

## **POLÍTICAS PÚBLICAS DE MOVILIDAD AUTÓNOMA Y SEGURA PARA LA POBLACIÓN ESCOLAR. ANÁLISIS DE CASO EN LAS PALMAS DE GRAN CANARIA**

### ***PUBLIC POLITICS OF AUTONOMY AND SAFETY MOBILITY OF THE SCHOOL POPULATION. CASE ANALYSIS IN LAS PALMAS DE GRAN CANARIA***

**Itahisa Chávez Santana**

**Universidad de Sevilla**

**Carmen Ginés de la Nuez**

**Universidad de Las Palmas de Gran Canaria**

#### **Resumen**

En las últimas décadas, a través de las políticas públicas de movilidad urbana, se han desarrollado iniciativas para incrementar la autonomía de la población menor y mejorar la seguridad de sus desplazamientos. Dos cuestiones que figuran entre los objetivos de programas de camino escolar seguro o *safe routes to school*. Al respecto, tras una aproximación al marco teórico, se ha llevado a cabo un análisis que contrasta las intervenciones de transformación urbana en la localidad de Las Palmas de Gran Canaria con la realidad vivida y percibida por la población escolar. Un ejercicio que pone especial atención a la premisa de que sea más efectivo promocionar mejoras globales e integradoras frente a intervenciones aisladas de itinerarios concretos, respaldada, en cierto modo, por agentes como el *Ministerio del Interior* y la *Dirección General de Tráfico* en España. Como resultado se reconocen los esfuerzos y su lineamiento respecto del contexto de referencia, si bien se evidencia una brecha respecto del grado de autonomía deseado en los desplazamientos de los escolares y de su percepción de seguridad vial. Un hecho que invita a reflexionar a fin de ajustar los avances y de mejorar la efectividad de las políticas públicas en cuestión.

**Palabras clave:** política pública, movilidad, autonomía, seguridad vial, desplazamientos escolares.

#### **Abstract**

In recent decades, through public policies in urban mobility, initiatives have been developed to increase the autonomy of the minor population and improve the safety of their movements. Two issues that are among the objectives of safe school road or *safe routes to school* programs. In this sense, after an approach to the theoretical framework, an analysis has been carried out that contrasts the transformation interventions in the town of Las Palmas de Gran Canaria with the reality lived and perceived by the school population.

Exercise that pays special attention to the premise that it is more effective to promote global and inclusive improvements against isolated interventions of specific itineraries, supported, in a way, by agents such as the *Ministry of Interior* and the *General Directorate of Traffic* in Spain.

As a result, efforts and their guidelines are recognized with respect to the reference context, although there is a gap regarding the degree of autonomy desired in school trips and their perception of road safety. A fact that invites reflection in order to adjust efforts and improve the effectiveness of the public policies in question.

**Keywords:** public policy, mobility, autonomy, road safety, school trips.

## 1. INTRODUCCIÓN

Entre las publicaciones relacionadas con la formulación de políticas públicas de movilidad urbana es posible reconocer cómo, en las últimas décadas, se han venido perfilando análisis y propuestas relacionadas con la autonomía de los desplazamientos cotidianos de población escolar y con la mejora de la seguridad vial (España. Ministerio para la Transición Ecológica, 2020).

En líneas generales, la respuesta a estas cuestiones comenzó a canalizarse mediante el posicionamiento de la autonomía y de la seguridad vial como objetivos de los programas de camino escolar seguro, experiencias diseñadas a partir de los años 70 del siglo XX, cuando la localidad de Odense (Dinamarca) se propuso mejorar la seguridad de los traslados a la escuela a pie y en bicicleta (UNC Highway Safety Research Center, 2015). Esto supuso un precedente de lo que ha acabado siendo un movimiento internacional en el que, países de todo el mundo, han impulsado programas respaldados, incluso, por fondos públicos (Pedestrian and Bicycle Information Center, 2007). Una oleada de acciones motivada por el incremento de factores limitantes de la independencia de los desplazamientos de la población menor que, desde los años noventa, se perfilan fundamentalmente, de una parte, en la tendencia de países anglosajones y, de otra, en el enfoque del modelo italiano, por el que han mostrado especial interés numerosas ciudades de países latinos (Román y Salís, 2010).

Este último enfoque es el que está orientando, precisamente, las experiencias que se vienen desarrollando en España (España. Ministerio del Interior. DGT, 2020), entre las que destacan objetivos relacionados con la actividad física y con la seguridad vial en busca de soluciones para la reducción de la incidencia de los accidentes de tráfico en la población de menor edad (Alonso, Esteban, Calatayud, y Alamar, 2009), así como relacionados con la autonomía de los desplazamientos en la infancia y con el diseño de políticas públicas que integren a este colectivo como parámetro en el diseño y desarrollo de esas mismas políticas (Tonucci, 2009). Un planteamiento en el que se integra el

análisis de la dimensión social del espacio público para favorecer el éxito de programas de camino escolar (Román Rivas, 2011), con especial atención a las características específicas de cada caso, a fin de facilitar el esbozo de la situación de partida y diseñar, con ello, políticas públicas que aseguren la efectividad de las estrategias de intervención.

En relación con lo anterior, y en el marco de la línea de investigación de Políticas Públicas y Servicios del Programa de Doctorado en Geografía de la Universidad de Sevilla, se ha iniciado el estudio de las políticas públicas locales que vienen orientando la transformación del modelo de ciudad y de movilidad en Las Palmas de Gran Canaria. Se trata de una exploración que, en general, busca contribuir a la efectividad de las estrategias locales, formulada a través de un análisis que se soporta, de una parte, en las características del diseño y desarrollo de las propias políticas y, de otra, en las características de la movilidad de la población escolar, así como en la percepción que este grupo refiere acerca del espacio público en el que desarrolla habitualmente sus desplazamientos, con especial atención a los factores de autonomía y seguridad.

En este sentido se plantea esclarecer la relación entre las referidas políticas y la movilidad de la población escolar. Esto es, el objetivo general que se trata en la presente comunicación y que, como objetivo específico, se concreta en dilucidar si para el diseño y desarrollo de las estrategias locales se viene tomado en consideración la situación del grupo social de interés, a fin de reconocer la contribución efectiva de estas políticas a respuestas para la movilidad del colectivo poblacional en cuestión.

Al respecto, se concreta el procedimiento de análisis que se ha llevado a cabo, combinando información cualitativa y cuantitativa, así como los resultados destacados a partir de los cuales se evidencia una dicotomía en relación con el objetivo previsto.

## **2. INFANCIA Y MOVILIDAD EN EL FOCO DE LA CUESTIÓN**

El estudio que se aborda responde a uno de los nuevos enfoques de análisis de la movilidad cotidiana donde se ahonda, en relación con el marco conceptual y metodológico, atendiendo a variables y características sociales y urbanísticas, a partir de la persona como sujeto analítico. Un enfoque reciente en los estudios de la movilidad desde la disciplina geográfica (Miralles-Guasch y Cebollada, 2009), que revierte en favor de la inclusión social que se ha venido restringiendo a partir del modelo de movilidad de las últimas décadas (Cebollada, 2006).

Así, las bases de este estudio encuentran afinidad en el cerco de la Geografía Crítica o Radical en la medida en que se atiende a las condiciones de vida de un colectivo, a fin de hacer por mejorar parte de sus derechos en pro de su calidad de vida (Gintrac, 2013), lo mismo que al interés por la incidencia de

políticas públicas orientadoras de cambios profundos, a lo que tal enfoque señalaría como compromiso con matices revolucionarios (Mattson, 1978). Aunque otra de las claves del estudio pivota, con respecto a la geografía crítica, en el diseño de las referidas políticas y, particularmente, en el enfoque que se ha venido perfilando como parte de la geografía de la infancia (Ortiz, 2007), que integra la exclusión urbana de la población menor, como resultado de la expansión del capitalismo, hasta derivar en una crisis conceptual acerca de la funcionalidad del espacio público y de su aptitud como medio de control y disputa (Berroeta y Vidal, 2012). En cualquier caso, se reconoce también un nexo estrecho respecto de la geografía de la población, que integra la perspectiva de estudio a escala 1:1 hasta poner a la persona como individuo en el foco del análisis y, con ello, al interés por los estudios de carácter local para la comprensión de comportamientos espaciales (García, 2000).

De otra parte, en relación con la infancia como objeto de estudio, cabe citar la relación con la auto-representación propia de los nuevos discursos sobre políticas y derechos de la infancia, en la medida en que se integra a la población menor en primera persona en el proceso de análisis (Sünker y Moran-Ellis, 2018). Se trata de un planteamiento que, en relación con la participación efectiva y la opinión de niños y niñas como sujetos independientes, centra el debate de los principios y del diseño de las políticas desde hace algunas décadas, incluso, a escala internacional (Dávila y Naya, 2003). Es donde, además, se refiere la necesidad de atender a la planificación y gestión con la participación de la infancia en busca de la interacción con un entorno seguro. (UNICEF, 2012).

Así, a otra escala, las cuestiones referidas han pasado a integrarse en documentos de referencia para el desarrollo de la política pública, donde se recogen detalles acerca de la seguridad vial y de los desplazamientos autónomos en relación con la población menor, con orientaciones que se enfocan especialmente a la población escolar, que en el caso de España atienden tanto desde una perspectiva nacional (España. Ministerio del Interior. DGT, 2013) como a local (España. Ministerio del Interior. DGT, 2019). Se trata de referencias impulsadas con la colaboración de expertos, entre las que ha destacado la contribución del que fuera precursor de la experiencia de la ciudad de Fano (Italia), allá por el año 1991, acerca de, precisamente, el derecho de la infancia a la autonomía, así como a participar en el diseño de las políticas públicas urbanas (Tonucci, 2019).

En este sentido se reconoce cómo, con mayor profundidad y desde la disciplina geográfica, en la línea del modelo italiano, se han producido contribuciones al diseño de políticas públicas, dando luz al círculo vicioso en el que se cae con la exclusión de los menores del espacio público (Román Rivas, 2015). Aunque, además, se aporta cómo el comportamiento social ha contribuido a agravar prácticas con efectos desfavorables para la autonomía de la infancia (Roman Rivas, 2018). Tal es así que, en el caso de España, la edad

media real de la autonomía de los desplazamientos se fija en 9,4 años mientras que la edad media prevista, que resulta de la estimación de quienes aún no brindan autonomía al menor a cargo, asciende a 12,6 años (Alonso, Esteban, Calatayud, y Alamar, 2009). Una disparidad que se relaciona a la sobreprotección a la que apuntaba Román Rivas, frente a la sensación de inseguridad retroalimentada. Pero el punto de inflexión de esta realidad es que, a pesar de todo ello, los expertos afirman a raíz del mismo estudio que los menores cuentan con la capacidad suficiente para desenvolverse con autonomía en las calles desde la etapa de 8 a los 12 años, por lo que se evidencia el problema no son en sí mismos los niños y niñas, sino que este queda determinado por condiciones externas que revierten sobre ellos. Una cuestión que, de pretender su mejora, debiera ser atendida de un modo integrado a otras realidades urbanas como parte de una política amplia relacionada al espacio público (Román Rivas, 2011).

En relación, entre otros municipios de Canarias, Las Palmas de Gran Canaria ha puesto el foco en tal cuestión, si bien las características de su movilidad reflejan la persistencia de un modelo obsoleto que, además de estar basado en el uso del vehículo privado, se ha nutrido de una configuración urbana y de un sistema de transporte han invitado a tal situación (Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, 2010). Un escenario respecto del que se han formulado estudios diversos y diseñado estrategias variadas, pero para el que, hasta el momento, no se conocen resultados relacionados al modo en que estos integran e inciden en la realidad de la movilidad de la población de menor edad.

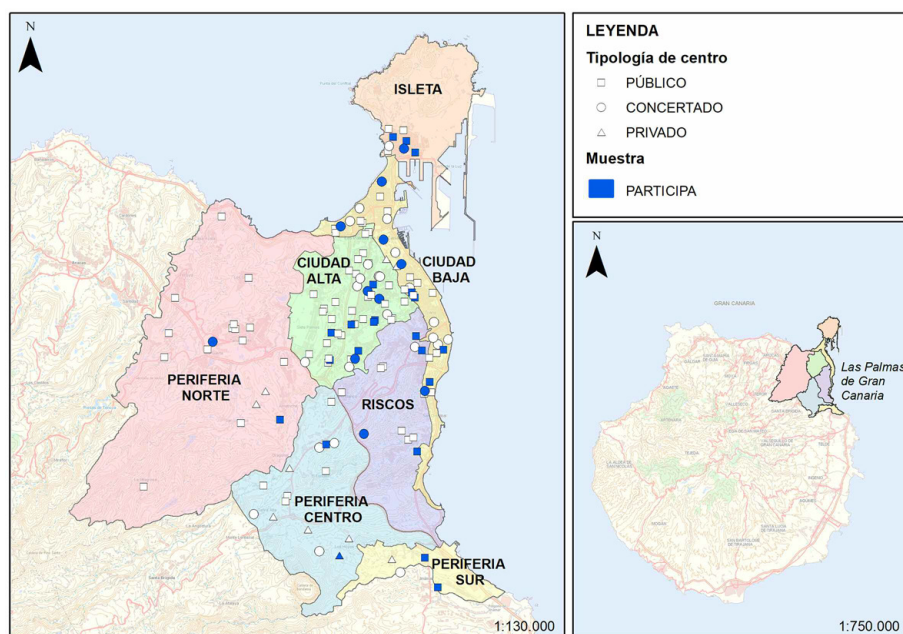
### **3. MÉTODO Y HERRAMIENTAS**

Los resultados que se presentan derivan de una metodología de investigación mixta en la que destaca el uso de información cualitativa. Un procedimiento que si bien ha integrado un análisis de reconocimiento del proceso de reconversión urbanística del ámbito de estudio y del modelo de movilidad de la localidad, se soporta principalmente en las aportaciones obtenidas a través del diseño y desarrollo de una encuesta

de preguntas combinadas, de carácter descriptivo y analítico, con respuestas cerradas, acerca de información de carácter personal como sexo, edad, residencia y escolarización; hábitos de movilidad familiar y personal, percepciones relacionadas a la seguridad de los viajes y deseos de movilidad presente y futura. Se trata de un cuestionario para cuya aplicación se diseñó un proceso de selección muestral mediante el uso del programa estadístico R (Carleos y Corral, 2013), en el que se integró información de los centros escolares atendiendo a la tipología pública, concertada y privada, así como al número de grupos de clase vinculados a los diferentes centros educativo, de los niveles de sexto de primaria y primero de ESO, del curso escolar 2016/2017.

De este modo se generaron estratos tras haber ordenado los referidos centros según su correspondencia con las macrozonas de movilidad<sup>1</sup>, a los que posteriormente se aplicó la selección de grupos de clase, o conglomerados, de lo que resulta, por tanto, una muestra de carácter probabilístico con la que se ha asegurado una selección homogénea respecto de la distribución territorial de los centros educativos, a la vez que heterogénea y representativa en relación con los grupos de clase (López-Roldán y Fachelli, 2015). En síntesis, un total de 1.124 formularios realizados por estudiantes de entre 11 y 13 años, vinculados a 33 centros escolares de todo el municipio, con una participación de 545 alumnas y 579 alumnos.

Figura 1. Distribución territorial de la muestra



Fuente: Gobierno de Canarias. Elaboración propia

A partir de ello, se ha llevado a cabo un análisis de correlación entre los resultados de una y otra parte de la investigación, llegando a obtener, así, la respuesta al modo en que se alinean las políticas públicas locales respecto de la realidad vivida, percibida y deseada por la población objeto de estudio. De-

<sup>1</sup> Unidades adaptadas a partir de Casariego-Guerra Arquitectos (2012).

rivaciones que, en última instancia, son confrontadas al marco teórico y a las contribuciones y tendencias a las que se ha hecho referencia en el estado de la cuestión, permitiendo orientar con ello la formulación de líneas clave para el diseño de intervenciones futuras que permitan seguir avanzando en la autonomía y la seguridad de los desplazamientos escolares en el municipio. Una aproximación a la afinidad que presenta la realidad vivida y percibida por los escolares y las características del modelo de movilidad y de ciudad presentes actualmente en el ámbito de estudio o, dicho de otro modo, el modo en que las políticas públicas locales están siendo efectivas en la autonomía y la seguridad de los desplazamientos.

#### **4. ANÁLISIS Y DISCUSIÓN DE RESULTADOS**

Las características de movilidad de la población son parte del escenario sobre el que se diseñan las políticas públicas en la materia. Es por ello por lo que parece oportuno comenzar haciendo referencia a un indicador clave para, posteriormente, enlazar las políticas e iniciativas que resultan reveladoras para un cambio de situación, bien sea con incidencia indirecta o, en el mejor de los casos, con el foco puesto en la infancia.

Así, respecto de la movilidad autónoma, resulta revelador conocer que la edad real a la que comienzan a realizarse desplazamientos independientes en el ámbito de estudio supera los tres años respecto del valor nacional de referencia. Esto es, en torno a la edad de 12 años en Las Palmas de Gran Canaria frente a los 9 años cumplidos en los que se posiciona la edad media nacional (Alonso, Esteban, Calatayud, y Alamar, 2009). Y es, respecto de este hecho, que resulta oportuno introducir la situación de la distribución modal de los desplazamientos habituales de los escolares, puesto que la repartición la encabeza el coche particular (53,47%), con una diferencia sensible frente a otros modos como los desplazamientos a pie (31,35%) y del uso de transporte público colectivo (10,78%). Una modalidad que, a pesar de ser excluyente para los desplazamientos autónomos de la población menor, en las macrozonas de periferia se relaciona hasta con el 70%, y con hasta el 82,86% en el caso de la periferia norte, reduciéndose para espacios urbanos de transición como Ciudad Alta (52,83%) o Riscos (46,27%), presentándose los valores más reducidos en Ciudad Baja (39,46%), donde se localiza la plataforma litoral, así como en La Isleta (38,89%).

Tabla 1. Modo de desplazamiento habitual según macrozona de residencia

MACROZONA	A pie	Bici	Guagua	Taxi	Moto	Coche	Otros	Nulo
Ciudad Alta	32,81	2,50	10,00	0,63	0,94	52,50	0,00	0,63
Ciudad Baja	39,46	2,04	17,01	0,00	2,04	39,46	0,00	0,00
La Isleta	50,78	0,78	7,03	0,00	1,56	38,28	1,56	0,00
Periferia Centro	5,71	0,00	8,57	2,86	0,00	82,86	0,00	0,00
Periferia Norte	13,01	3,25	6,50	0,00	0,00	76,42	0,81	0,00
Periferia Sur	21,84	1,15	9,20	0,00	1,15	65,52	0,00	1,15
Riscos	28,99	1,45	18,84	0,00	2,90	44,93	1,45	1,45
Total municipal	31,35	1,98	10,78	0,33	1,21	53,47	0,44	0,44

Fuente: Elaboración propia

Frente a ello, no obstante, se reconoce cómo hasta el 32% de los escolares apuntan al tráfico como principal factor de rechazo del espacio público, por lo que se presenta la oportunidad de analizar si el hecho de permitirles la elección del modo habitual de desplazamiento pudiera generar cambios de escenario. Y así es que, en general, el uso del coche particular para desplazamientos habituales se reduciría hasta un 44,44% en el caso de los desplazamientos habituales y hasta un 25,96% para los desplazamientos por motivo de estudio, con un efecto semejante, a la vez que notorio, en el caso de los desplazamientos a pie, pero contrario, a la vez que positivo, en el caso del uso de la bici, especialmente para en lo que se refiere a deseo de desplazamiento por motivo de estudio.

Tabla 2. Modos de desplazamiento según escenarios de hábitos y deseos de movilidad

ESCENARIO	A pie	Bici	Guagua	Taxi	Moto	Coche	Otros	Nulo
Hábito general	31,35	1,98	10,78	0,33	1,21	53,47	0,44	0,44
Deseo general	10,45	15,95	6,27	0,55	16,50	44,44	5,28	0,55
Hábito escolar	47,30	0,11	5,72	0,11	0,44	36,85	9,46	0,55
Deseo escolar	24,42	17,16	5,83	0,22	15,29	25,96	10,67	0,44

Fuente: Elaboración propia

Pero, en cualquier caso, si el análisis se centra en el peso de las respuestas que implican cambios modales, no pasa desapercibido que, a pesar de que el nuevo modelo de movilidad busca reducir la cautividad del transporte par-



ricular motorizado, el 20% de los escolares que realizan habitualmente el camino escolar a pie elegiría el coche como modo de transporte para desplazamientos de estudios, frente a un 11% que pasaría a hacerlo a pie a cambio del coche. Se trata de datos que rondan los referidos al deseo de uso de la bici, pero que, en el caso de esta última, se torna favorables. Y es que, si bien las dos representan una de las apuestas claves del nuevo modelo de movilidad, y aún se encuentran en la escalada para alcanzar una posición notable en el ámbito en cuestión, este modo captaría un 17% de los desplazamientos escolares automovilísticos y a otro 17% de los peatonales.

Concretadas las anteriores como características destacadas del estudio de movilidad de la población de referencia, merece señalar que la estrategia local, recogida fundamentalmente en el *Plan Estratégico municipal PROA 2020*, y el *Plan de Movilidad Urbana Sostenible 2009 – 2012*, establece la seguridad como uno de sus principios y, además, reconoce la falta de autonomía de la población menor, pero no la relaciona particularmente a los desplazamientos a los que se refieren los resultados del estudio anteriormente referido, sino a la pérdida de espacios de convivencia y socialización. En cualquier caso, el *Estudio Municipal de Movilidad* integrado en el planeamiento urbanístico vigente (Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, 2012), incorpora los itinerarios seguros escolares como opción para la potenciación de la movilidad peatonal del grupo poblacional que se estudia. Una propuesta que, referida a la autonomía y a la seguridad de los desplazamientos, para los que además señala la modalidad a pie como en bici, guarda relación con iniciativas materializadas en los últimos años bajo el concepto de bicicaminos escolares y biciescuelas ligadas, particularmente, a centros educativos de la plataforma litoral de la ciudad. Pero, a pesar de ello, el primer estudio de movilidad escolar de la localidad fue elaborado con posterioridad a la puesta en marcha de las iniciativas (Chávez, 2017). Un hecho con el que se comienza a vislumbrar el desajuste en el orden procedimental del caso que se trata respecto de las reseñas anteriormente referidas. No obstante, el estudio en cuestión ha servido de precedente para la formulación de caminos escolares a pie, iniciados a modo de experiencia piloto durante el curso 2018/2019, si bien se presenta un nuevo aspecto determinante para considerar el éxito del diseño y desarrollo de las políticas públicas que se abordan. Y es que, tras estar por finalizar un curso académico posterior (2019/2020) sin que se haya dado continuidad al proyecto, y conociéndose la falta de previsión para su implementación en el curso venidero (2020/2021), no se da respuesta a uno de los criterios de planificación previsto para este tipo de iniciativas en el propio Estudio Municipal de Movilidad, como tampoco se conoce que se haya efectuado el criterio de priorización semafórica al que también hace referencia.

En cualquier caso, a lo anterior han acompañado otras actuaciones e iniciativas de carácter didáctico y urbanístico que contribuyen a mejorar los hábitos

de movilidad, a favor del modelo sostenible y equilibrado que se pretende. Estos son, por ejemplo, la recuperación de espacio para el peatón, la renovación y ampliación de la red ciclable o medidas disuasorias para el uso del automóvil y la velocidad del tráfico rodado, entre otras. Pero se trata de un conjunto de actuaciones que, aunque múltiples y de variada naturaleza y orientación, en ningún caso apuntan, entre sus objetivos prioritarios o motivación, a la autonomía y seguridad de la movilidad de la población más joven. Así, tras lo referido, se reconoce que, en el caso que se trata, la política pública local orientada a la movilidad busca el lineamiento respecto del modelo equilibrado y sostenible que se viene promulgado en el contexto de referencia (España. Ministerio de Fomento, 2019). No obstante, queda evidencia de la brecha que existe entre esta y las aportaciones de referencia acerca de cómo mejorar la autonomía y la seguridad de la población de interés, en la medida en que, en la misma, no se acaba de posicionar a la población menor en el centro del diseño o, dicho de otro modo, a la apropiación social del espacio, en un ejercicio de proximidad y de creación de un nuevo modelo de ciudad (Roch, 2008). Y es que no se reconoce una atención real y directa a las que se han concretado como principales preocupaciones de los escolares, con limitados ejemplos de estudios de detalle que integren al grupo de interés, a diferencia de cómo se viene orientando e implementando en otros casos de éxito. (Laria del Vas, J.; González, M. y Ortega Pérez, J., 2014).

En este sentido, la distancia entre el método de diseño y desarrollo previsible y el que se viene dando en el caso de estudio, parece que no alcanza a atender a cuestiones de base como la fisura reconocida para la edad de inicio de los desplazamientos autónomos. Y siendo así, no parece que fuese posible abordar, de tal forma, otras cuestiones como la posibilidad de incidir sensiblemente en la cautividad de desplazamientos peatonales o en modos de transporte blandos, si no se sostienen, por ejemplo, criterios de continuidad y amplitud territorial en las actuaciones. Una situación semejante a la que se prevé para la atención del deseo de cambio modal, como se deduce de las contribuciones de los expertos, cuando el enfoque sigue puesto en los sujetos y en los aspectos del modelo de intervención clásico: adultos y seguridad vial. Así, en definitiva, la contraposición de los resultados del estudio de caso respecto de las directrices y orientaciones del modelo de intervención reciente para el cambio de modelo de movilidad y, en particular, para la atención a las necesidades de la población menor, llevan a afirmar que, a pesar de reconocerse una intención positiva en el diseño y desarrollo de las políticas públicas locales, aún es necesario ajustar el enfoque para atajar la situación negativa de algunos indicadores y, además, para mejorar de manera real y efectiva las condiciones de autonomía y seguridad que demanda la población menor.

## 5. CONCLUSIONES

Los estudios de movilidad cotidiana vienen poniendo especial énfasis en el diseño de políticas públicas centradas en las particularidades de hábitos y necesidades de las personas, con un interés que se centra, incluso, en grupos de población concretos como, por ejemplo, la población de menor edad (Miralles-Guasch y Cebollada, 2009). Un asunto que, más allá del marco teórico, ha ido orientando la materialización de diversidad de casos donde los espacios urbanos integran ya medidas orientadas a mejorar la autonomía de la población escolar y la seguridad de sus desplazamientos. Estos son, dos de los objetivos más comunes en la definición de los nuevos modelos de ciudad y de movilidad urbana que ubican a la infancia en el foco de la estrategia de cambio. (Villena y Molina, 2015).

Al respecto, Las Palmas de Gran Canaria es uno de los municipios que, en España, refiere a la población menor como parte de la estrategia en la que se viene trabajando desde principios de siglo, si bien el análisis de resultados lleva a reconocer que, a pesar de los esfuerzos materializados, la realidad de los desplazamientos cotidianos de niñas y niños se presenta aún limitada respecto de las previsiones de la propia política pública local. Esto es, por ejemplo, en relación con los valores de dependencia de los desplazamientos o a los principales aspectos de inseguridad a los que refieren los escolares. Y es que, si bien pudiera decirse que los resultados denotan una orientación al cambio, aún se requiere ajustar el proceso hacia un análisis más profundo acerca del grupo poblacional de interés, con especial atención, además, al modo en el que se deben afrontar los efectos que este grupo enfrenta, en el contexto de la movilidad urbana, como consecuencia de la neoliberalización del territorio (Calonge, 2015).

## BIBLIOGRAFÍA

- Alonso, F., Esteban, C., Calatayud, C. y Alamar, B. (Octubre de 2009). *Los niños, las ciudades y la seguridad vial: Una visión a partir de la investigación*. Attitudes, Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS), Universitat de València.
- Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria (2010). *LPA\_GC Movilidad en Transformación*. Las Palmas de Gran Canaria: Ayuntamiento de LPGC.
- Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria (2012). *Plan General de Ordenación. Aprobación definitiva por acuerdo de la COTMAC de 19 de octubre de 2012. Adaptación Plena al TR-LOTCEC y las Directrices de Ordenación [Ley 19/2003]*. Las Palmas de Gran Canaria: Ayuntamiento de LPGC.
- Berroeta, H. y Vidal, T. (2012). La noción de espacio público y la configuración de la ciudad: fundamentos para los relatos de pérdida, civilidad y disputa. *Polis*.

- Calonge, F. (2015). Neoliberalización del territorio y movilidad urbana, una agenda de investigación. *Territorios*, nº 32, 133-156.
- Carleos, C. y Corral, N. (2013). Paquetes estadísticos con licencia libre (I). *Revista electrónica de Metodología Aplicada*, 12-33.
- Casariago-Guerra Arquitectos. (2012). *Análisis urbano y estrategias espaciales para el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Las Palmas de Gran Canaria*. Las Palmas de Gran Canaria: Equipo Redactor del PMUS: UTE Epypsa-EDEI.
- Cebollada, A. (2006). Aproximación a los procesos de exclusión social a partir de la relación entre el territorio y la movilidad cotidiana. *Doc. Anàl. Geogr.*, nº 48, 105-121.
- Chávez, I. (2017). *Estudio sobre hábitos de movilidad de la población escolar en Las Palmas de Gran Canaria*. Las Palmas de Gran Canaria: Guaguas Municipales S.A.
- Dávila, P. y Naya, L. (2003). La infancia en Europa: una aproximación a partir de la convención de los derechos del niño. *Revista Española de Educación Comparada*, nº 9, 83-133.
- España. Ministerio de Fomento. (2019). *Agenda Urbana Española 2019*. Madrid: Centro de Publicaciones. Secretaría General Técnica.
- España. Ministerio del Interior. DGT. (2019). *Camino Escolar Seguro*. Obtenido de <https://www.caminoescolarseguro.com/>
- España. Ministerio del Interior. DGT. (15 de 03 de 2020). *Camino Escolar Seguro*. Obtenido de <http://caminoescolarseguro.com/index.html>
- España. Ministerio para la Transición Ecológica. (2020). <https://www.miteco.gob.es/es/ce-neam/recursos/mini-portales-tematicos/infancia-movilidad.aspx> Obtenido de <https://www.miteco.gob.es/es/ce-neam/recursos/mini-portales-tematicos/infancia-movilidad.aspx>
- España. Ministerio del Interior. DGT. (2013). *Camino escolar paso a paso*. Madrid.
- García, A. (2000). La recuperación de la escala local en geografía de la población. *Investigaciones Geográficas. Boletín del Instituto de Geografía, UNAM*, nº 43, 76-87.
- Gintrac, C. (2013). The contributions of radical and critical geography. *Urban*, 6, 53-61.
- Laria del Vas, J., González, M. y Ortega Pérez, J. (2014). *Manual de Inspecciones de Seguridad Vial en Entornos Escolares*. Fundación Mapfre.
- López-Roldán, P. y Fachelli, S. (2015). *Metodología de la investigación social cuantitativa*. Barcelona: Bellaterra - Universidad Autónoma de Barcelona.
- Mattson, K. (1978). Una introducción a la geografía radical. *Geo Crítica. Cuadernos Críticos de Geografía Humana*.
- Miralles-Guasch, C. y Cebollada, A. (2009). Movilidad cotidiana y sostenibilidad. Una interpretación desde la Geografía Humana. *Boletín de la AGE*, nº 50, 193 - 216.

- Ortiz, A. (2007). Geografías de la infancia: descubriendo «nuevas formas» de ver y de entender el mundo. *Doc. Anàl. Geog.*, nº 49, 197-216.
- Pedestrian and Bicycle Information Center. (2007). *Safe Routes to School Guide*. EEUU.
- Roch, F. (2008). V Encuentro la Ciudad de los Niños. La Infancia y la Ciudad: Una relación difícil. *Cambios en la ciudad actual y sus repercusiones en la vida ciudadana*, 38 - 62. Madrid: Acción Educativa.
- Román Rivas, M. (2011). Camino escolar, más allá de la movilidad. *Estudios de Construcción y Transportes*, nº 114, 47-61.
- Román Rivas, M. (2015). Charla Coloquio *Todos a la calle: reflexiones y experiencias para recuperar la vitalidad urbana de la mano de niñas y niños*. Cartagena. Obtenido de [https://www.youtube.com/watch?v=tzIN4\\_TneYM](https://www.youtube.com/watch?v=tzIN4_TneYM)
- Roman Rivas, M. (2018). Conversatorio con Marta Román: «La privatización de la infancia». Madrid. Obtenido de: <https://www.youtube.com/watch?v=aXe2cF4s1qM>
- Román, M. y Salís, I. (2010). *Guía «Camino escolar. Pasos hacia la autonomía infantil»*. Madrid: Gea 21 - Ministerio de Fomento.
- Sünker, H. y Moran-Ellis, J. (2018). Nuevos estudios de infancia, política de infancia y derechos de los niños y niñas. *Sociedad e infancias*, nº 2, 171 - 188.
- Tonucci, F. (2009). Ciudades a escala humana: la ciudad de los niños. *Revista de educación nº extra 1*, 147-168.
- Tonucci, F. (15 de noviembre de 2019). Francesco Tonucci, creador de La Ciudad de los Niños: «Las ciudades tienen que elegir entre mejorar y desaparecer». (T. Alonso, Entrevistador) Obtenido de: <https://www.smartcitylab.com/blog/es/inclusion-y-compartido/francesco-tonucci-la-ciudad-de-los-ninos/>
- UNC Highway Safety Research Center. (2015). *SRTS Guide*. Obtenido de <http://guide.saferoutesinfo.org/introduction/index.cfm>
- UNICEF. (2012). *The State of the World's Children. Children in an Urban World*. UNICEF.
- Villena, J. y Molina, E. (2015). *Ciudades con vida: infancia, participación y movilidad*. España: Graò.