 de cada 10), i de turisme (3 de cada 10). En les dones 2 de cada 10 eren vianants. Segons el mitjà de transport, s'observa un augment del 5,7% de les víctimes usuàries de motocicleta, del 6,9% de víctimes ciclistes, especialment dones (4,4% en homes i 12,8% en dones), de l'11,7% de passatgers d'autobús lesionats, i un 29,5% d'ocupants de camions lesionats, també s'observa un increment del 2,9% de víctimes ocupants de turisme, però una disminució del 15,1% d'usuàries de ciclomotor.

L'informe de l'Agència de Salut Pública de Barcelona estima el risc de lesió per trànsit segons el barri i el mitjà de transport que s'usava en el moment de la col·lisió (a peu, en bicicleta, en motocicleta o ciclomotor i en turisme, i en funció del nombre de vehicles – quilòmetres recorreguts). D'aquesta manera, es constata que **els vianants amb major risc de lesió són els dels barris del Congrés i els Indians, del Camp de l'Arpa del Clot, el Turó de la Peira, la Clota, el Guinardó, el Camp d'en Grassot i Gràcia Nova, i la Dreta de l'Eixample.**

Mapa 1. Col·lisions de trànsit amb implicació d'algun vianant per 100 metres de via. Any 2015



Font: Agència de Salut Pública. Anàlisi Geoespacial de les col·lisions de trànsit a Barcelona l'any 2015.

Taula 1. Nombre i percentatge de trams segons concentració de col·lisions amb implicació d'algun vianant. Barcelona, 2015.

Concentració de col·lisions	Nombre	%
0	14.270	92,82
0,1-0,9	480	3,12

1,0-1,6	294	1,91
1,7-3,0	231	1,50
3,1-6,7	89	0,58
6,8-20,0	10	0,07
TOTAL	15.374	100,00

Font: Agència de Salut Pública. Anàlisi Geoespacial de les col·lisions de trànsit a Barcelona l'any 2015.

4.2. Els orígens dels programa

A principis del segle XXI s'iniciaren, a la ciutat de Barcelona, un seguit d'accions educatives dirigides a millorar la mobilitat i la convivència als entorns escolars. L'Institut d'Educació de l'Ajuntament de Barcelona i l'Àrea de Prevenció, Seguretat i Mobilitat, van apostar per incorporar una perspectiva més globalitzadora amb l'objectiu que les diferents accions fossin una oportunitat educativa per desenvolupar els valors de ciutadania activa a tota la comunitat. Amb bona mesura, es pretenia aconseguir que l'entorn escolar i el barri fossin un espai d'aprenentatge comú.

Davant l'objectiu de potenciar les interconnexions amb els barris calia repensar les estratègies i establir noves formes d'actuació, relació i coordinació des d'una perspectiva més transversal. La col·laboració i participació de totes les entitats que interactuen en la comunitat i la implicació de tots els agents que comparteixen la responsabilitat d'educar els ciutadans i ciutadanes més joves, van esdevenir elements clau en el desenvolupament dels projectes.

Els projectes "*Camí escolar, espai amic*" es va començar a Barcelona l'any 2002 amb l'objectiu d'afavorir que els nois i les noies guanyessin autonomia personal, responsabilitat i qualitat de vida, en el seu trajecte cap a l'escola o passejant pel barri. A la vegada, s'apostava per potenciar la participació i la coresponsabilitat tant en la millora de l'espai públic com en les oportunitats educatives de la comunitat. És des d'aquest punt de partida que s'iniciaren alguns camins, quatre dels quals segueixen actius, als districtes de Gràcia i l'Eixample. Ara bé, no fou fins l'any 2007 que el projecte es va redimensionar i va començar una segona etapa. Per iniciativa de l'IMEB, i d'acord amb els districtes i l'Àrea de Prevenció, Seguretat i Mobilitat, es reorientà el programa. S'apostà per un model integrat que incorporés l'enfocament comunitari. Es va experimentar la metodologia als barris del Poblenou i s'ha anant estenent a un total de 80 escoles de la ciutat.

En aquesta segona etapa es va incorporar amb més potència el discurs i la metodologia del pedagog Francesco Tonucci i es va donar un gir comunitari al projecte. Es va fer un disseny considerant quins eren els organismes de l'administració que estaven més ben posicionats per impulsar el projecte, l'IMEB, el departament encarregat de la gestió de la via pública i els Districtes. A l'inici d'aquesta segona etapa es va fer un sondeig-recerca per tota la ciutat cercant un *partenariat* que volgués participar en aquest nou

enfocament. Finalment, es va aconseguir la col·laboració d'un grup de mares de l'escola *Vila Olímpica* i es va treballar setmanalment amb elles. Amb això es va començar a treballar i es va crear una comissió mixta on s'hi van incorporar primer tres escoles, després nou, després catorze, etc.

En aquest primer moment, es va assolir un projecte comunitari, on la identificació de les necessitats es feia conjuntament. Es va donar la possibilitat de poder treballar des de l'escola. La idea principal era la de respondre la següent qüestió: *Per què volem un Camí escolar?*

La reflexió sorgida arran d'aquesta pregunta inicial va ser molt rellevant. Originalment, l'objectiu passava per l'assoliment de l'autonomia dels infants i perquè, òbviament, la pacificació dels carrers era una clara millora pels barris i la ciutat. El Camí escolar s'adreçava principalment als infants, però també havia d'arribar fins a la gent gran. La seqüència lògica era que com més comunitari era el projecte més transversal, i com més transversal més possibilitats d'èxit i d'arrelament al territori.

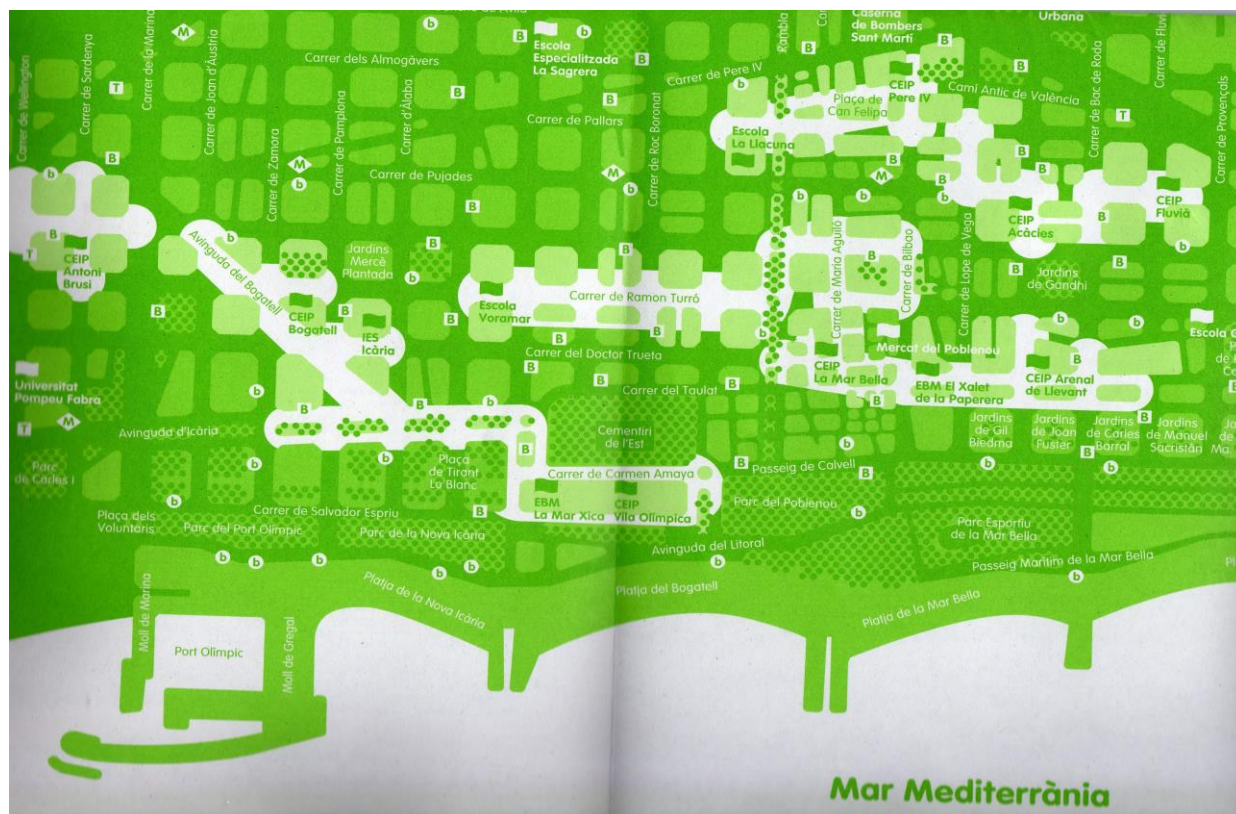
En aquesta segona etapa, es va treballar intensament amb el professorat dels centres. S'articulà una comissió de professors/es per pensar en quins aspectes es podia treballar o de quina manera els camins escolars es podrien incloure dins del currículum. En aquesta fase de construcció discursiva i pedagògica es va treballar tot allò que fa referència als valors, la ciutadania, els esports, l'alimentació, el coneixement de l'entorn, etc.

Fruit d'aquest nou enfocament, l'any 2009 es va inaugurar el primer Camí escolar al Districte de Sant Martí, als barris de Poblenou, el Parc i la Llacuna del Poblenou i La Vila Olímpica del Poblenou. Els centres educatius que integraven aquest primer Camí escolar inaugurat l'octubre de 2009 eren CEIP Pere IV, Escola La Llacuna, CEIP Acàcies, CEIP Fluvià, Escola Voramar, CEIP La Mar Vella, CEIP Arenal de Llevant, EBM El Xalet de la Paperera, CEIP Antoni Brusí, CEIP Bogatell, IES Icària, EBM La Mar Xica i CEIP Vila Olímpica.

Imatge 1. Primer Camí escolar inaugurat a partir de la remodelació. Octubre 2009



Imatge 2. Zona d'influència del primer Camí escolar inaugurat a partir de la remodelació. Octubre 2009



Imatge 3. Índex de la lògica participativa i comunitària del Camí escolar en el període 2009-2011



Taula 2. Evolució dels centres amb camins escolars per districte. Any 2000-2015

Districte	2000	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Total
CIUTAT VELLA						6			6
EIXAMPLE	7				6				13
SANTS – MONTJUÏC				3	7		5	3	18
LES CORTS									0
SARRIÀ - SANT GERVASI				3	2	4	1	4	14
GRÀCIA				1	1	4		3	9
HORTA - GUINARDÓ								3	3
NOU BARRIS				1				1	2
SANT ANDREU								3	3
SANT MARTÍ		5	9		2			1	17
TOTAL	7	5	9	8	18	14	6	18	85

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades proporcionades per la cooperativa ETCS.

4.3. Objectius actuals del programa 'Camí escolar, espai amic'

La diversa presència d'agents i organismes en el marc d'un projecte mancomunat pot haver afavorit una multiplicitat de lectures i objectius. Amb l'objectiu de clarificar i ponderar els objectius, es va demanar a l'IMEB un exercici de concreció. Fruit d'aquest exercici els objectius principals del programa en l'actualitat són els següents:

1. Promoure i facilitar que els infants vagin a l'escola a peu i de forma autònoma a partir de l'acondicionament d'itineraris còmodes, segurs i agradables.
2. Sensibilitzar i fomentar en els infants, i de retruc a la resta de la ciutadania, hàbits de mobilitat sostenible, saludable i segura contribuint a la millora ambiental de l'entorn.
3. Recuperar l'espai públic com espai de relació, joc, aprenentatge, experiència i convivència. La presència d'infància als carrers genera confiança i seguretat afavorint la reapropiació de l'espai públic per part de la ciutadania.
4. Desenvolupar la consciència crítica dels infants i fomentar l'esperit participatiu en la millora de l'entorn.
5. Apertura i vinculació de l'escola a la comunitat, generant vinculació entre els infants i els seu entorn per tal que el coneguin i el sentin propi.
6. Corresponsabilitzar tota la comunitat (botigues, entitats, serveis, etc.) en la tasca de protecció i acompanyament dels infants en el seu desenvolupament.

Com es pot observar, els objectius generals fixats pivoten al voltant de tres àmbits cabdals, l'autonomia de l'infant –convé no oblidar que, per aquest programa, l'infant ha d'esdevenir el progressiu protagonista de la nostra ciutat–; la implementació d'un nou model (i, alhora un nou discurs) de mobilitat que prioritzi la sostenibilitat i la seguretat i on el vianant no sigui un element d'*atrezzo* de la mobilitat, sinó que en sigui un dels personatges principals; i la vinculació dels diferents agents presents en el programa amb el territori i amb el barri mitjançant el treball cooperatiu i col·laboratiu, amb l'objectiu de potenciar la participació i la coresponsabilitat social dels diferents actors vinculats al programa.

L'observació d'aquests àmbits de treball general i la concreció d'aquests objectius més específics permetrà establir les proximitats i distàncies entre el desenvolupament i resultats del programa i la voluntat dels gestors públics pel que fa a aquesta qüestió.

4.4. Situació actual del programa. Dades al voltant del ‘Camí escolar, espai amic’

Pel que fa a les dades numèriques relatives als camins escolars de la ciutat de Barcelona, s’ha pogut recollir de manera agregada, entre d’altres, les següents dades: la quantitat de centres educatius implicats, les fases del procés en el que es troben –en alguns casos es troben paralyzats–, l’impacte potencial que el programa pot tenir en l’alumnat i la col·laboració d’entitats i botigues.

Les dades disponibles no permeten discernir l’impacte real d’aquest programa en la mobilitat de l’alumnat dels centres educatius implicats. Fer-ho requeriria d’una metodologia d’estudi i uns recursos que sobrepassen considerablement l’actual projecte d’anàlisi. En qualsevol cas, com s’observa a la Taula 3, podem conèixer tant l’alumnat que potencialment es veu afectat pel programa (cal assenyalar que les dades qualitatives confirmen que no tots els alumnes i famílies es veuen interpellats pel programa que es desenvolupa en el seu centre educatiu), com les botigues i entitats que d’alguna manera (majoritàriament de manera indirecta i puntual) s’han incorporat al programa.

En aquest sentit, les dades agregades per districte ens permeten copsar quins són els districtes més actius pel que fa al nombre –no necessàriament correlacionat amb la qualitat– de camins i centres educatius vinculats. En aquest cas, hi trobem els districtes de Sants-Montjuïc, Sarrià-Sant Gervasi i Sant Martí.

Taula 3. Centres educatius amb camins escolars per districte i fases d’implementació. Any 2015-2016

Districte	Fase 0	Fase 1	Fase 2	Fase 3	Aturat	Total	Alumnat afectat	Botigues amigues	Entitats amigues
CIUTAT VELLA	0	0	1	6	0	7	2969	19	11
EIXAMPLE	0	0	2	13	3	18	6866	52	3
SANTS – MONTJUÏC	0	1	1	19	0	21	7516	210	8
LES CORTS	0	0	4	0	3	7	1566	0	0
SARRIÀ - SANT GERVASI	0	4	0	14	4	22	9894	197	4
GRÀCIA	0	0	3	8	5	16	4216	194	5
HORTA - GUINARDÓ	0	0	4	6	5	15	2758	111	8
NOU BARRIS	0	2	1	2	0	5	1899	119	2
SANT ANDREU	0	4	0	3	0	7	2793	100	5
SANT MARTÍ	0	4	0	17	0	21	9038	263	0
TOTAL	0	15	16	88	20	139	49515	1265	46

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades proporcionades per la cooperativa ETCS.

A la Taula 4 podem observar el nivell de desenvolupament dels diferents centres educatius incorporats al programa. En aquest sentit, s'observa que 88 centres educatius –un 63%– tenen en funcionament el seu camí (una altra qüestió és el nivell, qualitativament parlant, d'implicació en relació al camí inaugurat i el propi programa del que formen part); 33 centres educatius –un 23,7%– estan en alguna de les diferents fases del projecte (plantejament inicial, recollida de dades, disseny del projecte, adequació de l'entorn, projecció cap a d'altres agents del barri o territori, etc.) i, finalment, un total de 20 centres educatius –un 14,3%– tenen aturat el projecte per diferents raons.

Per districte, els districtes amb més camins actius són Sants-Montjuïc, Eixample, Sarrià-Sant Gervasi i Sant Martí. Per contra, els districtes amb més centres educatius on el programa està aturat són Gràcia, Horta-Guinardó i Sarrià-Sant Gervasi. Més endavant, es podrà constatar algunes de les raons per les quals els centres educatius acaben aturant el programa 'Camí escolar, espai amic'.

Taula 4. Estat dels centres educatius amb camins escolars per districte. Any 2015-2016

Districte	Fase d'implementació del Camí escolar	Actius	Aturats	Total
CIUTAT VELLA	1	6	0	7
EIXAMPLE	2	13	3	18
SANTS – MONTJUÏC	4	19	0	21
LES CORTS	4	0	3	7
SARRIÀ - SANT GERVASI	4	14	4	22
GRÀCIA	3	8	5	16
HORTA – GUINARDÓ	4	6	5	15
NOU BARRIS	3	2	0	5
SANT ANDREU	4	3	0	7
SANT MARTÍ	4	17	0	21
TOTAL	33	88	20	139

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades proporcionades per la cooperativa ETCS.

Pel que fa a la implicació dels centres educatius segons la titularitat del centre s'observa que una part significativa dels centres participants al programa són de titularitat pública (un 74%), la resta són centres educatius de caràcter concertat (24%) o privat(1,4%).

Taula 5. Distribució de centres educatius dins del programa segons titularitat del centre. Any 2015-2016

Districte	Públic	Concertat	Privat	Total
CIUTAT VELLA	6	1	0	7
EIXAMPLE	14	4	0	18
SANTS - MONTJUÏC	15	6	0	21
LES CORTS	6	1	0	7
SARRIÀ - SANT GERVASI	11	9	2	22
GRÀCIA	11	5	0	16
HORTA - GUINARDÓ	12	3	0	15
NOU BARRIS	4	1	0	5
SANT ANDREU	6	1	0	7
SANT MARTÍ	18	3	0	21
TOTAL	103	34	2	139

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades proporcionades per la cooperativa ETCS.

Les dades disponibles també han permès copsar l'articulació del programa (centres educatius implicats, fase del camí, potencial d'alumnat afectat, etc.) per districtes i barris. A les següents taules es pot veure aquesta informació per cadascun dels 10 districtes de la ciutat.

Taula 6. Centres educatius de Ciutat Vella amb camins escolars. Any 2015-2016

Districte	Barri	Escola	Tipus	Fase 0	Fase 1	Fase 2	Fase 3	Aturat	Alumnat afectat	Botigues amigues	Entitats amigues	Inauguració	Observacions
Ciutat Vella	Raval Sud	Escola Rubén Dario	Pública				1		217	9	11	25/01/2013	Aturat fase III
	Raval Sud	Escola Pia St. Antoni	Concertada				1		1499	10		25/01/2013	Aturat fase III
	Raval Sud	Escola Collaso i Gil	Pública				1		432			25/01/2013	Aturat fase III
	Raval Sud	Escola Drassanes	Pública				1		313			25/01/2013	Aturat fase III
	Raval Sud	EBM Mont Tàber	Pública				1		84			25/01/2013	Aturat fase III
	Raval Sud	EBM Cadí	Pública				1		41			25/01/2013	Aturat fase III
	Casc Antic	Escola Pere Vila	Pública			1			383				Aturat fase II
Total		7		0	0	1	6	0	2969	19	11		

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades proporcionades per la cooperativa ETCS.

Taula 7. Centres educatius de l'Eixample amb camins escolars. Any 2015-2016

Districte	Barri	Escola	Tipus	Fase 0	Fase 1	Fase 2	Fase 3	Aturat	Alumnat afectat	Botigues amigues	Entitats amigues	Inauguració	Observacions
Eixample	Nova Esquerra Eixample	Institut Ernest Lluch	Pública				1		758			2000	Participació en comissió de seguiment. Poques activitats relacionades amb la temàtica (Bicicletada, jornades parc Joan Miró)
	Nova Esquerra Eixample	Escola Auró	Pública				1		449			2000	
	Nova Esquerra Eixample	Escola Diputació	Pública				1		574			2000	
	Nova Esquerra Eixample	Escola Els Llorers	Pública				1		518			2000	
	Nova Esquerra Eixample	Escola Joan Miró	Pública				1		474			2000	
	Nova Esquerra Eixample	Esc. Ferran Sunyer	Pública				1		476			2000	
	Nova Esquerra Eixample	Escola Mallorca	Pública				1		450			2000	
	Nova Esquerra Eixample	Institut Viladomat	Pública			1			61			2016	
	Nova Esquerra Eixample	Institut Poeta Maragall	Pública			1			338			2016	
	Fort Pienc	Esc. Ramon Llull	Pública				1		478	37	3	05/05/2012	Seguiment de totes les dimensions del Camí Escolar
	Sagrada Família	Marillac	Concertada				1		352			05/05/2012	Relació amb AMPA i PDC
	Sagrada Família	Esc. Fructuós Gelabert	Pública				1		453			05/05/2012	Seguiment puntual
	Sagrada Família	Escola Tàbor	Pública				1		448			05/05/2012	
	Sagrada Família	Escola Encants	Pública				1		381			05/05/2012	
	Sagrada Família	Vedruna Immaculada	Concertada				1		656	15		05/05/2012	Seguiment de totes les dimensions
	Dreta de l'Eixample	Esc. Concepció	Concertada						1	227			Aturat fase 0
	Nova Esquerra Eixample	IPSI	Concertada						1	1602			Aturat fase 0
	Sagrada Família	La Fassina	Pública						1	147			Aturat fase 0
Total	Total	18		0	0	2	13	3	6866	52	3		

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades proporcionades per la cooperativa ETCS.

Taula 8. Centres educatius de Sants-Montjuïc amb camins escolars. Any 2015-2016

Districte	Barri	Escola	Tipus	Fase 0	Fase 1	Fase 2	Fase 3	Aturat	Alumnat afectat	Botigues amigues	Entitats amigues	Inauguració	Observacions
Sants-Montjuïc	Sants	Escola Pràctiques	Pública				1		436	36	1	27/03/2011	Seguiment de totes les dimensions
	Sants	Escola Jaume I	Pública				1		402			27/03/2011	
	Sants	Institut Emperador Carles	Pública			1							
	Sants	EBM El Timbal	Pública				1						
	Sants	EBM El Fil	Pública				1						
	Sants	Escola Gayarre	Pública				1		210	73	2	20/04/2012	Aturat durant molt de temps
	Sants	Montserrat	Concertada				1		719			20/04/2012	
	Sants	Escola Perú	Pública				1		213			20/04/2012	
	La Bordeta	Sant Medir	Concertada				1		320			20/04/2012	
	La Bordeta	Proa	Concertada				1		898			20/04/2012	
	La Bordeta	Escola Cavall Bernat	Pública				1		195			20/04/2012	
	La Bordeta	EBM L'Esquirol	Pública				1		73			20/04/2012	
	Font de la Guatlla	Escola Pau Vila	Pública				1		223	50	3	10/10/2014	Seguiment de totes les dimensions
	Font de la Guatlla	EBM Bellmunt	Pública				1		72			10/10/2014	
	Font de la Guatlla	Escola La Muntanyeta	Pública				1		231			10/10/2014	
	Font de la Guatlla	Institut XXV Olimpíada	Pública				1		622			10/10/2014	Aturat durant molt de temps
	Font de la Guatlla	Magòria	Concertada				1		225			10/10/2014	
	Sants Badal	Escola Lluís Vives	Pública				1		239	51	2	11/03/2016	Seguiment de totes les dimensions
	Sants Badal	Institut Lluís vives	Pública				1		353			11/03/2016	
	Sants Badal	Josep Tous	Concertada				1		760			11/03/2016	
Hostafrancs	C.E. Joan Pelegrí	Concertada		1					1325				Inici diagnòstic
Hostafrancs	Escola Miquel Bleach	Públic	1						--				
El poble sec	Escola Mossèn J. Verdaguer	Pública	1						--				Inici diagnòstic
Total		23		0	1	1	19	0	7516	210	8		

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades proporcionades per la cooperativa ETCS.

Taula 9. Centres educatius de Les Corts amb camins escolars. Any 2015-2016

Districte	Barri	Escola	Tipus	Fase 0	Fase 1	Fase 2	Fase 3	Aturat	Alumnat afectat	Botigues amigues	Entitats amigues	Inauguració	Observacions
Les Corts	Les Corts	Escola Barcelona	Pública			1			441				
	Les Corts	Escola Duran i Bas	Pública			1			429				
	Les Corts	Escola Lavínia	Pública			1			227				
	Les Corts	Escola Les Corts	Pública			1			469				
	La Maternitat i St. Ramon	Sant Paul	Concertada					1	790				Aturat Fase I
	Pedralbes	Institut Joan Boscà	Pública					1	593				Aturat Fase I
	Pedralbes	Institut Ausiàs March	Pública					1	741				Aturat Fase I
Total		7		0	0	4	0	3	1.566	0	0		

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades proporcionades per la cooperativa ETCS.

Taula 10. Centres educatius de Sarrià-Sant Gervasi amb camins escolars. Any 2015-2016

Districte	Barri	Escola	Tipus	Fase 0	Fase 1	Fase 2	Fase 3	Aturat	Alumnat afectat	Botigues amigues	Entitats amigues	Inauguració	Observacions
Sarrià – Sant Gervasi	Sarrià	Escola Orlandai	Pública				1		229	22		18/03/2011	
	Sarrià	Lycée Français	Privada				1		3000			18/03/2011	
	Sarrià	Sagrado Corazón	Concertada				1		699			18/03/2011	
	Sarrià	Institut Escola Costa i Llobera	Pública				1		831		4	26/10/2013	
	Sarrià	EBM Can Caralleu	Pública		1				87				
	Sarrià	Escola Tàber	Pública		1				438				
	Sarrià	EBM L'Oreneta	Pública				1		72			14/03/2015	
	Sarrià	Esc. Dolors Monserdà-Santapau	Pública				1		453			14/03/2015	
	Sarrià	Centre Educatiu Padre Damian SSCC	Concertada		1				1044				
	Sant Gervasi-Bonanova	Centre Educatiu Projecte	Concertada				1		370	16		02/02/2012	
	El Putget i Farró	Madres Concepcionistas de la Enseñanza	Concertada				1		637			03/02/2012	
	El Putget i Farró	Lys	Concertada				1		196	42		22/02/2013	
	Vallvidrera, Tibidabo i les Planes	Escola Nabí	Pública				1		219	8		18/01/2013	
	Vallvidrera, Tibidabo i les Planes	EBM La Puput	Pública				1		74			18/01/2013	
	Sant Gervasi-Galvany	Institut Menéndez y Pelayo	Pública				1		697	86		21/02/2015	
	El Putget i Farró	Escola Poeta Foix	Pública				1		286			21/02/2015	
Sant Gervasi-Galvany	Mary Ward	Concertada				1		346	23		01/10/2014		

	Sant Gervasi-Galvany	Centre educatiu Nausica	Concertada		1				216				
	Sant Gervasi-Bonavova	Decroly	Concertada					1	225				Aturat Fase I
	Sant Gervasi-Galvany	Escuela Suiza	Privada					1	630				Aturat Fase 0
	Sarrià	Sant Marc de Sarrià	Concertada					1					Aturat Fase 0
	Sant Gervasi-Galvany	Institut Montserrat	Pública					1	813				Aturat Fase 0
Total		22		0	4	0	14	4	9894	197	4		

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades proporcionades per la cooperativa ETCS.

Taula 11. Centres educatius de Gràcia amb camins escolars. Any 2015-2016

Districte	Barri	Escola	Tipus	Fase 0	Fase 1	Fase 2	Fase 3	Aturat	Alumnat afectat	Botigues amigues	Entitats amigues	Inauguració	Observacions
Gràcia	La Salut	Escola Turó del Cargol	Pública				1		223	17		27/03/2011	Seguiment de totes les dimensions
	La Salut	Jesuïtes Gràcia-Kostka	Concertada				1		1169	40	2	24/05/2013	Re-diagnòstic
	Vallcarca-Penitents	Escola Montseny	Pública				1		162	26		25/04/2013	Aturat. No resposta a qüestions d'entorn
	Vallcarca-Penitents	Escola Farigola Vallcarca	Pública				1		222			25/04/2013	
	Vila de Gràcia	Escola Reina Violant	Pública				1		270	111	3	20/03/2015	Seguiment de totes les dimensions
	Vila de Gràcia	Sant Josep	Concertada				1		335			20/03/2015	
	Vila de Gràcia	Patufet	Concertada				1		281			20/03/2015	
	Camp d'en Grassot i Gràcia Nova	Escola Pau Casals -Gràcia	Pública			1			473				
	El Coll	Mare de Déu del Coll	Concertada			1			312				Aturat. No resposta a qüestions d'entorn
	Vallcarca i Penitents	Escola Rius i Taulet	Pública			1			318				
	Vila de Gràcia	Escola Josep Maria Jujol	Pública					1					Pròxima inauguració
	Vila de Gràcia	Escola Patronat Domènech	Pública					1	226				Pròxima inauguració
	Vila de Gràcia	Institut Vila de Gràcia	Pública					1	352				Pròxima inauguració
	Camp d'en Grassot i Gràcia Nova	Escola Sagrada Família	Pública				1		451			05/05/2012	
	Vallcarca i Penitents	Institut Pere Bosch i Gimpera	Pública					1				25/04/2013	Aturat
Vila de Gràcia	Vedruna- Gràcia	Concertada					1	750				Aturat Fase 1	
Total		16		0	0	3	8	5	4216	194	5		

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades proporcionades per la cooperativa ETCS.

Taula 12. Centres educatius d'Horta-Guinardó amb camins escolars. Any 2015-2016

Districte	Barri	Escola	Tipus	Fase 0	Fase 1	Fase 2	Fase 3	Aturat	Alumnat afectat	Botigues amigues	Entitats amigues	Inauguració	Observacions
Horta-Guinardó	Can Baró	ACIS-Artur Martorell	Concertada				1		266	80	8	31/01/2015	Seguiment de totes les dimensions
	Font d'en Fargas	Escola Arc Iris	Pública				1		215			20/05/2016	Seguiment de totes les dimensions
	Font d'en Fargas	Escola Àngels Garriga	Pública				1		195				
	Font d'en Fargas	EBM El Cargol	Pública				1		59				
	Font d'en Fargas	Escola Font d'en Fargas	Pública				1		390	31		21/02/2015	
	Font d'en Fargas	EBM Tres Turons	Pública				1		87			21/02/2015	
	Font d'en Fargas	IES Goya	Pública		1								
	El Baix Guinardó	Escola Mas Casanovas	Pública				1		198				Inauguració
	Font d'en Fargas	Escola Torrent de Can Carabassa	Pública				1		445				Inauguració
	Font d'en Fargas	Escola Heura	Pública				1		214				Inauguració
	El Guinardó	Escola Guinardó	Concertada				1		689				Inauguració
	El Guinardó	EMB Guinardó	Pública		1								
	El Baix Guinardó	Escola Jovellanos	Pública					1	325				Aturat Fase 0
	La Vall d'Hebron	Escola Pau Casals	Pública					1	192				
	Font d'en Fargas	Pit Roig	Pública					1	227				
	Sant Genís dels Agudells	Escola Montserrat	Concertada					1					
Sant Genís dels Agudells	EBM Sant Genís	Pública					1	74				Aturat Fase 1	
Total		15		0	0	4	6	5	2758	111	8		

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades proporcionades per la cooperativa ETCS.

Taula 13. Centres educatius de Nou Barris amb camins escolars. Any 2015-2016

Districte	Barri	Escola	Tipus	Fase 0	Fase 1	Fase 2	Fase 3	Aturat	Alumnat afectat	Botigues amigues	Entitats amigues	Inauguració	Observacions
Nou Barris	La Prosperitat	Escola Prosperitat	Pública				1		253	80	2	22/01/2011	
	Ciutat Meridiana	Escola Ferrer i Guàrdia	Pública			1			403				Aturat
	Ciutat Meridiana	Elisenda de Montcada	Pública		1								
	La Guineueta	Escola Àgora	Pública				1		220	39		27/05/2016	
	El Turó de la Peira	Escola Calderón de la Barca	Pública		1				452				
	Vilapicina i la Torre Llobeta	Centre Educatiu Cor de Maria-Sabastida	Concertada		1				571				
	Vilapicina i la Torre Llobeta	Centre Educatiu FEDAC-Almenar	Concertada		1								
Total		7		0	2	1	2	0	1899	119	2		

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades proporcionades per la cooperativa ETCS.

Taula 14. Centres educatius de Sant Andreu amb camins escolars. Any 2015-2016

Districte	Barri	Escola	Tipus	Fase 0	Fase 1	Fase 2	Fase 3	Aturat	Alumnat afectat	Botigues amigues	Entitats amigues	Inauguració	Observacions
Sant Andreu	Sant Andreu	Jesús Maria	Concertada				1		1029	100	5	05/06/2015	Seguiment de totes les dimensions
	Sant Andreu	Llar d'infants El Mar	Pública				1		60			05/06/2015	
	Sant Andreu	Escola Mestre Enric Gibert i Camins	Pública				1		483			05/06/2015	
	La Sagrera	Escola Pegaso	Pública		1				560				Procés de diagnòstic
	La Sagrera	EBM El Parc de la Pegaso	Pública		1				84				
	La Sagrera	Institut Príncep de Viana	Pública		1				369				
	Sant Andreu	Escola Turó Blau	Pública		1				208				
	Sant Andreu	La Maquinista	Pública		1								
Total		8		0	5	0	3	0	2793	100	5		

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades proporcionades per la cooperativa ETCS.

Taula 15. Centres educatius de Sant Martí amb camins escolars. Any 2015-2016

Districte	Barri	Escola	Tipus	Fase 0	Fase 1	Fase 2	Fase 3	Aturat	Alumnat afectat	Botigues amigues	Entitats amigues	Inauguració	Observacions
Sant Martí	Vila Olímpica	Escola Bogatell	Pública				1		442			31/10/2009	
	Vila Olímpica	Institut Icària	Pública				1		685			31/10/2009	
	Vila Olímpica	Escola Antoni Brusi	Pública				1		441	33		31/10/2009	
	El Poblenou	EBM La Mar Xica	Pública				1		70			31/10/2009	
	El Poblenou	Escola Vila Olímpica	Pública				1		459	52		31/10/2009	
	El Poblenou	EBM Xalet de la Paperera	Pública				1		69	10		17/10/2010	
	El Poblenou	Escola La Llacuna	Pública				1		476	5		17/10/2010	
	El Poblenou	Escola Arenal de Llevant	Pública				1		484	14		17/10/2010	
	El Poblenou	Escola Les Acàcies	Pública				1		398	9		17/10/2010	
	El Poblenou	Escola Pere IV	Pública				1		479	37		17/10/2010	
	El Poblenou	Vorammar	Concertada				1		710	13		17/10/2010	
	El Poblenou	Escola La Mar Bella	Pública				1		250	29		17/10/2010	
	Diagonal Mar i Front Marítim	Escola Fluvià	Pública				1		426	15		17/10/2010	
	Diagonal Mar i Front Marítim	Grèvol	Concertada				1		692	15		17/10/2010	
	El Poblenou	Escola Sant Martí	Pública		1				450				
	Provençals de Poblenou	Escola Provençals	Pública		1				454				
	Diagonal Mar i Front Marítim	Centre Educatiu Montseny-Poblenou - Cooperativa Centre d'Estudis Montseny	Concertada		1				766				
	El Clot	Escola Farigola del Clot	Pública				1		434	11		09/11/2012	
	El Clot	Escola Rambleta del Clot	Pública				1		408			09/11/2012	
	Camp de l'Arpa del Clot	Escola Dovella	Pública				1		224	20		12/02/2015	
La Verneda i la Pau	Escola Els Horts	Pública		1				221					
Total		21		0	4	0	17	0	9038	263			

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades proporcionades per la cooperativa ETCS.

4.5. Funcionament, morfologia i impactes del programa

4.5.1. Procediment i fases del projecte

Majoritàriament, la demanda a l'IMEB es realitza via l'administració del districte a petició del centre educatiu o d'alguna AMPA. Ara bé, el que es transmet és que hi ha d'haver un acord entre l'AMPA i l'escola i, òbviament, amb el districte. En aquest sentit, existeix una carta de compromís on els agents implicats es comprometen. Un cop signat aquest compromís es constitueix la comissió de centre –on hi tenen cabuda diferents agents del centre educatiu- i la comissió de seguiment on, normalment, hi ha l'Ajuntament, el centre educatiu i l'AMPA. Un cop constituïda aquesta comissió de seguiment s'inicia la diagnosi.

En aquesta fase embrionària del procés s'exposen les bases del projecte i la importància de la implicació de tots els agents. Els centres educatius han de saber que són una part activa del programa, tant perquè ha de formar part del Projecte Educatiu de Centre, com perquè l'AMPA o els alumnes han d'ajudar i col·laborar en les diferents fases d'implementació del camí.

FASE I. CONEIXEMENT I PLASMACIÓ D'OBJECTIUS

En aquesta primera fase l'IMEB i l'empresa ETCS convoquen una reunió amb la Comissió de Centre (equip directiu, equip docent i representants de les famílies) per explicar els objectius del *Camí escolar*, les fases del projecte i la metodologia a emprar per fer la **diagnosi**. L'objectiu d'aquesta primera presa de contacte és posar de manifest que les millores no són l'únic objectiu del projecte: les millores són una part més del projecte, no l'única.

FASE II. DIAGNOSI

En aquesta segona fase es realitza la diagnosi: Quina informació cal aplegar? Com es recullen les dades? En aquesta fase les tècniques d'ETCS presenten els diferents materials per treballar des de l'aula i/o amb les famílies. A partir d'aquest moment s'inicia el procediment de recollida de dades: l'enquesta. Mitjançant l'enquesta es plantegen els objectius que el centre educatiu vol treballar, quines problemàtiques en relació a la mobilitat hi ha i quins són els usos i costums per part de les famílies i l'alumnat. Paral·lelament, s'analitzen els trajectes i itineraris principals emprats per l'alumnat i es detecten les problemàtiques presents en aquestes rutes.

El document de diagnosi acostuma a comptar amb tres parts diferenciades: els *hàbits de mobilitat*, com s'arriba a l'escola, edats, etc.; els *itineraris més seguits*, és a dir, l'aranya de mobilitat on es sumen tots els itineraris; i, finalment, *les millores de l'entorn*.

FASE III. DISSENY DEL PROJECTE

Finalitzada la recollida de dades s'inicia l'anàlisi de les mateixes. Aquesta anàlisi permet començar a dissenyar el projecte, a articular les accions pedagògiques i comunitàries i a plantejar les propostes de millora de l'entorn. Es tracta de respondre a les següents qüestions: Quins canvis cal plantejar a l'entorn escolar? Quines són les accions pedagògiques que es poden fer?

En aquesta fase es treballa amb els diferents serveis tècnics de l'Ajuntament i va variant en funció de cada districte. És a dir, es realitzen reunions en el si de la Comissió de Seguiment i es fan arribar les demandes al Districte.

Com es veurà, la gran heterogeneïtat territorial pel que fa al funcionament i relació amb l'administració dificulta una estructura àgil i clara. En alguns casos els agents educatius es poden reunir amb els serveis tècnics, en d'altres el traspàs d'informació ve mediatitzat per les tècniques d'ETCS i les tècniques del Districte i, finalment, en d'altres casos, tot el treball amb els serveis tècnics el realitza el tècnic d'educació, de barri, de participació o de camins (aquest varia en funció de cada districte).

Més enllà de les peculiaritats procedimentals es realitzen dos tipus de treballs. Per una banda, a les Comissions de Seguiment (Escoles, AMPES, Districte i IMEB -ETCS) es desenvolupen les qüestions d'entorn i de caràcter pedagògic i comunitari. Pel l'altra, la part més tècnica de les demandes relacionades amb la via pública (contacte amb Mobilitat, Serveis Tècnics de Districte i Guàrdia Urbana) es condueix mitjançant la interposició del tècnic o la tècnica d'educació o barri del districte (en alguns casos amb presència d'ETCS) en el marc de la Comissió Tècnica. Aquestes demandes són ateses per aquests serveis tècnics i es decideix el tipus i abast de les intervencions a realitzar. A partir d'aquí, en molts casos, a partir de l'assoliment de certs acords més o menys fràgils s'arriba a la inauguració. Normalment, hi ha hagut algunes intervencions en la via pública, però mai totes les demandades en el disseny del projecte.

Paral·lelament, durant aquest procés d'intercanvi entre els agents educatius i els serveis tècnics de l'Ajuntament, es continua, des de les escoles, treballant la vessant comunitària del projecte. Els centres educatius, alumnes i AMPA treballen –amb més o menys intensitat– amb les botigues, entitats del barri i associacions de veïns. Amb l'objectiu de potenciar la seva adhesió i col·laboració envers el projecte. Es tracta de potenciar, en la mesura que es pugui, el treball comunitari i construir una xarxa d'interrelacions entre els diferents agents implicats.

Finalment, enllestit el treball comunitari, s'inicia el procediment per la inauguració del camí escolar. La inauguració és un moment d'inflexió del projecte i no es produeix si no hi ha un acord de tots els membres de la Comissió de Seguiment. La inauguració, a priori, està concebuda com el moment inicial del camí escolar a partir del qual caldrà continuar treballant en aquelles qüestions relacionades amb la mobilitat i l'autonomia de l'infant. Per aquest motiu es concep com una festa on hi ha d'haver la representació de tots els agents socials del barri: centres educatius, famílies, botiguers, associacions, administració pública i,

per descomptat, els propis infants.

4.5.2. El dia després. El seguiment i manteniment del programa

Les dades disponibles indiquen que un cop inaugurat el camí escolar s'inicia, majoritàriament, un procés de desenganxament. En alguns casos, les escoles continuen realitzant activitats relacionades amb el camí escolar però es talla la comunicació entre l'escola i la família. En d'altres, si l'objectiu principal del centre educatiu no anava més enllà de les millores de l'espai públic es produeix un progressiu abandonament o estat de letargia del projecte. No obstant això, també hi ha alguns centres que aposten per la continuïtat del projecte i el contacte amb l'empresa dinamitzadora del mateix. En aquests casos, l'empresa realitza una monitorització, observa les necessitats específiques, aporta materials i dissenya la manera de donar continuïtat a la proposta.

A grans trets, el perfil tant dels centres educatius, de direccions de centres com de les AMPA que més participen i continuen involucrats en el projecte són aquells on hi ha uns pares i mares més reivindicatius i sensibilitzats amb la mobilitat sostenible. És a dir, l'aproximació qualitativa permet corroborar la importància de la posició social i nivell d'instrucció a l'hora de participar en els centres educatius, via AMPA per exemple, i dinamitzar el programa '*Camí escolar, espai amic*'. L'observació dels perfils familiars presents a les escoles més actives del programa (per exemple alguns dels centres del districte de Sant Martí) permet veure la presència d'una població amb un major nivell educatiu i socioeconòmic i amb un discurs altament estructurat pel que fa a la mobilitat i l'ecologia. Fet que, sense cap mena de dubte, no es produeix en algunes de les escoles menys actives amb uns perfils familiars més modestos.

Pel que fa a la implicació de les escoles, s'observa que els centres més implicats i amb un major índex de continuïtat en el programa són aquells que treballen per projectes i estan vinculats a les escoles més sostenibles. És a dir, aquells que, d'una manera o altra, ja tenen incorporada la qüestió de la mobilitat sostenible i la pacificació del l'entorn.

Majoritàriament, en el marc del programa '*Camí escolar, espai amic*' no existeix una avaluació sistematitzada de cadascun dels camins i dels centres que els conformen. Es pot produir una valoració més genèrica, però no existeix un mecanisme de sistematització d'informació. Com ja s'ha comentat, en molts casos, un cop realitzada la inauguració, molts centres educatius arxiven el projecte i es fa molt difícil el contacte amb ells i, per tant, el seguiment de les accions pedagògiques que puguin realitzar. Es produeix un procés de distanciament que, ara per ara, no ha estat resolt ni per l'administració ni per l'empresa encarregada de la dinamització del projecte.

Tècnic/a Districte 8: A mi el que m'està costant molt és el tema que un cop inaugurat, el tema del seguiment. No acabo de tenir-ho clar, i segur que és un problema meu per no haver preguntat, per no fer més reunions de coordinació amb ETCS, doncs saber com van treballant ells amb les escoles... però ja et dic, és un problema meu... de com van treballant amb les escoles el tema del

Camí escolar. I després, el tema de les Comissions de Seguiment, que és un tema que costa molt i quan es fan reunions amb les Comissions de Seguiment el que surt una altra vegada, sobretot és el tema d'incidències al carrer, que ja està bé, però el que preocupa és això. Potser és en aquest cas perquè és especial.

Entrevistador: No teniu marcada una periodicitat de reunions?

TD8: No.

E: Tampoc feu cap mena de fòrum entre Districtes, IMEB...

TD8: Doncs no... de camins no sé si es va fer una comissió, ara no ho recordo, jo diria que era per Patis Oberts.

(...)

TD8: Jo diria que aquesta és la part que més costa, això i després, en aquest Camí en concret, el tema del seguiment. Però no pel seguiment en sí, sinó perquè veiem que hi ha hagut un canvi d'AMPA, llavors clar, és realment molt important la implicació de l'escola i de l'AMPA, és bàsic. Aquí s'ha de posar més energia, i ara estem en aquest moment així de... entre els canvis de referents... suposo que ara la cosa es posarà més en marxa.

Entrevista Tècnic/a de Districte 8

4.5.3. L'impacte del programa en els centres educatius i la comunitat educativa

Com s'ha explicat, la implementació del programa ve precedida per un acord entre el centre educatiu i l'AMPA i per la signatura d'una carta de compromís on s'estipulen els deures que aquests agents tenen. Els centres són –o haurien de ser– una part activa del programa, han de ser capaços d'incorporar els objectius finals del programa (mobilitat, autonomia de l'infant, etc.) en el seu propi Projecte Educatiu de Centre. Amb l'inici de les fases del projecte, s'impulsa la participació del centre i del seu alumnat (diagnosi a partir que diuen els alumnes més grans del centre, etc.) i la interacció del mateix amb les famílies i entitats del barri. Sense cap mena de dubte, aquest procés de dinamització i participació de caràcter més comunitari és el que marca l'arrelament del camí escolar i tot el relat que l'acompanya. La potència i intensitat d'aquest moment pot acabar marcant la continuïtat del projecte un cop inaugurat el camí.

L'anàlisi de les diferents experiències de cadascun dels districtes permet establir dos tipus d'aproximacions al programa '*Camí escolar, espai amic*': l'**aproximació instrumental** i l'**aproximació expressiva**.

- L'**aproximació instrumental** fa referència a aquella incorporació al programa per resoldre estrictament qüestions d'entorn i de via pública. És a dir, hi ha un important gruix de centres educatius –en el cas del districte de Sarrià-Sant Gervasi és observable– que s'adscriuen al projecte per raons instrumentals, per poder donar sortida a les seves demandes de mobilitat o d'adequació de l'entorn més proper (eixamplament de voreres, canvis en els semàfors, arranjament del carrer, etc.). Si bé hi ha alguna excepció, els centres que realitzen aquest tipus d'aproximació acostumen a reduir la seva presència un cop inaugurat el camí amb les modificacions d'espai públic realitzades o abandonen el projecte quan constaten que no se'ls resolen totes les seves demandes.

- En canvi, l'**aproximació expressiva**, tot i tenir un cert component instrumental (totes els centres educatius volen resoltes les demandes d'aquesta tipologia), també implica un interès i un treball – sovint previ- per les qüestions ambientals, de salut i de mobilitat. Es tracta de centres educatius que, amb més o menys intensitat, incorporen aquestes qüestions a l'aula i als seus ensenyaments. Les dades indiquen que els centres d'aquest tipus són els que continuen adscrits al programa un cop realitzada la inauguració.

En qualsevol cas, algunes de les variables determinants en relació a la implicació dels centres i l'impacte del programa en els mateixos són:

- El **paper de l'equip directiu** com a motor o fre. S'observa que les escoles més participatives són aquelles on l'equip directiu està molt implicat i s'ha apropiat del projecte (per exemple l'Escola Pau Vila, l'escola Lluís Vives i l'IES Josep Tous, etc.).
- El **treball en xarxa** realitzat en el desenvolupament del projecte. Els equips directius valoren el treball en xarxa amb el barri generat arran del projecte. Això permet un treball de caràcter longitudinal amb entitats i botigues del barri, per exemple.
- La **incorporació al currículum**. Aquesta incorporació obre un interessant procés de reflexió al claustre altament beneficiós i dinamitzador: Què estic fent per incorporar aquesta temàtica a la meva assignatura?
- El **suport i acompanyament d'ETCS**. La incorporació d'aquestes qüestions a la dinàmica ordinària del centre no ha de suposar una sobrecarrega, sinó un "a més a més". En aquest sentit, es constata que en els centres on hi ha un major suport i acompanyament d'ETCS –via materials, xerrades, etc.- augmenten els recursos pedagògics i es potencia l'assimilació de la temàtica.

El paper de les famílies i les AMPA

Actualment, el projecte pivota considerablement sobre les famílies i, especialment sobre les AMPA. Les AMPA no només estan presents a la Comissió de Seguiment del camí escolar sinó que participen activament a la fase de diagnosi i de disseny del projecte. En aquest cas, les tècniques d'ETCS proporcionen informació i assessorament a les AMPA. **En alguns casos les AMPA s'encarreguen de repartir i recollir els qüestionaris i processar la informació.** En aquesta fase, des d'ETCS se'ls ensenya d'altres experiències, se'ls assessora sobre com recollir i sistematitzar les dades quantitatives, etc.

Les dades analitzades apunten al paper actiu de les AMPA en tot el procés. En molts casos els membres de l'AMPA s'encarreguen de dinamitzar i liderar el projecte en l'àmbit escolar i substitueixen al propi centre que no pot assumir certes funcions donada la saturació de projectes i propostes que tenen. Indefectiblement, els centres educatius amb una AMPA activa són els que aconsegueixen uns resultats més positius.

El paper de les famílies, doncs, esdevé fonamental pel funcionament del programa. La no presència de les famílies afavoreix que el projecte no tiri endavant. En molts casos, els propis centres educatius condicionen la seva participació al projecte a l'adhesió de les famílies. La frase *“si no surten famílies, no farem el projecte”* és repetida sovint per les direccions dels centres.

Per altra banda, cal posar de manifest que el contacte amb les famílies és fonamental donat que cal fer molta pedagogia amb les qüestions d'autonomia de l'infant. En la mesura que pares i mares estan preocupats per les qüestions de seguretat, cal treballar periòdicament amb ells perquè entenguin la necessitat de dotar d'autonomia als seus fills i filles.

“Jo sempre els hi dic: Quan hagin fet les millores de l'entorn que tu vols, deixaràs anar al teu fill sol? Això és una cosa que també parlem, de com fer pedagogia amb les famílies, fer activitats també amb els pares i mares perquè recordin el seu camí, que vegin que s'estan perdent els seus fills quan no els deixen anar sols.”

Entrevista Tècnic/a Empresa 2

Aquest grau dependència en relació a les AMPA implica que en el moment que es produeix una caiguda de la seva implicació, o senzillament no hi ha AMPA, hi ha una afectació directa al Camí escolar. La lògica dels relleus, el cansament, les altres qüestions que ha d'afrontar l'AMPA (gestió dels menjadors, activitats extraescolars, etc.) i el voluntarisme genera una precarietat en el sistema i estructura de les AMPA de difícil resolució.

“Quan intentes implicar a les famílies ens trobem que no tenen temps, o que estan soles, un pare o una mare amb els nanos, tot això implica que puguis estar al mínim i l'escola és el màxim, també el tema de la cultura, estem en uns barris, per exemple Ciutat Meridiana que hi ha molta gent de fora i la idea d'una AMPA, d'una associació que està dins de l'escola, que treballa amb l'escola... és difícil d'explicar i crec que s'hauria de treballar això.

(...)

I quan parlàvem de Trinitat Nova que és un projecte de Pla de Barris i tal... jo crec que s'ha de treballar l'enfortiment de l'AMPA, de motivar-los... com que és un projecte nou, és possible que la gent s'impliqui més, però... aquí també hi ha gent de fora, que tampoc tenen una manera cultural i tampoc hem d'exigir... un altre barri és una altra història... estem parlant de gent que necessita suport...”

Entrevista Tècnic/a de Districte 1

A la vegada, bona part de les AMPA no estan acostumades al treball comunitari, ni tenen recursos per encarar la feina derivada de tot el procés. De nou, el suport d'ETCS sovint esdevé essencial pel manteniment del projecte.

El paper de l'alumnat

En termes generals, la participació de l'alumnat és baixa. Si bé en molts casos participen en l'enquesta, l'aranya o la diagnosi, ho fan des d'una lògica passiva, no activa. De forma evident, el programa no atorga

protagonisme als infants. Majoritàriament, el poder decisorí recau en els adults (Comissions de Seguiment, Comissions Tècniques, etc.), ja que les reunions es plantegen des dels adults i pels adults.

L'experiència assenyala que, en l'actual format del programa, els infants no són protagonistes del procés. Només ho són quan la motivació de l'escola és molt alta i la idea ha sorgit de forma potent des de l'escola o l'AMPA. Ara bé, també es constata que una major participació de l'alumnat es correlaciona amb una major probabilitat d'èxit del Camí escolar. Les proves pilot realitzades amb l'objectiu de potenciar la presència de l'alumnat –per exemple la prova realitzada a l'Escola Guinardó– han estat molt positives. En aquest cas, els estudiants van dissenyar un seguit d'activitats i les van poder desenvolupar. El protagonisme dels infants depèn molt del nivell d'apropiació del programa realitzat pel centre educatiu.

“L'Escola Guinardó també ha fet un treball molt *xulo* perquè ells tenen una Comissió Verda amb representants d'alumnes de cada curs i amb ells es va fer una prova pilot amb diferents activitats pedagògiques i per ells va ser molt *xulo* poder trobar totes aquestes activitats. També ha estat un material que s'ha creat per altres escoles.”

Entrevista Tècnic/a Empresa 3

Malgrat aquesta poca participació inicial, es constata la voluntat per part de l'IMEB i d'ETCS de potenciar el paper de l'alumnat. Si inicialment els infants no han estat massa considerats en el projecte, ara s'intenta que tinguin un paper més actiu tant en el diagnòstic com en la inauguració. Des d'ETCS es proposa i es plantegen activitats més atractives, però cal veure com encaixa aquesta voluntat i estratègia amb la realitat de l'escola.

Pel que fa al nivell de participació, és desigual en funció del districte o territori. Els territoris amb menor presència d'AMPA i amb situacions socioeconòmiques més complexes afavoreixen una participació i implicació baixes. Això es detecta en algunes zones d'Horta, de Nou Barris i de Sant Andreu on la precària situació socioeconòmica de les famílies i el baix nivell d'instrucció dificulta la participació de famílies i infants en tot allò que fa referència al camp educatiu.

Finalment, pel que fa a l'impacte del programa en la mobilitat dels infants, malgrat que la present aproximació no l'ha avaluat directament, les dades secundàries analitzades determinen que des de l'existència del projecte s'ha produït un lleuger increment del nombre d'infants que es desplacen autònomament.

4.5.4. L'impacte del programa en el territori. L'àmbit comunitari

Tal i com s'ha comentat a l'inici del capítol, la dimensió comunitària és un dels elements cabdals de la gestació d'aquest programa. Ara bé, en quina situació ens trobem en l'actualitat? S'estableix un treball comunitari amb el territori més enllà del contacte puntual amb botigues i associacions?

En funció del districte i del barri es realitzen més o menys accions a l'hora de potenciar aquesta dimensió.

Així, per exemple, a Sants hi ha una bona predisposició per treballar en aquesta línia (darrerament hi ha hagut reunions amb comerciants per dinamitzar el programa) i s'ha aconseguit realitzar jornades de jocs (gimcanes) amb la participació dels comerciants. Tot i això, encara que s'han realitzat intervencions en aquesta línia, no podem parlar d'*acció comunitària*. Cal un treball en xarxa constant i dilatat en el temps per aconseguir implicar els diferents agents del barri. En aquest sentit, és essencial treballar l'àmbit relacional que, a vegades, en un barri no és fàcil.

Un element a considerar és la inclusió del Camí escolar en el pla comunitari de barri, allà on n'hi ha. L'exemple del camí de Sagrada Família, que s'ha inclòs al Pla Comunitari del barri, és una experiència a considerar. La multiplicitat d'interconnexions que es produeixen en aquest context afavoreixen el desplegament del programa i el seu coneixement. En aquest sentit, els exemples de major participació allà on hi ha estructura associativa són múltiples (Poble Sec, Font de la Guatlla, Sant Martí, etc.), per tant, és indispensable virar cap a aquesta direcció si es vol redimensionar la perspectiva comunitària.

Més enllà d'exemples concrets ubicats en territoris amb molt teixit associatiu, l'experiència permet afirmar l'existència d'una poca participació per part dels col·lectius del territori. El cas de la incorporació de les botigues i comerços es un exemple paradigmàtic:

“Jo ho veig molt lleu perquè sobretot és això, tu arribes allà amb unes fases, amb uns recursos, amb uns temps i a mi em dóna la sensació que de vegades anem a mínims o ara què toca? Treballar el tema de les Botigues Amigues? D'acord, com es fa això de les Botigues Amigues? Es pot treballar des de l'escola, des de les AMPA, però es queda una mica en... Els hi expliquem el programa, els hi portem l'enganxina, portem els telèfons i poca cosa més, els convidem a participar en la inauguració, a veure si poden aportar alguna cosa... i els hi dius que també es pot fer amb entitats... no sé, queda una mica així... i després una mica més enllà, jo veig que ara mateix el punt més comunitari si és que es pot dir així, és el moment de les Botigues Amigues i el tema de la inauguració que pot ser l'oportunitat de col·laborar amb una entitat, però ja et dic, crec que queda molt el concepte de col·laboració puntual...”

Entrevista Tècnic/a Empresa 3

En alguns casos, el treball amb la tècnica de Comerç del districte pot afavorir un major coneixement del projecte i implicació (cas de l'Escola Pegaso). En aquest sentit és una tasca que des de Districte es podria fomentar. En la mesura que es teixixin més relacions entre *botigues-associacions-famílies-alumnes-administració*, més potència adquirirà la dimensió comunitària.

Amb tot, l'objectiu passa per integrar els diferents agents socials del propi territori: un esplai, una botiga, fins i tot l'ambulatori, etc. Es tracta d'un model que s'ha de repensar o sumar-se a coses que ja s'estan fent en relació a l'espai públic. Cal generar la porositat suficient entre el projecte i les iniciatives establertes i necessitats del territori per crear vincles. Ara bé, això requereix una mirada comunitària i la consciència que es tracta d'una tasca de llarg recorregut, factor que, a vegades, no es correlaciona amb els *tempos* polítics i les necessitats més immediates.

Finalment, pel que fa a l'impacte del programa entre les botigues, les dades obtingudes afirmen que si bé una part dels comerços ha rebut algun tipus d'informació sobre el programa, aquesta no és continuada. Un cop establert el contacte i les primeres indicacions no es produeix cap mena de seguiment. Convindrà, doncs, potenciar els esforços per dotar de més informació a les botigues i assegurar-se que disposen de la informació suficient tant per atendre les incidències que es puguin donar com per potenciar la reflexió cap a un nou tipus de mobilitat.

4.5.5. El paper de l'administració pública

El projecte involucra diferents àrees de l'administració municipal, que tenen, cadascuna d'elles, les seves pròpies dinàmiques: l'IMEB, els districtes (tècnics d'Educació/Barri i Serveis Tècnics del Districte), l'àrea de Mobilitat de ciutat i la Guàrdia Urbana. Es tracta d'un complex entramat institucional amb les seves pròpies dinàmiques, prioritats, formes de treballar i personal.

Es constata que mai hi ha hagut una redimensionalització de la prioritat del projecte emmarcat en un pla d'acció municipal. És a dir, els diferents actors institucionals implicats desconeixen el nivell de prioritització política que aquest projecte ha tingut pels diferents governs municipals. Aquesta manca de clarificació en els objectius, que hauria d'afectar tots els departaments implicats, és el principal escull per la correcta implementació d'aquest programa. És a dir, la pregunta és: el projecte i el model de mobilitat de ciutat que implica és una prioritat de govern? En el cas d'una resposta afirmativa, potser caldria iniciar un programa de sensibilització que afectés les diferents àrees i els diferents tècnics (mitjos, superiors i gerències).

Amb tot, a continuació s'assenyalen algunes de les qüestions més rellevants relatives al paper que les diferents àrees de l'Ajuntament de Barcelona juguen en el programa:

Confusió en la responsabilitat del projecte

Els diferents agents de l'administració implicats tenen la impressió que és un projecte de l'IMEB i que, per tant, la responsabilitat del programa és d'aquest organisme. No es té la noció que és un projecte compartit per diferents àrees, mobilitat i districtes. Aquesta indefinició en la responsabilitat i lideratge del projecte afecta a la implicació de l'àrea de mobilitat i dels diferents districtes.

Manca de definició de les funcions de cada departament

S'observa una manca de claredat en les atribucions dels diferents tècnics i departaments. Molts tècnics municipals assenyalen no tenir clar quin és el seu paper, el seu rol. En aquest sentit, hi ha tècnics que demanen orientacions al cap que li ha adjudicat la tasca perquè desconeixen les seves atribucions i el paper que han de desenvolupar. Tècnics que, en alguns casos, han de batallar amb els Serveis Tècnics del

Districte per poder donar sortida a les demandes de la comunitat educativa.

“Un dels punts febles és l'estructura, el com es treballa a nivell d'Ajuntament, tots fem el que podem, començant per la Guàrdia Urbana, passant pels tècnics... i a part d'això... aquest és el punt més feble, que no et permet treballar-ho: posem-nos tots aquí i treballem aquella escola. Com ho fem? Com incidim? Com actuem? I com avaluem? I com ho continuem? Això no hi és, i no només en això sinó en tots els programes... jo crec que és el punt més feble. Podem fer un marc teòric molt interessant, però si no som capaços de crear l'estructura que porti això, s'ha de pensar tot, pensar la part teòrica i la part executiva i per mi és tant important una com l'altra; perquè fer un marc teòric molt fantàstic sense la part executiva que ho faci possible és fer llum al Sol i, al revés, fer la part executiva sense un marc teòric que t'orienti i et porti aquí, acaba pervertint i acaba sent una disbaixa. Més enllà d'això, no sé, jo hi crec bastant en el programa. Crec que s'ha de continuar, el que passa és que s'ha de mirar com es millora, com es repensa.
(...)

Una opció seria potser tancar-lo i començar-ne un altre amb un altre nom, però no deixar-ho morir. Fer-lo renéixer amb un altra filosofia, però aprofundir en els mateixos temes. I de fet, tu ho has apuntat molt bé, el programa de fet s'emmarca en una percepció d'integrar el global de la mobilitat de la ciutat.”

Entrevista Tècnic/a de Districte 6

La posició distanciada i afeblida dels Serveis tècnics del Districte i el paper de la Guàrdia Urbana

Malgrat la importància d'aquest departament, les dades indiquen que aquest projecte no s'ha incorporat en el pla de treball de Serveis Tècnics. Existeix la sensació que els Serveis Tècnics viuen el projecte des de la llunyania i com a quelcom imposat, que no els pertoca. Amb aquest distanciament es fa molt difícil assolir un cert compromís. La següent cita exemplifica perfectament aquest posicionament:

“A mi el gerent no m'ha dit que em gastin diners en això. A mi no em molestis, que si hi hagués pressupost, i tal i a sobre no hi ha pressupost, i ho faig...”

Entrevista Tècnic/a de Districte 1

Tant els serveis tècnics del districte com la Guàrdia Urbana es centren en el document de la diagnosi i avaluen –identifiquen– els punts negres de la zona, els aspectes a millorar de la via pública, la seguretat vial. Normalment el que es demana es seguretat viària —aquí hi intervé mobilitat i/o serveis tècnics— i la Guàrdia Urbana fa l'acció de detecció dels problemes. En qualsevol cas, el funcionament és molt clar:

“Detecti qui detecti els problemes, qui ho ha de resoldre és el districte, i aquí hi ha el problema”

Entrevista Tècnic/a Guàrdia Urbana 1

L'anterior frase és altament reveladora donat que **els serveis tècnics del districte no tenen pressupost addicional per aquest projecte**. Les intervencions requerides i/o demandades pel projecte han de sortir de la partida ordinària de manteniment. Com assenyala un entrevistat:

“Per ser clars, fem chapa i pintura. Tot el que no sigui això no es pot fer”

Entrevista Tècnic/a Guàrdia Urbana 1

El mateix problema existeix amb la Guàrdia Urbana. En molts casos els caps estan molt desorientats. Com s'assenyala des de la Guàrdia Urbana: "Com us arriben les peticions? I per què hi ha tantes escoles implicades? Quin és el nostre paper en el projecte?". Quin és, doncs, el paper, d'aquesta àrea de l'Ajuntament?

La Guàrdia Urbana entra al projecte quan s'han d'avaluar les qüestions i problemes a l'espai públic proper a l'escola, en el marc de la Comissió Tècnica (Serveis Tècnics de Districte, Mobilitat, Tècnics d'Educació i Guàrdia Urbana). La valoració que des de la Guàrdia Urbana es fa de les necessitats pel que fa a l'entorn escolar acostuma a ser diferent de la valoració dels Serveis Tècnics del districte per una qüestió estrictament pressupostària. En qualsevol cas, des d'aquesta àrea es tenen molt assumides les limitacions a l'hora d'implementar les mesures, especialment pel que fa a les lògiques del temps d'espera:

"Pel que fa a les intervencions més grans, o no es fan o poden trigar més de dos anys. Si quan s'inaugura el Camí escolar no has fet el que havies de fer, després és molt complicat fer-ho"

Entrevista Tècnic/a Guàrdia Urbana 1

Sovint, la Guàrdia Urbana fa un retorn actiu de les demandes (demandes ateses, demandes no ateses, raons per les quals unes s'accepten i d'altres no, etc.) a la Comissió de Seguiment del Camí escolar i plantegen alternatives econòmiques i plausibles. En qualsevol cas, el resultat és que, ara per ara, s'efectuen les intervencions més fàcils: retirada de senyals, contenidors, vehicles; millores en la senyalització; canvi de temps semafòric; etcètera. Les intervencions de més envergadura com per exemple un canvi de sentit de circulació, fer d'un carrer una zona per a vianants o la transformació a sentit únic, són més dificultoses. La dificultat rau, sobretot, en les qüestions burocràtiques que impliquen: contacte amb comissió d'obres, comitè de mobilitat, comissió de veïns, etcètera. Aquests canvis són difícils perquè cal posar d'acord molts agents diferenciats i perquè, a la vegada, han d'estar molt ben argumentats i justificats. En alguns casos des de Guàrdia Urbana s'han proposat alguns d'aquests canvis, però no s'acostumen a implementar.

Finalment, un altre generador de dificultats són, també, les diferents formes de funcionament que internament té la Guàrdia Urbana. El departament de la Guàrdia Urbana que assumeix la participació en el Camí escolar varia en funció del territori. Així, mentre en uns districtes els responsables d'aquest projecte són els EATO (Equipo de Apoyo Técnico Operativo) de circulació, en d'altres els responsables són els Monitors d'Educació Viària (encarregats d'intervenir en les sessions pedagògiques del Camí escolar). Des del propi cos no està definit qui ha de realitzar prioritàriament aquesta tasca i, per tant, s'articulen diversos discursos, enfocaments i formes de funcionament. Es produeix, doncs, un nou capítol d'heterogeneïtat dins l'heterogeneïtat.

Pel que fa a l'àmbit pedagògic, la Guàrdia Urbana també intervé en la fase de disseny (articulació d'accions

pedagògiques de caràcter vial). En aquest sentit, aquest cos desplega un programa educatiu, actualment en fase de reformulació, destinat a totes les etapes educatives. Es tracta d'un programa que funciona a petició dels centres educatius i que realitza, principalment, tasques de prevenció i informació sobre com anar pel carrer. Es realitzen sessions a l'aula i itineraris pel barri tot valorant l'estat dels carrers, senyals de trànsit, contenidors, lògiques de civisme, etcètera. En la nova reformulació que es realitzarà el mes de setembre de 2017 hi haurà taller específic de Camí escolar que, òbviament, es vincularà amb els camins escolars en funcionament. En aquest taller es tindrà en consideració el treball fet a l'escola: espais segurs, espais foscos, detecció de problemàtiques, creació d'itineraris segurs, etc...

En qualsevol cas, es detecta que en aquest taller de seguretat vial no es treballa específicament la mobilitat autònoma i sostenible. Es treballa en funció de com els infants arriben a l'escola i a partir d'aquest *a priori* s'intenta millorar la seguretat. Es constata, de nou, la no consideració del nou discurs al voltant de la mobilitat segura i sostenible. No s'ha produït per ara l'arrelament del relat sobre aquest nou model de mobilitat. Què diu la Guàrdia Urbana en relació a aquesta qüestió? Ara per ara, es té la sensació que no tothom es troba en el mateix punt, ni articula el mateix relat. Òbviament, els tècnics implicats col·laboren en la mesura del possible i assisteixen a les reunions, però es fa des del voluntarisme, no hi ha una bona estratègia per part dels diferents agents implicats.

Des de la vessant procedimental, s'observa que el centre educatiu fa la demanda a la Guàrdia Urbana i a partir d'aquesta demanda es realitzen els diferents tallers i accions pedagògiques (treball amb els infants a l'aula, però no amb les famílies). Ara bé, no es realitza un treball coordinat amb el desenvolupament pedagògic del '*Camí escolar, espai amic*'.

Mandat polític poc clar

S'observa un curtcircuit en la transmissió generat per la manca d'un mandat polític clar. El projecte de camins escolars s'ha inserit en el model de mobilitat que es vol impulsar? Els camins escolars han de ser una de les múltiples potes de la nova planificació de mobilitat de Barcelona. Des dels gerents i caps d'àrea fins als tècnics s'ha de tenir molt clar cap a on es va i, per tant, abocar-hi els recursos necessaris. Ara per ara, tot sembla indicar que no anem cap aquest camí. Algunes directrius de mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona contradiuen el model de mobilitat defensat des del projecte de camins escolars.

“Jo entenc que si un regidor o un gerent de districte, diu que el Camí escolar és prioritari, Serveis Tècnics fa que això sigui prioritari, no els hi tocarà una altra, i aquesta directriu no hi és. (...) Però si que és veritat que és una cosa que comença de baix cap a dalt... no hi ha una voluntat política, ni gerencial... no hi és i llavors ens trobem amb molts buits i moltes diferències per territoris també.

(...)

Crec que també hi ha problemes en els tècnics mitjos... en la mesura que no és una ordre derivada de dalt, per tant, que no et ve del teu superior (...) Ara he d'anar a parlar amb les

AMPES? Un tècnic de Mobilitat... aquest és el discurs que et diuen. No és un valor afegit: oh que bé que podem treballar en aquesta línia... no. Estic totalment d'acord. I després jo dic, no hi ha voluntat política o inclús hi ha voluntats polítiques contradictòries.”

Entrevista Tècnic/a Guàrdia Urbana 1

Sobresaturació dels tècnics d'educació del Districte

En termes generals, existeix una sobresaturació dels serveis educatius dels districtes. Són tants els fronts (sempre delicats) educatius que han d'afrontar, que no tenen els recursos necessaris per incorporar-se plenament a la gestió, difusió i seguiment del programa. Majoritàriament, es produeix una important delegació de tasques cap a ETCS, mantenint la tasca de connexió entre comunitats educativa i Districte-Mobilitat.

Desajustament en els tempos

S'observa un cert desajustament en els tempos. És a dir, hi ha una sèrie de demandes que cal que siguin ateses i els terminis són excessivament llargs. Es té la percepció que el retorn no arriba mai i se'n desconeixen els motius. Aquesta lentitud dels engranatges genera desmotivació entre les famílies i les escoles. El període entre l'inici del projecte a una escola i la inauguració del Camí escolar pot arribar als dos anys, un temps on es poden haver donat molts canvis (en les direccions de centres, les AMPA, l'alumnat, etc.). Hi ha la percepció majoritària que cal disminuir els tempos de totes les fases i que moltes de les demandes realitzades a Serveis Tècnics no són ateses. En aquest cas, el paper dels agents intermediaris i dinamitzadors és essencial:

*“Si nosaltres estem explicant el projecte i diem que una de les coses que es faran són les millores de l'entorn i després la millora de l'entorn és una de les 15 que han plantejat, una si tenen sort.. que jo ja els hi dic: les millores de l'entorn són molt complicades i no us obsessioneu amb això perquè us desanimareu.... haver de dir això és molt *xungo*.”*

Entrevista Tècnic/a Empresa 2

5. Conclusions

5.1. Límits del programa

Malgrat les experiències positives al voltant dels camins escolars, convé no perdre de vista els límits dels seus efectes o resultats. En termes generals, el context estructural al voltant del programa no facilita la implementació del programa en totes les seves dimensions ni tampoc el seu manteniment un cop realitzada la inauguració. Els impactes analitzats fins el moment indiquen que no s'ha articulat una política pública i d'abast general a l'entorn del Camí escolar, un fet que ha generat multiplicitat de casuístiques massa dependents de la bona voluntat i dedicació dels agents implicats.

Les diferents condicions estructurals analitzades (sobresaturació dels centres educatius, problemes en la participació, manca de fluïdesa i d'objectius clars en l'administració pública, paper poc rellevant dels infants, etc.) mostren un panorama amb moltes dificultats. Amb tot, en diferents centres educatius l'establiment del programa s'ha produït amb avenços considerables.

Per tant, podem dir que enmig de les condicions adverses esmentades, l'aproximació i manteniment dins el programa '*Camí escolar, espai amic*' es produeix, òbviament, en un perfil de centres educatius força determinat. Trobem el que en podríem dir "pioners", és a dir, centres educatius que destaquen per mantenir una posició molt activa envers les qüestions relatives a la sostenibilitat i la mobilitat, amb una AMPA i professorat actius, amb metodologies de treball participatives i col·laboratives i amb força vinculació –realització d'activitats– al barri. Com ja s'ha apuntat, una part substantiva d'aquest èxit es relaciona amb la predisposició de les persones (amb l'*habitus*, que diria Bourdieu) a treballar en favor de la col·lectivitat i el canvi social. Té a veure amb la voluntat de canviar les lògiques de mobilitat, el paper de l'infant en la societat i el necessari retrobament de l'escola amb el barri i la comunitat. Aquests centres educatius, doncs, són els pioners de la incorporació del nou relat sobre la mobilitat i l'espai públic, però encara són pocs.

D'altra banda, cal que tinguem en compte com l'evolució del context social i polític afecta positivament a la incorporació dels diferents agents (comunitat educativa, l'associacionisme i l'administració local) a aquesta nova manera de concebre la mobilitat i el paper dels infants a les nostres ciutats. Si bé encara hi ha molts agents que no s'incorporen a aquest discurs –i per descomptat a les pràctiques que d'aquest se'n deriven–, la difusió progressiva d'aquest relat pot esdevenir la clau de volta per incorporar-se de manera activa i consistent al Camí escolar. En qualsevol cas, cal tenir molt present que les condicions objectives del context marquen les pautes d'aproximació a aquest discurs i, de retruc, al programa en tota la seva dimensió. De les entrevistes realitzades es desprèn que, malgrat tots els límits i mancances, els

diferents agents, sigui quina sigui llur posició, acostumen a tenir un discurs favorable al nou model de mobilitat i, malgrat totes les mancances i disfuncionalitats detectades, valoren positivament els objectius finals del projecte *'Camí escolar, espai amic'*.

Tanmateix, aquesta valoració no modifica les actuals pràctiques i formes de funcionament. Els camins escolars continuen estant, avui, allunyats dels objectius generals fixats per la pròpia administració local. L'existència de límits i de murs invisibles ha estat un fet recurrent durant de la present recerca. Tot seguit es presenten alguns d'aquests límits.

L'heterogeneïtat interna del programa. La importància de la lògica territorial

Si bé no és una manca en si mateixa, **l'heterogeneïtat territorial i organitzativa observada dificulta el seguiment, monitorització i avaluació del projecte tant a l'IMEB, com a l'empresa concessionària del programa *'Camí escolar, espai amic'*.**

És evident que cada territori de la ciutat requereix una mirada i unes intervencions determinades (les dinàmiques presents al districte de Sarrià-Sant Gervasi no són les mateixes que les d'Horta-Guinardó, tant pel que fa a l'aspecte geogràfic i circulatori com pel que fa als perfils socials de la població presents en cada territori o en els respectius centres educatius). Per tant, és un encert adequar les formes de funcionament, ritmes i metodologies a la realitat quotidiana en la que es desenvolupa el programa.

No obstant això, convé evidenciar l'existència d'un procés de diversificació considerablement alt que ha conduït a una dinàmica del *'tants caps tants barrets'*, especialment pel que fa a l'àmbit organitzatiu i procedimental del programa. L'anàlisi realitzada constata que cada districte de la ciutat té un funcionament específic, especialment pel que fa a l'organització i les formes de funcionament dels agents de l'administració local vinculats al Camí escolar. Aquesta recurrent heterogeneïtat, sense l'estandardització d'un protocol bàsic de funcionament, genera un seguit de costos de transacció elevats als agents que monitoritzen el funcionament dels camins escolars al conjunt de la ciutat: l'IMEB i l'empresa concessionària.

En aquest sentit, cada districte posa a la disposició del programa tècnics responsables procedents de diferents àrees (uns districtes opten per tècnics d'educació, altres de barri o, a voltes, tècnics específics de camins escolars), amb unes dinàmiques, coneixements i tasques col·laterals altament diferenciats. Aquesta multiplicitat de tècnics responsables també s'observa tant en el departament de Serveis Tècnics del Districte com en la pròpia Guàrdia Urbana (com s'ha exposat anteriorment, en funció del districte aquesta tasca és desenvolupada pels EATO de circulació o pels Monitors d'Educació Viària).

Aquesta heterogeneïtat interna pel que fa a la presència de determinats tècnics es constata pel fet que uns districtes encarreguin la supervisió del programa a un sol tècnic, mentre que d'altres optin per una major

atomització i segmentin la responsabilitat dels camins escolars a un tècnic de cada barri del districte. De nou, aquesta variabilitat no és negativa en si mateixa, però genera distorsions a l'hora de fer un seguiment integral –de ciutat– del programa.

Paral·lelament a la dispersió de tècnics responsables, es produeix una **alta variabilitat en les formes organitzatives**. Mentre uns districtes donen unes funcions a la Comissió de Seguiment del Camí escolar, en d'altres se li atorguen altres funcions i el mateix succeeix amb les comissions tècniques, mentre en uns districtes les tècniques d'educació centralitzen tota la informació i fan de corretja de transmissió amb Serveis Tècnics, en d'altres hi ha la possibilitat de compartir informació i reunions amb les tècniques de l'empresa concessionària de l'IMEB. De nou, aquesta disparitat de criteris i formes de fer generades per la inexistència d'un protocol d'actuació general no afavoreix el seguiment i avaluació externa del programa.

El paper de l'administració municipal

És evident que l'administració local és un dels actors amb major responsabilitat pel que fa al lideratge i impuls del projecte. És l'agent participant amb més capacitat organitzativa, executiva i, per descomptat, econòmica. En la mesura que aquest paper té elements favorables, també **planteja algunes mancances derivades de l'organització de la pròpia administració local, la capacitat pressupostària i, òbviament, la variabilitat intrínseca del camp polític**. Com s'ha pogut constatar, la prioritització política dels àmbits plantejats en el projecte (mobilitat segura i sostenible, autonomia i redimensionalització del paper de l'infant, treball col·laboratiu i de barri, etc.) és un element indispensable pel seu bon funcionament.

Com s'ha indicat en l'anterior punt, **el projecte requereix d'un alt índex de transversalitat, coordinació i entesa entre les diferents àrees de l'Ajuntament**. Malgrat l'existència d'una molt bona predisposició per part dels diferents tècnics municipals, s'observen serioses mancances derivades de la parcel·lació de l'administració i del poc hàbit a l'hora d'establir equips interdepartamentals. Tot i els avenços en aquesta metodologia de treball, la manca d'un lideratge clar del projecte, el desigual compromís i recursos dels diferents departaments, i la inexistència d'un flux de comunicació entre les diferents àrees i, fins i tot, entre els tècnics d'una mateixa àrea, han generat una difusió de la responsabilitat que impacta negativament en l'organització i resultats del projecte.

Amb tot, convé remarcar que, tot i aquestes fragilitats, el projecte ha permès un intercanvi molt positiu de punts de vista i experiències entre tots els agents involucrats. El contracte entre àrees, centres educatius, experts en mobilitat sostenible i autònoma i famílies ha possibilitat l'acostament –amb major o menor intensitat– a una nova concepció de la mobilitat i del paper de l'infant en l'espai públic. Això ha estat, se'ns dubte, un avenç que no es pot desestimar.

Finalment, tal i com s'ha constatat en el seu corresponent apartat, s'observa una significativa dilació del temps a l'hora de donar respostes a la comunitat educativa i/o implementar les diferents mesures a l'entorn escolar o a la via pública. El fet, per exemple, d'haver d'esperar més de vuit mesos per col·locar unes 'bandes vials' a la proximitat d'un centre educatiu genera una sensació d'impotència i cansament considerable als equips o grups de treball de la comunitat educativa o, fins i tot, a la pròpia administració pública.

La poca entitat de les demandes de mobilitat ateses

L'anàlisi de la informació recollida durant el treball de camp assenjala que una part significativa de les propostes realitzades per la comunitat educativa giren al voltant de les qüestions relacionades amb la seguretat vial i la via pública. Ara bé, com ja s'ha exposat, **la majoria de les demandes ateses fan referència a canvis de poca entitat: senyalització d'itineraris, mesures relatives als espais d'espera (ampliació puntual de voreres, baranes de protecció, etc.), millores en la visibilitat en els passos de vianants (reubicació de contenidors o de mobiliari urbà, zones d'aparcament, etc.).**

Pel que fa a les demandes d'actuacions de més entitat, el nivell d'admissió o acompliment és força baix. Així, l'ampliació generalitzada de voreres o construcció de noves voreres, la supressió de places d'aparcament o creació de places d'aparcament específiques per al desencotxament dels infants, la creació o adequació de més carrils bici, la millora semafòrica, la construcció de passos de vianants elevats, la conversió de carrers en zones per a vianants, el canvi de sentit de la circulació o la transformació de carrers en un sol sentit són mesures amb un baix índex d'implementació.

Com ja s'ha assenyalat, la manca de pressupost específic per aquest tipus de projectes, la poca incidència del treball coordinat, la complexitat d'algunes de les mesures proposades i la poca penetració del discurs sobre la mobilitat sostenible, segura i autònoma en el marc de l'administració local impedeixen la prioritització d'aquest tipus d'actuacions amb capacitat d'incidir més accentuadament en les lògiques de mobilitat a l'entorn escolar.

Davant d'aquesta situació caldria avaluar, en l'àmbit de l'administració municipal, la possibilitat real d'implementació d'aquesta mena d'actuacions i, en el cas de no poder-ho assumir, caldria rebaixar les expectatives generades en el marc del projecte '*Camí escolar, espai amic*' per evitar l'efecte desencís.

No obstant això, cal posar de manifest l'existència d'impactes positius constatables a l'entorn dels centres educatius incorporats al programa. En primer lloc, les mesures implementades han permès millorar substantivament la visibilitat dels vianants tot augmentant la seguretat visual. Segonament, el programa '*Camí escolar, espai amic*' ha permès implementar millores (retirada de cotxes i contenidors dels passos de vianants) amb una major celeritat. Finalment, en tercer lloc, l'existència d'aquest programa ha

augmentat el nivell de receptivitat pel que fa a les diferents mesures a implementar al carrer i al relat sobre el nou model de mobilitat. És a dir, des de l'administració pública es constata que hi ha una major acceptació dels canvis en la via pública quan aquests es realitzen sota l'empara dels camins escolars.

La fragilitat de la participació

Tot i que es valora l'estructura participativa del projecte, s'observa, llevat d'algunes excepcions, una **participació poc activa per part dels infants**. Malgrat la participació en la recollida d'informació (mitjans utilitzats i problemàtiques en el camí a l'escola) o en la difusió del projecte (entre famílies, altres infants, entitats, botiguers, etc.), els infants no acostumen a tenir capacitat decisiva. En darrera instància, la part substantiva del projecte ve regulada pels adults i des de la seva perspectiva. Aquest distanciament en relació a les demandes de la infància s'accentua quan les propostes dels infants topen amb la realitat municipal. Com s'ha pogut observar en d'altres experiències d'aquesta tipologia, l'assumpció de les propostes dels més menuts no és quelcom massa present entre els directius i tècnics municipals. Atesa aquesta situació, seria necessari incorporar canvis en la metodologia del projecte, el relat assumit des de l'administració pública i el rol dels tècnics municipals per modificar les inèrcies de funcionament de les diferents àrees de l'administració local.

D'altra banda, **malgrat que es realitzen accions de sensibilització envers les famílies, la implicació d'aquestes acostuma a ser minoritària**. Tot i ser un agent clau en el desenvolupament del projecte, tan sols les famílies més implicades i/o membres de l'AMPA acaben incorporant-se amb certa rellevància al projecte. Diverses són les raons per aquesta desconexió entre famílies i projecte:

- Distanciament envers la institució educativa i desconeixement de les seves lògiques de funcionament per raons de posició social o origen
- Distanciament envers els valors propugnats pel programa
- Menysteniment de la capacitat d'incidència del programa en la societat
- Por de que els seus fills vagin sols a l'escola
- Impacte del programa en la mobilitat i logística familiars

Finalment, també s'observen fragilitats en la participació dins de l'àmbit organitzatiu. La comunitat educativa no participa activament en les reunions tècniques en què les àrees de Mobilitat, Serveis Tècnics del Districte i Guàrdia Urbana discuteixen sobre la viabilitat tècnica de les propostes realitzades durant la fase de disseny del projecte. Si bé es realitzen sessions de retorn –sovint amb un marcat caràcter unidireccional–, seria convenient incorporar la comunitat educativa a aquest debat car,

segurament, es podrien arribar a resolucions més consensuades i, per tant, atendre una major quantitat de les demandes realitzades per la comunitat educativa.

El distanciament del projecte per part d'entitats i comerciants del barri

Tal i com s'ha dit, **la participació activa d'entitats i comerciants és mot reduïda**. Malgrat que no són el principal destinatari del Camí escolar poden contribuir a potenciar i dimensionar el projecte i tots els valors que pretén difondre. Les experiències analitzades indiquen que cal reenfocar el treball amb aquests col·lectius. L'actual model de col·laboració estimula la implicació activa de les botigues i associacions del barri? Què aporta el projecte a aquests col·lectius? És plausible articular un espai comú i continuat de treball per mantenir la implicació i el treball en relació a la mobilitat del barri? És percebut el programa com a quelcom útil per els seus interessos? Tot plegat són qüestions que indubtablement cal posar damunt de la taula a fi i efecte de reconfigurar l'actual fórmula de col·laboració entre aquests col·lectius i la resta d'agents presents al projecte '*Camí escolar, espai amic*'.

Pel que fa a la percepció del programa, les dades apunten que **els comerços es mostren significativament escèptics sobre els impactes socials del programa**. En aquest sentit, si les botigues tenen la missió d'atendre, informar i publicitar el Camí escolar caldria assegurar la seva opinió favorable sobre els beneficis del projecte per a la col·lectivitat. Atesa aquesta situació, caldrà impulsar un marc de treball on es puguin donar a conèixer els avantatges del programa i els canvis en la concepció de la mobilitat que hi ha al darrera.

La saturació de la comunitat educativa i la prioritització del projecte *Camí escolar, espai amic*

L'anàlisi realitzada indica la necessària participació de tota la comunitat educativa (equip directiu, professorat, infants i famílies) per poder assolir els objectius fixats al programa. Aquelles escoles – quantitativament poques- on es produeix aquesta dinàmica presenten resultats força prometedors, tot i que, majoritàriament, no s'assoleixen els objectius prefixats pels responsables del projecte '*Camí escolar, espai amic*'. Tant les entrevistes realitzades com les avaluacions d'altres poblacions coincideixen en un element cabdal: **la participació de les famílies i, sobretot, dels infants afavoreixen la consolidació del projecte en el marc escolar**.

Sovint, el professorat i els tècnics pedagògics posen de manifest la manca de temps per desenvolupar, amb certa continuïtat i profunditat, les qüestions plantejades al programa. En ocasions, el programa és percebut com un '*més a més*' o un '*afegit*' a la seva carregada tasca docent. És a dir, és percebut més com una càrrega que com un espai de millora de la metodologia d'ensenyament i la socialització en valors com la mobilitat sostenible i segura, l'autonomia, la participació i el treball en xarxa. Aquesta visió pot generar

un manca d'implicació o, a voltes, certa resistència a la col·laboració. Aquesta qüestió es fa palesa, sobretot, quan el projecte no s'ha incorporat en el marc del projecte de centre.

A les dificultats en la implicació cal afegir-hi les dificultats generades per la pròpia lògica del sistema educatiu català. L'alta itinerància o rotació del professorat dificulta substancialment l'assumpció de les directrius del projecte de centre o del programa '*Camí escolar, espai amic*'. Com es pot treballar eficientment i positiva si no es té la seguretat de continuar al mateix centre educatiu el curs següent? Òbviament és una qüestió que depassa el marc d'actuació del projecte i les competències municipals en educació, però que, de cap de les maneres, podem obviar o deixar de considerar. La lògica de la itinerància també s'ha de considerar en l'àmbit de l'AMPA on, per diferents raons, es produeix una gran rotació dels pares i mares que hi participen. Aquest fenomen, com en el cas del professorat, també impacta negativament en la implicació d'aquest col·lectiu en el projecte.

En qualsevol cas, **es constata que la incorporació del projecte al currículum de centre suposaria un autèntic impuls pel manteniment del projecte i l'expansió del treball pedagògic al voltant de la nova mobilitat, la sostenibilitat i la vinculació de l'infant i les famílies –lògiques de coresponsabilitat– amb el seu entorn més proper.** L'anàlisi dels centres que tenen un camí escolar permet inferir que amb una major presència del projecte en el treball i currículum de centre millors són els resultats obtinguts en el marc del Camí escolar. En aquest sentit, els centres educatius haurien de ser capaços d'iniciar, ajudats pels tècnics de l'empresa concessionària de l'IMEB, la incorporació del projecte al treball del centre educatiu.

5.2. Cap a on podem anar? Algunes reflexions per obrir camí

Arribats a aquest punt, cal desplegar un seguit de reflexions que puguin esdevenir un punt de partida per articular projectes de caràcter inclusiu. De cap de les maneres poden ser considerades com a punts referencials i inamovibles, sinó que es tracta d'un seguit de consideracions que han de ser complementades pels diferents actors implicats diàriament en el projecte. La intenció d'aquest apartat és la de bastir una rampa de llançament a partir de la qual es pugui treballar per modificar determinades inèrcies presents al funcionament actual del programa '*Camí escolar, espai amic*'. Es tracta, doncs, d'oferir eines per reorientar alguns aspectes del programa amb la intenció d'acostar-lo tant com sigui possible als objectius prefixats per tots els agents que, indefectiblement, exerceixen de motor de propulsió d'aquest programa.

Mesures relatives al paper de l'administració pública

- Existeix la percepció generalitzada que els objectius fixats i les expectatives són difícils d'assolir donada la complexitat d'un projecte tan multidimensional com aquest. Seria convenient establir un grup de treball entre tots els agents implicats amb la funció **d'acotar més els actuals objectius marc del programa a la capacitat real d'implementació**. Abans de tot, cal fer una anàlisi de les condicions de possibilitat que emmarquen el desenvolupament del programa en cada territori. La presentació davant de la comunitat educativa d'un programa amb un seguit d'objectius marcadament optimistes genera unes expectatives que, massa sovint, no s'acompleixen. Seria convenient, per exemple, establir quin és el camp de possibilitats real (en termes de pressupost municipal, concepció de la mobilitat, viabilitat tècnica i organitzativa de determinades mesures, etc.) a l'hora d'executar mesures a l'espai públic. Això implica posar d'acord, en primer lloc, als diferents agents de l'administració municipal –Guàrdia Urbana, Àrea de Mobilitat i Serveis Tècnics de Districte– i, en segon lloc, a la resta d'agents implicats. **És essencial que totes les parts coneguin el camp de joc i els seus límits**.
- Correlacionat amb l'anterior punt, caldria **establir una taula de treball i coordinació permanent que impliqués tant les diferents àrees de l'Ajuntament com els diversos territoris on es desenvolupa el projecte**. Es tractaria d'articular un espai de treball real on representants de l'IMEB, l'empresa concessionària gestora del programa, l'Àrea de Mobilitat, la Guàrdia Urbana, els tècnics d'educació/barri i els Serveis Tècnics dels districtes integrats al programa poguessin col·laborar. Aquest espai de treball té el potencial per definir quin es el marc d'actuació del Camí escolar, a la vegada que pot esdevenir un fòrum per posar en comú problemàtiques i mancances així com propostes i mesures d'èxit.
- Dins l'àmbit de coordinació cal delimitar qui són els responsables (responsabilitat compartida) del projecte i quina és la distribució de competències. Aquest aclariment competencial i orgànic millorarà l'àmbit de treball dels diferents tècnics evitant duplicitats i/o invasió de competències. Paral·lelament a aquest aclariment competencial, cal establir un **protocol d'actuació general i homogeni per a tots els territoris**.
- Com s'ha especificat anteriorment, les característiques de cada territori (urbanisme, tipus de mobilitat, ubicació dels centres escolars, perfils socioeconòmic de les famílies presents als centres educatius, etc.) acaba determinant substancialment l'èxit del programa. Donada aquesta heterogeneïtat social i física es recomana establir criteris d'equitat en el repartiment dels recursos assignats al projecte. És a dir, **l'assignació de recursos per l'elaboració i desenvolupament dels camins escolars ha de considerar la morfologia (geogràfica, urbanística, social i econòmica) i les necessitats específiques de cada territori**.

- Mitjançant l'anàlisi es constata que **les possibilitats d'èxit del Camí escolar augmenten quan es vinculen amb plans o projectes més globals, d'àmplia mirada. Així, la vinculació amb plans de barri, plans comunitaris o plans ambientals genera la massa crítica suficient per dinamitzar millor el projecte.** La presència d'altres agents, més enllà dels específics del Camí escolar, socialitza els objectius i el relat del projecte potenciant, indubtablement, l'àmbit comunitari, la participació i el treball en xarxa. A la vegada, la inclusió en un programa més ambiciós permet comptar amb un major nombre de recursos (econòmics, humans i logístics) que reforcen el desenvolupament i l'establiment del programa.
- Amb l'objectiu d'enfortir la col·laboració i reforçar el potencial simbòlic del programa es recomana **signar un compromís públic i clar entre les diferents àrees de l'Ajuntament incorporades al projecte i tots els centres educatius vinculats a un Camí escolar.** L'adhesió pública a un projecte tan multidimensional pot ser una eina per generar cohesió i potenciar la identificació de tots els actors amb el programa i els seus objectius.
- Fins al moment no s'ha produït una anàlisi o avaluació sistematitzada i completa de tots els camins escolars de la ciutat de Barcelona. Convé, doncs, establir un mecanisme d'anàlisi periòdica que permeti valorar el nivell d'acompliment dels objectius fixats.

Mesures relatives a la mobilitat

- Com s'ha vist, un dels factors que pot generar més desafecció és la dinàmica que es produeix al voltant de la implementació de millores a l'entorn. En aquest sentit, **és essencial establir d'entrada els límits de les intervencions a realitzar per no generar frustracions o sensació d'engany.** Cal ser curosos amb el que es pot oferir als centres i a les famílies. I, a la vegada, aquests han de ser conscients de les problemàtiques inherents a la intervenció en la via pública.
- En l'àmbit de la mobilitat, una opció apuntada des de diferents serveis municipals és **la possibilitat de treballar per zones d'influència (entorn escolar) o cercles concèntrics al voltant de l'escola.** És a dir, els diferents nivells d'intensitat de vianants al voltant dels centres educatius. Aquesta metodologia possibilitaria l'anàlisi amb major deteniment del primer nivell al voltant de l'escola (accidentabilitat, mobilitat), allà on hi ha més confluència d'infants. Això permetria prioritzar i accelerar les intervencions, i de retruc optimitzar els recursos, en aquelles zones on es concentren tots els infants (5-6 cruïlles més properes de l'escola).

Mesures relatives a la comunitat educativa

- Cal cercar fórmules per augmentar el compromís de continuïtat per part dels centres educatius. Els centres han de saber que el projecte no finalitza amb la inauguració del camí i la implementació de mesures en l'espai públic proper al centre. **Aquest compromís amb el projecte 'Camí escolar, espai amic' més enllà de la inauguració ha de ser un factor indispensable d'obligat compliment per part dels centres educatius.** La no implicació en el projecte hauria de significar la retirada de l'escola del projecte i, per tant, la retirada formal i pública del Camí escolar al voltant del centre educatiu.
- Moltes de les reticències del propi professorat o equips directius es poden reduir incorporant el Camí escolar en el currículum de centre i assegurant des de l'administració pública (IMEB i Consorci d'Educació de Barcelona) un suport clar en termes econòmics, pedagògics i institucionals. La col·laboració amb l'administració, així com la seva monitorització, han de servir per reforçar i perllongar la implicació dels diferents centres educatius.
- Es recomana **millorar la sistematització pedagògica** per treballar el camí a l'aula. En la mesura que els materials són més clars i adaptables al treball a l'aula, es millora la receptivitat del professorat i la capacitat d'incorporar els diferents aspectes del Camí escolar al treball quotidià de les diferents matèries impartides. En aquest sentit, és important establir un **espai on s'intercanviï informació sobre aquest treball que es fa a l'aula (Què? Com? Quan? Per què?) en l'àmbit dels centres educatius incorporats a un Camí escolar.**
- Cal aprofitar els importants i bons recursos de l'empresa concessionària per apuntalar el sentit pedagògic del programa. En aquest sentit, convindria reorientar el paper d'aquesta concessió perquè es torni a prioritzar el treball pedagògic amb els diferents agents (comunitat educativa i àrees de l'administració pública) per damunt de les tasques de gestió i logística.
- Com s'ha assenyalat anteriorment, les AMPA són variables i inestables i aquest factor afebleix al Camí escolar. És essencial treballar amb aquests col·lectius per enfortir-los i aconseguir implicar un major nombre de famílies de l'escola. **Cal repensar mètodes –o estandarditzar aquells que ja estan funcionant– per potenciar la vinculació dels pares i mares amb el centre educatiu i, de retruc, amb el barri.** Quan darrera un Camí escolar no hi ha un col·lectiu de pares i mares interessats i actius, els resultats són molt minsos. En molts casos, doncs, **convindria, abans d'articular un Camí escolar, treballar des de la base i enfortir el lligam entre famílies i centre educatiu. És a dir, primer cal treballar amb les famílies per després iniciar el Camí escolar.**

- Aquest i d'altres estudis constaten la presència de reticències per part dels pares i mares a l'hora de dotar de més autonomia als seus infants. **Caldria, doncs, establir cursos i xerrades dirigides a aquest col·lectiu amb l'objectiu que superin les pors i reticències i entenguin les dinàmiques al voltant de l'autonomia infantil.** Òbviament, en la mesura que les famílies s'informen i participen en el programa, més possibilitats hi ha d'incorporar canvis en el relat familiar sobre els infants i la mobilitat sostenible i segura.
- Les dades analitzades assenyalen que encara queda molta feina a fer amb relació al treball en xarxa en els diferents àmbits dels barris. Davant d'aquesta realitat, el Camí escolar pot esdevenir un espai immillorable on els diferents agents socials puguin endegar un espai de treball comú. **El programa 'Camí escolar, espai amic' pot ser una bona excusa per asseure al voltant d'una taula administració, escoles de diferents tipologies i famílies.** El fet que aquest programa treballi aspectes concrets, palpables i vinculats al territori pot actuar potencialment com a mecanisme d'atracció i cohesió dels diferents agents implicats. Per reeixir en aquesta tasca cal que des de la pròpia administració es treballi més sistemàticament en xarxa. Els representants de l'administració (els tècnics de tots els nivells) han de ser capaços de realitzar un esforç per incorporar fórmules més transversals a la pròpia metodologia de treball.
- En la línia del punt anterior, **es fa indispensable establir espais de trobada entre els diferents agents de la comunitat educativa per intercanviar experiències i recursos.** Aquests espais han de permetre coordinar accions, traslladar experiències i intercanviar recursos entre equips directius, professorat, famílies i, per descomptat, alumnes. Quants camins escolars tenen **un espai de trobada permanent, efectiu i resolutiu** entre tots els agents de la comunitat educativa vinculada al camí?

Mesures relatives a la comunicació

- Amb l'objectiu de potenciar la vinculació amb el territori és indispensable potenciar la informació als diferents agents implicats. **Convé informar a les famílies sobre el projecte i els seus objectius d'una manera més sistematitzada i continuada.** En aquest sentit, l'establiment d'un protocol per informar a les famílies sobre el què es fa, com es fa i amb quina finalitat pot ser una eina més per potenciar o iniciar la seva implicació.
- Abans d'iniciar el projecte els responsables del '*Camí escolar, espai amic*' s'han d'**assegurar que els centres educatius entenen els objectius i els procediments del projecte.** L'objectiu passa per assolir una vinculació instrumental però també expressiva al Camí escolar.

- És fa evident que les botigues i entitats no tenen prou informació o material relatiu al Camí escolar. Desconeixen l'objectiu final relatiu a la nova mobilitat i l'autonomia de l'infant. Convé doncs reenforçar la comunicació amb aquests sectors i actualitzar el llistat de botigues amigues.

Aquestes mesures exposades haurien de complementar la reorientació general del programa '*Camí escolar, espai amic*'. Atesa la necessitat d'iniciar un reenforçament, es veu necessari estudiar individualment cada Camí escolar i els centres educatius adscrits per copsar el nivell d'acompliment d'objectius i d'implicació de la comunitat educativa. Els resultats permetran delimitar les metodologies d'actuació més exitoses, que caldrà aplicar per assegurar un programa amb els mínims desitjables. A la vegada, **es veu convenient eliminar o posar en *stand by* aquells camins actualment inactius o amb molt baixa activitat per prioritzar els camins que tenen continuïtat o tenen possibilitats d'assolir un cert èxit.** Es tracta, doncs, de fer un pas enrere per poder reajustar el programa i, tot seguit, relançar-lo amb majors garanties d'èxit que les existents en l'actualitat.

6. Cap a una avaluació continuada? Una proposta inicial d'indicadors

Com s'ha comentat a la presentació del present document, l'anàlisi realitzada pretén exposar algunes de les distàncies i proximitats del programa '*Camí escolar, espai amic*' amb els objectius generals fixats per l'Ajuntament de Barcelona. En qualsevol cas, cal remarcar que en tant que programa públic requereix ésser avaluat de forma exhaustiva i periòdica. Només amb aquesta pràctica es podrà constatar quina ha estat l'evolució del programa des de la seva implementació i quins són els resultats. És a dir, l'assoliment o no dels objectius polítics marcats per l'administració.

No es pot perdre de vista que en l'àmbit de la gestió pública és essencial avaluar -per tal d'assegurar- el retorn social de les polítiques públiques. L'administració pública està obligada a saber els impactes que les pròpies polítiques tenen sobre la ciutadania. Ha de poder distingir a quins perfils socials afecten les seves polítiques –qui en són els beneficiaris? – a fi i efecte d'establir un sistema de gestió pública el més equitatiu possible. En el cas dels camins escolars, doncs, es necessari determinar si es produeix un benefici social de llarg recorregut.

Atesa aquesta necessitat, l'aproximació al Camí escolar de la ciutat de Barcelona no només realitza una radiografia general sobre l'estat de la qüestió, sinó que, a la vegada, estableix alguns dels elements cabdals a considerar a l'hora de valorar el propi funcionament del programa. En bona mesura, es tracta de posar damunt de la taula diferents elements que han de permetre millorar la planificació i els resultats del programa. És a dir, la proposta d'avaluació pretén determinar la correlació entre objectius fixats i objectius assolits i la idoneïtat de la metodologia de treball implementada a fi i efecte de tenir la informació necessària perquè, des de la pròpia administració pública, es puguin plantejar propostes de millora del programa.

Per fer-ho, és essencial establir la metodologia a seguir i els indicadors necessaris per mesurar l'assoliment dels objectius i l'abast dels canvis produïts a partir de la implementació del projecte. En aquest sentit, tota avaluació ha d'establir un seguit de criteris i d'indicadors que permetin mesurar els procediments incorporats al programa i els seus resultats. Aquesta bateria d'indicadors permetrà veure les distàncies i proximitats amb relació als objectius prefixats i, per tant, plantejar les intervencions i/o modificacions necessàries per aproximar el projecte a aquests objectius inicials.

Finalment, no es pot obviar que l'avaluació és, en si mateixa, un element més de participació en el programa car permet a tots els agents implicats involucrar-se en un procés de valoració, de posterior discussió i d'articulació de propostes per millorar el projecte.

6.1. Què avaluem?

Per establir els indicadors que permetin l'orientació sobre el funcionament del projecte s'han considerat diferents factors:

- ***Els agents presents en el projecte***
 - Comunitat educativa (infants, centre educatiu i famílies)
 - L'Ajuntament (IMEB, empresa concessionària, Districte, Mobilitat i Guàrdia Urbana)
 - Territori (entitats i col·lectius del barri i botiguers)
- ***El funcionament o fases del projecte (el procediment establert per la seva implementació)***
- ***Les distàncies i proximitats amb relació als objectius fixats (Nivell d'assoliment dels objectius)***

Cal tenir present que tota avaluació ha de permetre, doncs, valorar el funcionament dels processos realitzats i l'abast dels impactes en tots els agents implicats. A la vegada, el propi procés d'avaluació funciona com a catalitzador per iniciar un procés d'autoreflexió dels agents implicats al voltant del funcionament del projecte i la pròpia feina realitzada. És a dir, més enllà dels resultats de l'avaluació, el propi procediment d'exerceix d'incident inductor pel propi qüestionament dels agents, la discussió i, en definitiva, la millora o creixement del projecte.

Com s'observa als quadres sintètics següents, la proposta d'indicadors també incorpora, a part dels factors generals exposats, un seguit d'àmbits que considerem essencials a considerar. Així doncs, l'avaluació del funcionament i fases del projecte parteix dels següents eixos d'anàlisi:

- Àmbit organitzatiu i procedimental
- Àmbit pedagògic
- Àmbit comunicatiu
- Àmbit comunitari

Pel que fa a l'avaluació dels resultats del projecte, s'estableixen els següents àmbits d'anàlisi:

- Resultats pel que fa a les accions de gestió de la mobilitat i urbanisme segur
- Resultats pel que fa als canvis en l'autonomia dels infants i la mobilitat sostenible
- Resultats pel que fa a l'àmbit pedagògic
- Resultats pel que fa a l'àmbit de la participació
- Resultats pel que fa a l'àmbit del treball comunitari

AVALUACIÓ DEL FUNCIONAMENT DE LES FASES DEL PROJECTE

Avaluació dels centres educatius

FASE I	Àmbit organitzatiu i procedimental	Valoració de la primera reunió IMEB-ETCS i Comissió de Centre (equip directiu, equip docent, famílies i alumnes)
		Compromisos adquirits pel centre educatiu en relació al programa ' <i>Camí escolar, espai amic</i> '
		Objectius acordats en la fase inicial del projecte
		Nombre de membres de l'equip directiu implicats en el projecte
		Nombre de professors implicats en el projecte
		Nombre de membres de l'AMPA (o de les famílies) implicats en el projecte
	Àmbit comunicatiu	Comunicació a totes les famílies per part del centre educatiu
FASE II	Àmbit organitzatiu i procedimental	Nombre de reunions durant la fase de diagnosi amb l'empresa concessionària del projecte ' <i>Camí escolar, espai amic</i> '
		Nombre de reunions de la Comissió de Centre
		Nombre de participants a les reunions de la Comissió de Centre
		Nombre d'individus recol·lectors de dades per l'enquesta (alumnes, famílies, professorat...)
		Nombre d'individus que analitzen els resultats de l'enquesta (alumnes, famílies, professorat...)
		Nombre de participants en la definició de les problemàtiques de mobilitat properes al centre educatiu
	Àmbit comunicatiu	Elaboració de material gràfic al centre educatiu
		Informació a la web del centre educatiu
		Xerrades i presentacions per part de la comunitat educativa (infants, professorat i/o famílies)
FASE III	Àmbit organitzatiu i procedimental	Nombre de reunions de la Comissió de Seguiment del Camí escolar
		Nombre de participants a les reunions de la Comissió de Seguiment del Camí escolar
		Nombre de reunions explicatives entre Comissió de Seguiment i servei tècnics del districte i/o Guàrdia Urbana
		Nombre de reunions explicatives entre Comissió de Seguiment i Mobilitat de ciutat
		Unanimitat en la data d'inauguració del Camí escolar
	Àmbit pedagògic	Accions pedagògiques dins o fora de l'aula
		Nombre d'accions lúdiques i experièncials
		% d'alumnes (per centre educatiu) participants a les

		accions pedagògiques
		Nombre de sessions d'educació viària als alumnes
		Nombre de sessions de formació al professorat
		% de professors (per centre educatiu) participants a les accions de formació
		Nombre de sessions d'educació viària a les famílies
		Nombre de sessions de formació instrumental (com fer un camí) a les famílies
		Nombre d'accions a l'aula realitzades per l'empresa concessionària del projecte <i>'Camí escolar, espai amic'</i>
		Valoració de l'acompanyament de l'empresa concessionària del projecte <i>'Camí escolar, espai amic'</i>
	Àmbit comunicatiu	Disseny d'un Pla de Comunicació
		Agents participants en el Pla de Comunicació (alumnes, professorat, famílies, etc.)
		Difusió de cartells i pancartes al barri informant del projecte <i>'Camí escolar, espai amic'</i>
		Campanya de senyalització al carrer dels punts conflictius i/o perillosos pel que fa a la mobilitat
		Campanya comunicativa per atraure entitats i botigues del barri
		Campanya anunci de la inauguració
Àmbit comunitari	Agents executors de les diferents accions de la campanya de comunicació (alumnes, professorat, famílies, etc.)	
	Nombre de comerços contactats	
		Nombre d'entitats del barri contactades

AVALUACIÓ DEL FUNCIONAMENT DE LES FASES DEL PROJECTE

Avaluació de l'Ajuntament

Àmbit organitzatiu i procedimental (IMEB, empresa concessionària, districtes, Mobilitat de ciutat i Guàrdia Urbana)	Coincidència en el lideratge del projecte en totes les àrees de l'Ajuntament
	Existència d'un document d'objectius generals del projecte consensuat per totes les àrees afectades
	Nombre de reunions de cada àrea amb l'empresa concessionària del programa <i>'Camí escolar, espai amic'</i>
	Nombre de reunions de la Comissió de Seguiment amb presència de tècnics municipals
	Nombre de representants de l'Ajuntament a les reunions de la Comissió de Seguiment del Camí escolar
	Nombre de reunions de la Comissió Tècnica
	Nombre i tipus de representants de l'Ajuntament a les reunions de la Comissió Tècnica
	% del pressupost de via pública de districte destinat al programa
	Nombre reunions entre gerència de Districte i serveis tècnics del

	<p>Districte per parlar del programa <i>'Camí escolar, espai amic'</i></p> <p>Nombre de reunions entre gerència de Districte i els tècnics d'educació/barri/participació responsables del programa <i>'Camí escolar, espai amic'</i></p> <p>Nombre de reunions entre gerència de Districte, tècnics d'educació i serveis tècnics del districte</p> <p>Planificació (inici i final de curs) del desenvolupament del programa entre els tècnics educació de tots els districtes, tècnics de l'IMEB, responsables de l'empresa concessionària, tècnics de mobilitat i Guàrdia Urbana</p> <p>Nombre de reunions entre caps de l'IMEB, de l'àrea de Mobilitat de ciutat i la Guàrdia Urbana</p> <p>% destinat a camins escolars del pressupost municipal (Camí escolar + intervencions a la via pública)</p> <p>Nombre de reunions explicatives entre Comissió de Seguiment del Camí escolar i els servei tècnics del districte i/o Guàrdia Urbana</p> <p>Nombre de reunions explicatives entre Comissió de Seguiment del Camí escolar i mobilitat de ciutat</p> <p>Sessions de formació als tècnics municipals vinculats al programa <i>'Camí escolar, espai amic'</i></p> <p>Nombre d'escoles a treballar per cada tècnic de l'empresa concessionària del programa <i>'Camí escolar, espai amic'</i></p>
Àmbit comunicatiu	<p>Comunicació del programa als mitjans de comunicació</p> <p>Informació a la web municipal (general i districte)</p> <p>Comunicació de l'existència del programa <i>'Camí escolar, espai amic'</i> a les famílies que realitzen la preinscripció a P3</p> <p>Organització de xerrades, jornades i presentacions per difondre el coneixement del programa i la visió sobre la mobilitat segura i sostenible</p> <p>Campanya de senyalització al carrer</p> <p>Difusió al barri informant del projecte <i>'Camí escolar, espai amic'</i></p> <p>Difusió de la data i actes de la inauguració del Camí escolar</p> <p>Presència de càrrecs polítics a les inauguracions</p>
Àmbit comunitari	<p>Nombre de contactes i reunions amb entitats i botigues del barri</p> <p>Cessió d'espais de reunió a botiguers i entitats per parlar del programa <i>'Camí escolar, espai amic'</i> o del nou model de mobilitat al barri</p> <p>Existència de pressupost destinat a afavorir i finançar les accions comunitàries</p> <p>Seguiment per part dels tècnics del districte de la vinculació de les entitats i col·lectius al programa</p>

AVALUACIÓ DELS RESULTATS DEL PROJECTE

Resultats pel que fa a les accions de gestió de la mobilitat i urbanisme segur	% de demandes d'entorn i via pública assolides en relació a les demandades	
	Tipologia de les demandes	Nombre d'espais d'espera (orelles a les voreres) implementats
		Nombre de baranes als espais d'espera
		Nombre de miralls a la proximitat de les escoles (millores de la visibilitat)
		Nombre de passos de vianants establerts
		Nombre d'aparcaments per a bicicletes
		Mesures reductores de la velocitat: nombre de senyals reguladors
		Mesures reductores de la velocitat: canvi en el sentit de la circulació
		Reestructuració de les places d'aparcament
		Canvis en el temps dels semàfors
Modificació dels horaris o parades de transport públic (bus)		
Temps d'espera entre la realització de les demandes i la resposta de l'administració pública		
% d'accidentabilitat a l'entorn escolar un cop realitzades les intervencions en l'espai públic		
Resultats pel que fa als canvis en l'autonomia i la mobilitat sostenible	% d'alumnes que realitzen el trajecte a l'escola a peu	
	% d'alumnes que realitzen el trajecte a l'escola sols i a peu	
	% de famílies que acompanyen l'infant (o van a l'escola per qualsevol altra raó) a peu	
	% de professors que realitzen el trajecte a l'escola a peu	
	% d'alumnes que realitzen el trajecte a l'escola en transport públic (metro o bus)	
	% d'alumnes que realitzen el trajecte a l'escola en bicicleta o patinet	
	% de famílies que realitzen el trajecte a l'escola en transport públic	
	% de famílies que realitzen el trajecte a l'escola en bicicleta	
	% de professors que realitzen el trajecte a l'escola en transport públic	
	% de professors que realitzen el trajecte a l'escola en bicicleta	
	Decreixement del vehicle privat	
	% de famílies que perceben un increment de la seguretat pel que fa a la mobilitat a l'entorn de l'escola	
	% de famílies que valoren positivament l'augment de l'autonomia dels seus fills	
Resultats pel que fa a l'àmbit pedagògic	Incorporació al projecte de centre	% d'escoles amb Camí escolar que integren el programa i el treball al voltant de la mobilitat autònoma, sostenible i segura al seu projecte de centre
		Nombre d'accions sostenibles anuals realitzades al centre educatiu un cop finalitzada la inauguració
		Nombre de cursos que anualment treballen aquestes qüestions (infantil primària i secundària)
		% d'escoles que continuen activament en el

	projecte un cop finalitzada la inauguració
Resultats pel que fa a l'àmbit de la participació	Incorporació o no d'una metodologia participativa en el grup de treball de Camí escolar (professorat-famílies-alumnes)
	Extensió de la metodologia participativa a tot el centre educatiu
	Nombre de projectes compartits amb d'altres escoles del mateix camí escolar o d'altres camins escolars
	% de famílies implicades en el projecte
	% d'alumnes implicats en el projecte
	% de professors implicats en el projecte
	% de decisions implementades proposades pels infants
Resultats pel que fa a l'àmbit del treball comunitari	Nombre d'entitats i col·lectius participants de la inauguració
	Nombre de comerços i entitats assistents a les reunions de la Comissió de Seguiment
	Nombre d'accions realitzades per entitats i botigues després de la inauguració
	Nombre d'entitats i botigues coneixedores del programa després de la inauguració

7. Bibliografia

Abramowsky, Ana (2006) "Entrevista a Francesco Tonucci" a *El monitor de la educación*, núm. 7, 2006. Buenos Aires, Ministerio de Educación.

Agència de Salut Pública de Barcelona (2016). *Informe geoespacial de les col·lisions de trànsit a Barcelona de l'any 2015*. Barcelona: Servei de Sistemes d'Informació Sanitària (SEIS) i Agència de Salut Pública de Barcelona.

Agència de Salut Pública de Barcelona (2016). *Informe de persones lesionades per col·lisió de trànsit als barris de Barcelona a l'any 2015*. Barcelona: Servei de Sistemes d'Informació Sanitària (SEIS) i Agència de Salut Pública de Barcelona.

Ajuntament de Barcelona (2016). *Dades bàsiques de mobilitat 2015*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona.

Àrea de Prevenció, Seguretat i Mobilitat (2013). *Camí escolar, espai amic del Poblenou. Revisió de l'estat actual del programa. Desembre 2012 a abril 2013*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona.

Avellaneda, Pau (2014). *Estudi d'Avaluació dels Estudis de Camins escolars a Catalunya*. Barcelona: Diputació de Barcelona.

Avellaneda, Pau (2015). *Caminos escolares: condicionantes para el éxito*. Madrid: Centro Nacional de Educación Ambiental. Núm. Abril. Espanya. 2015.

Bartoll, Xavier (Coord.) (2016). *La Salut a Barcelona 2015*. Barcelona: Agència de Salut Pública de Barcelona.

Bertaux, D. i Bertaux-Wiame, I. (1993). "La perspectiva de la historia de vida en el estudio de las migraciones interiores" a J.M. Marinas i C. Santamarina (eds.). *La historia oral: métodos y experiencias*. Madrid: Debate.

Callejo, Javier (2001). *El grupo de discusión: introducción a una práctica de investigación*. Barcelona: Ariel.

Cooperativa ETCS (2016). *Informe de la trobada tècnica Camí escolar, espai amic* (Inèdit).

Cooperativa ETCS (2016). *El diagnòstic. Pautes per a l'elaboració del diagnòstic* (Inèdit).

Dirección General de Áreas Urbanas (2013). *Informe de evaluación. Madrid a pie, camino seguro al cole*. Madrid: Dirección General de Áreas Urbanas. Departamento de Educación Ambiental y Agenda 21. Ayuntamiento de Madrid.

GEA21 (2012). *Camino escolar. Diseño, planificación y realización de un programa de camino escolar en los centros educativos de Peñalar, IES Diego Velázquez y CP Los Ángeles del municipio de Torreldones*. Torreldones: Ayuntamiento de Torreldones.

Geertz, Clifford (1983). "Thick Description" a Emerson, R. *Contemporary Field Research*. Boston: Little Brown.

Institut Municipal d'Educació de Barcelona (2013). *Pack Bones Pràctiques. Camí escolar, espai amic*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona.

Majado, Flor (2007) "Compartiendo la responsabilidad de educar" a La escuela en la comunidad. La comunidad en la escuela. Barcelona: Ed. Graó.

Quivy, Raymond i Campenhoudt, Luc Van (1997). *Manual de recerca en ciències socials*. Barcelona: Herder.

Ruíz Olabuénaga, José Ignacio (1996). *Metodología de la investigación cualitativa*. Bilbao: Universidad de Deusto.

Serracant, Maties i Avellaneda, Pau (2014). "Nous (i vells) reptes en la mobilitat urbana" a *Discursos emergents per a un nou urbanisme*. Papers, 57. 2014. Barcelona: Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona.

Tonucci, Francesco (2004). *La ciudad de los niños: Un modo nuevo de pensar la ciudad*. Madrid. Ed. Fundación German Sánchez Ruipérez.

institut
infància i
adolescència

*Fem avançar els drets
generant coneixement
per millorar polítiques locals*
