



UNIVERSIDAD DE CHILE

Facultad de Arquitectura y Urbanismo

Escuela de Postgrado

Programa de Magíster en Urbanismo

“LA AUTONOMIA DE LOS NIÑOS/AS EN SU RECORRIDO DIARIO HACIA EL COLEGIO, DIFERENCIADOS POR SU NIVEL SOCIOECONOMICO”

Tesis para optar al Grado Académico de Magíster en Urbanismo

Palabras claves

Autonomía, niños y niñas, nivel socioeconómico, colegios

Alumno: Arquitecto Cristian Ascui Castro

Profesora guía: Doctora Arquitecta Sra. Viviana Fernández Prajoux

Santiago, Chile

2016

Dedicatoria

Esta investigación se la dedico a mis hijos; Martin, Magdalena y Manuel, fue el amor que les tengo el principal motor para desarrollar esta investigación dirigida hacia los niños/as, a mi señora Francisca, el amor de mi vida, la cual estuvo siempre a mi lado entregándome todo su amor y comprensión en todos estos años de estudio.

Agradecimientos

Mis agradecimientos con todo mi amor van dirigidos hacia mi señora Francisca por estar siempre a mi lado, la cual me apoyo siempre desde que tome la decisión de realizar dos diplomados en esta misma casa de estudio, agradezco a mi familia y amigos, a mi profesora guía quien constantemente levanto mis ideas para salir adelante, a mis compañeros de trabajo y en particular a mi secretaria Cecilia.

Tabla de contenido

	Página
Resumen	9
Capítulo I.	
Planteamiento del Estudio	
1.1. La Idea	10
¿Por qué nace la idea de estudiar a los niños/as?	
1.2. Elección y fundamentación del tema y lugar	12
1.2.1. La autonomía de los niños/as.	12
1.2.2. El espacio urbano alrededor de los establecimientos educativos	16
1.2.3. El problema de la Institucionalidad desde una política pública	18
1.2.4. Datos cuantitativos demográficos y de infraestructura sobre la problemática	21
1.3. Objetivos de la Investigación	23
1.4. Pregunta de investigación	24
1.5. Hipótesis	24
1.6. Resultados esperados	24
1.7. Limitaciones	25
Capítulo II	
Marco teórico y revisión de antecedentes	
2.1. Los niños/as y la percepción del espacio urbano	26
2.2. La autonomía de los niños/as	26
2.3. La movilidad de los niños/as	29
2.4. El juego de la Serpiente	30
2.5. Revisión de casos relevantes	31
2.5.1. Safe Routes to School programs (Rutas Seguras a programas escolares)	32
2.5.2. La Ciudad de los Niños, El Fundamento teórico como una iniciativa de encuentro	33
2.5.2.1. Proyecto Madrid a Pie, Camino seguro al cole (Ayuntamiento de Madrid)	34

2.5.2.1. Camino escolar, espacio amigo” en la ciudad de Barcelona (Ayuntamiento de Barcelona)	36
2.5.3. “Programa de implantación de caminos escolares seguros. Zona Tendillas Sur” en la ciudad de Córdoba (Ayuntamiento de Córdoba)	36
2.5.4 “Ruta segura, Plan de seguridad vial para escolares vulnerables” (Comuna de Peñalolén, Santiago de Chile)	37
2.5.5. Conclusiones en referencia a los casos relevantes	38

Capítulo III

Procedimientos metodológicos

3.1. Presentación de los procesos metodológicos	42
3.1.1. Introducción a la Metodología	42
3.1.2. La justificación del alcance investigativo	42
3.1.2.1 Contextualización de las comunas	43
3.1.2.2 Descripción de los colegios	47
3.1.3. Tabla resumen del proceso metodológico	49
3.1.4. Plan de análisis del proceso metodológico	51
3.1.5. Los niños/as	52
3.1.5.1. Análisis de planos	52
3.1.5.2. La opinión de los niños/as en base a fotografías	54
3.1.5.3. Encuesta dirigidas hacia los niños/as	54
3.1.6. Los padres	56
3.1.6.1. Encuestas dirigidas hacia los padres tercero básico colegio	56
3.1.7. El colegio	57
3.1.7.1. Entrevista en profundidad al Director de los colegios Puerto Futuro	57
3.1.7.2. Entrevista en profundidad Profesor en Jefe del Curso tercero basico, colegio Puerto Futuro	58
3.1.8. Expertos en la materia	58
3.1.8.1 Entrevista en profundidad a la Secretaria Ejecutiva Consejo Nacional de la Infancia.	58
3.1.8.2 Entrevista en profundidad al Presidente de la Comisión Presidencial Pro Movilidad Urbana (CPMU)	58

3.1.8.3. Entrevista en profundidad a la Coordinación de la Oficina de protección de derechos de la infancia (OPD)	58
3.1.8.4. Entrevista en profundidad Marta Román Rivas (expertas en temas relacionados con camino escolar seguro)	59
3.2. Presentación de resultados	60
3.2.1. Los niños/as	60
3.2.1.1. Análisis de planos que desarrollaron los niños/as	60
3.2.1.2. Resultados en cuanto a la opinión de los niños/as en base a fotografías	60
3.2.1.3. Resultados a las encuestas realizadas a los alumnos de tercero básico, colegio Puerto Futuro	63
3.2.1.4. Resultados a las encuestas realizadas a los niños/as del grupo socioeconómico ABC	65
3.2.2. Los padres	66
3.2.2.1. Resultados a las encuestas realizadas a los padres de tercero básico, colegio Puerto Futuro	66
3.2.2.2. Resultados a las encuestas realizadas a los padres del grupo socioeconómico ABC	67
3.2.3. El colegio	67
3.2.3.1. Desarrollo de la entrevista en profundidad al Director del colegio Puerto Futuro	67
3.2.3.2. Desarrollo de la entrevista a la Profesora en Jefe	68
3.2.4. Expertos en la materia	69
3.2.4.1. Desarrollo de la entrevista a la Entrevista en profundidad a la Coordinación de la Oficina de protección de derechos de la infancia (OPD)	69
3.2.4.2. Desarrollo de la entrevista en profundidad a la Secretaria Ejecutiva Consejo Nacional de la Infancia, entrevista en profundidad al Presidente Comisión Presidencial Pro Movilidad Urbana (CPMU)	70
3.2.4.3. Desarrollo de la entrevista en profundidad Marta Román Rivas (expertas en temas relacionados con camino escolar seguro)	70
3.2.5. Síntesis de los resultados en función de los objetivos	72

Capítulo IV	
Conclusiones	75
Capítulo V	
Recomendaciones	
5.1. En relación a las acciones a desarrollar	79
5.2. Pasos básicos para elaborar la metodología, de una iniciativa que contemple la autonomía de los niños/as hacia el colegio y la casa	80
Bibliografía	82
Índice de tabla e imágenes	
Tabla N°1 Resumen estudio casos relevantes	41
Tabla N°2 Información geográfica y población básica	43
Tabla N°3 Distribución N.S.E. en hogares	46
Tabla N°4 Hogares según pobreza CASEM 2003-2009	47
Tabla N°5 Resumen proceso metodológicos en función de los objetivos	50
Tabla N°6 Plan de análisis	51
Tabla N°7 Síntesis de los resultados en función de los objetivos específicos	73
Tabla N°8 Conclusiones	77
Imagen 1	44
Imagen 2	45
Imagen 3	46
Imagen 4	53
Imagen 5	61
Imagen 6	61
Imagen 7	61
Imagen 8	62
Imagen 9	62
Imagen 10	62
Imagen 11	62
Imagen 12	63
Imagen 13	63

Anexos	86
7.1. Encuestas realizadas a los niños/as	86
7.2. Encuestas realizadas a los padres	88
7.3. Gráficos resultados encuestas a los niños/as grupo socioeconómico D.	90
7.4. Gráficos resultados encuestas a los padres grupo socioeconómico D.	98
7.5. Gráficos resultados encuestas a los niños/as grupo socioeconómico ABC	106
7.6. Gráficos resultados encuestas a los padres grupo socioeconómico ABC	113
7.7. Planos desarrollados por los niños/as	121

Resumen

Esta investigación nace de la idea de pensar la ciudad del futuro desde la perspectiva de un niño/a de 10 años y como este circula por la ciudad, estableciendo que el principal destino de ellos en la ciudad son los colegios y que una gran parte de su vida la desarrollaran en estos recintos.

Entendiendo que existe un problema que se manifiesta desde distintas perspectivas en cuanto a la aparente perdida y ausencia de la autonomía de los niños/as para realizar el camino hacia el colegio, el objetivo general de esta investigación plantea el identificar el grado de autonomía de los niños/as en el recorrido hacia el colegio y de vuelta a la casa, estos diferenciados por su nivel socioeconómico, además de interpretar los requerimientos de los niños/as y sus padres en relación al uso del espacio urbano por parte de los niños/as.

La metodología estará dirigida principalmente a cuatro grupos; los niños/as, los padres, el colegio y expertos en la materia, en cuanto a los niños/as y sus padres el foco estará puesto en dos grupos socioeconómicos el ABC y el D, este último tendrá un mayor énfasis por cuanto la hipótesis de la investigación estará dirigida a este grupo, destacando además la realización de un grupo de discusión con niños/as del grupo socioeconómico D, en cual se desarrollan aspectos sobre su autonomía y uso del espacio urbano.

En cuanto a los resultados esperados son el conocer el grado de autonomía de los niños/as en su camino hacia el colegio y la casa, y como usan el espacio alrededor de los colegios, lo anterior es importante en un contexto nacional, al tener una carencia de antecedentes al respecto, tener datos cuantitativos sobre la movilidad de los niños/as pasan a ser relevante para saber cómo es la autonomía y en particular las diferencias que se pueden denotar en dos grupos socioeconómicos distintos.

Capítulo I.

Planteamiento del Estudio.

1.1. La Idea

¿Por qué nace la idea de estudiar a los niños/as?

La idea nace o se origina, desde una tarea encargada por el profesor Arquitecto .Alberto Goruvich en la cátedra Seminario de Urbanismo e Integración, del Magíster en Urbanismo de la Universidad de Chile, el encargo consistía en realizar una breve descripción de cómo los alumnos pensaban la ciudad del futuro. Se desarrolla el encargo desde la perspectiva de los niños/as de 10 años, los cuales circulan por la ciudad desde que se despiertan en la mañana hasta la noche cuando se acuestan a dormir, esto sucede en una comuna de la periferia en la ciudad de Santiago de Chile, en el desarrollo de la descripción se establece una cierta rutina de los niños/as que está determinada principalmente por el sistema escolar reinante, el cual establece que los niños van al colegio de lunes a viernes desde las ocho de la mañana hasta las cuatro de la tarde y en ocasiones los días sábado, aproximadamente son 180 días al año y lo realizaban desde los 4 años aprox. hasta los 18 años aprox. Esto último se traduce en que el principal recorrido diario del niño en la ciudad es hacia el colegio, esto último no condiciona que sea el único recorrido por la ciudad. Por otra parte el encargo se centraba en describir los horarios de los niños/as durante el día, además expresando la fuerte idea de que la ciudad del futuro nace desde la perspectiva de los niños, en cuanto a la relación de estos con la ciudad. Se proyectaba también la posibilidad que los niños/as realizaran sus recorridos diarios hacia distintos destinos tales como; colegios, centros de salud, áreas de esparcimientos, bibliotecas, etc., considerando además calles en buen estado, un buen sistema de transporte y sin duda la seguridad de los niños/as estaba asegurada. Lo anterior fue determinante en la idea de pensar una investigación centrada en los niños y su recorrido diario en la ciudad.

Para seguir perfilando cual es la edad de los niños/as que se investigaran, se recogen algunos testimonios de familiares y amigos, estos nos expresan como era la autonomía de los niños/as hace 30 años aproximadamente. Resumiendo tales los podemos agrupar en tres ideas, (i) la seguridad desde distintas perspectivas no era un problema, ya que los niños/as de 6 años circulaban por la ciudad de manera autónoma, (ii) los niños/as a

temprana edad podían salir a jugar a la calle junto a sus amigos o por ejemplo ir a comprar al negocio cercano, (iii) los niños/as junto a sus amigos participaban de juegos que se realizaban en la calle o plazas y la aparición de nuevos juegos que tienen como centro la tecnología ha provocado que los niños/as pierdan el entusiasmo de salir.

Es necesario especificar que más adelante analizaremos en particular a grupos socioeconómicos muy diferentes enfocados a niños/as entre 9 y 12 años, esto nos propone el estudiar el cómo es la autonomía de los niños/as en la actualidad, considerando una idea del pasado como un testimonio, y una visión de la ciudad futura. Reafirmado el rango de edad señalado anteriormente, se han recogido antecedentes entregados en el libro “Camino Seguro Escolar”, datos cuantitativos que fueron elaborados en el año 2009 por Francisco Alonso en su libro “Los niños, las ciudades y la seguridad vial: una visión a partir de la investigación”, tales nos señalan que los niños a los 9,4 años en promedio se iban por su cuenta al colegio, y al aumentar la edad el porcentaje subía (Marta Roman, 2010)¹.

Siguiendo la idea que los niños/as pasan la mayor parte de su tiempo en el colegio y es su principal destino en la ciudad, se puede contextualizar específicamente el problema planteando que los niños/as no poseen autonomía para recorrer la ciudad y son escasos los niños/as que diariamente van al colegio de manera autónoma, esto es a pie o en bicicleta, existiendo además escasos establecimientos educacionales que poseen espacios urbanos alrededor que sean usados por los niños/as, sin embargo en el desarrollo del estudio analizaran proyectos de recorrido diario hacia el colegio en distintas ciudades del mundo que nos permiten dar cuenta que si es posible generar espacios urbanos, proyectos educativos alrededor de los establecimientos educacionales, proyectos de arquitectura que incorporan el espacio urbano en su partido general del proyecto, y por último, casos donde existiendo el potencial para desarrollar espacios urbanos, tales no existen.

1. Marta Román Rivas Es geógrafa y trabaja como consultora desde 1986. Su carrera profesional abarca distintos ámbitos, entre los que cabe destacar, los estudios de género, los procesos de participación social y la difusión y comunicación ambiental. Ha realizado diversos proyectos dirigidos a introducir la visión de género en la planificación urbanística, colaborando tanto con asociaciones de mujeres como con administraciones públicas. Ha dirigido varios proyectos de investigación sobre la situación social y laboral de las mujeres, entre los que destacan los realizados para una organización sindical. Ha sido comisaria de dos exposiciones temáticas en La Casa Encendida (Madrid), la primera sobre ciudades y medio ambiente “De Sur a Norte” (2001-2002) y la segunda sobre el fenómeno del turismo “Clase Turista” (2004-2005). (Gea 21, 2016)

Hay que aclarar que esta investigación está enfocada en la autonomía de los niños/as no así en su movilidad, concepto que estará dirigido únicamente para analizar datos sobre los niños/as, es oportuno además de señalar que existen datos recogidos por el Ministerio de Fomento de España que están graficados en el libro “Camino Seguro Escolar”, los cuales nos indican que los menores de 14 años y los mayores de 75 años, son los grupos que en un porcentaje mayor andan a pie, esta información no da cuenta que los niños/as hayan aumentado su porcentajes de ser autónomos, al contrario cada vez más es el porcentaje que va en automóvil, considerando todos sus destinos (Marta Roman, 2010).

1.2. Elección y fundamentación del tema y lugar.

1.2.1. La autonomía de los niños/as.

Luego de plantear la idea de la investigación se hace necesario entonces que se defina que es la autonomía de las personas en general, La confederación española de asociaciones de padres y madres de alumnos, en su Guía para Padres, nos entrega en su comienzo una muy buena definición (CEAPA, 2003).

“Ser autónomo es ser uno mismo, con una personalidad propia, que es diferente de la de los demás, con nuestros propios pensamientos, sentimientos y deseos, y estos nos garantiza tener la capacidad de no depender de los demás para sentirnos bien, para aceptarnos tal y como somos y tener la seguridad de que seremos capaces de valernos por nosotros mismos durante nuestras vidas.”

Una definición amplia que nos abre muchas ventanas de investigación, sin embargo este estudio está centrado en la autonomía de los niños/as.

Siguiendo la definición ahora enfocada en los niños/as, se puede señalar que la autonomía tiene el concepto de responsabilidad asociado, a medida que los niños/as van creciendo hacia la adolescencia van siendo conscientes de ser responsables, crecer con autonomía y responsabilidad hace que los niños/as sean más maduros al enfrentar la vida, además es muy importante recalcar que los niños/as irán adquiriendo responsabilidades de sus acciones y decisiones a medida que van desarrollándose hacia la adultez (CEAPA, 2003). Lo anterior será la base de la definición de autonomía de los niños/as y será relevante recalcar que las acciones y decisiones serán las herramientas que deberán ocupar para

desarrollar de manera plena su autonomía. En particular la autonomía hay que fomentarla en todos los aspectos de la vida de un niño/a; los hábitos, desarrollo intelectual, el ocio, la responsabilidad y la interacción social (CEAPA, 2003), es claro que los tres últimos aspectos serán importantes para desarrollar la autonomía de los niños/as en el recorrido hacia el colegio y la casa.

Para tener mayor precisión sobre el problema y ya conociendo como se define la autonomía, se puede establecer que ha provocado la pérdida de la autonomía en los niños/as. Diversos autores como (Golding 1998), (Glauser 2008), (Sanz 1985), nos señalan en el libro “Camino Escolar Seguro” que a comienzos del siglo XX, en particular en España y en el resto de Europa la clase burguesa manifestaba que era inapropiado que los niños/as deambularan solos en la calle, en relación a; (i) los peligros que existían en las calles, (ii) los niños/as eran personas molestas y los padres debían ser responsables de sus hijos, y lo más peculiar era que la clase social acomodada no permitía que sus hijos transitaran por las calles ya que consideraban que las cuales eran un lugar peligroso. Pues bien esta situación en los años 60 y 70 cambia ya que las ciudades se abren a que los automóviles sean los protagonistas de las calles (Marta Roman, 2010). Como se puede ver existe cierta evidencia que hace ya un siglo la autonomía de los niños/as era escasa o no existía, y se agrava con la irrupción del automóvil, sin embargo en esta investigación no se señalan datos concretos al respecto, en particular el objetivo principal será saber sobre su autonomía en el recorrido hacia el colegio y la casa.

En otra perspectiva se puede señalar que existe un problema que nace desde la institucionalidad, específicamente en la falta de derechos que tienen los niños/as. Desde hace 68 años, en el año 1948, la Asamblea General de las Naciones Unidas aprobó la Declaración Universal de Derechos Humanos, y el 20 de noviembre de 1989, aprobaron la convención sobre los Derechos del Niño (en Chile se ratifica en el año 1990). En su artículo primero se señalan los cuatro principios fundamentales, (i) la no discriminación, (ii) el interés superior del niño, (iii) su supervivencia, desarrollo y protección, (iv) su participación en decisiones que les afecten. Es bueno aclarar que estos principios son solo promovidos por las naciones que suscribieron la declaración, y no exige a los países ningún tipo de legislación (Unicef, 2015).

A continuación se detalla 5 derechos básicos con sus derivaciones correspondientes, estos tienen una relación directa con el derecho de los niños/as a ser autónomos específicamente

a su recorrido diario hacia el colegio y también al uso del espacio urbano alrededor de los establecimientos educacionales (Unicef, 2015).

“1. A la identidad y la familia:

- La vida, el desarrollo, la participación y la protección.
- Tener un nombre y una nacionalidad.
- Saber quiénes son sus papás y a no ser separados de ellos.
- Que el Estado garantice a sus padres la posibilidad de cumplir con sus deberes y derechos.
- Crecer sanos física, mental y espiritualmente.
- Que se respete su vida privada.

2. A expresarse libremente y el acceso a la información:

- Tener su propia cultura, idioma y religión.
- Pedir y difundir la información necesaria que promueva su bienestar y desarrollo como personas.
- Que sus intereses sean lo primero a tener en cuenta en cada tema que les afecte, tanto en la escuela, como en los hospitales, ante los jueces, diputados, senadores u otras autoridades.
- Expresarse libremente, a ser escuchados y a que su opinión sea tomada en cuenta.

3. A la protección contra el abuso y la discriminación:

- No ser discriminados por el solo hecho de ser diferentes a los demás.
- Tener a quien recurrir en caso de que los maltraten o les hagan daño.
- Que no se les obligue a realizar trabajos peligrosos ni actividades que afecten o entorpezcan su salud, educación y desarrollo.
- Que nadie haga con su cuerpo cosas que no quieren.

4. A la educación:

- Aprender todo aquello que desarrolle al máximo su personalidad y capacidades intelectuales, físicas y sociales.
- Recibir educación. La enseñanza primaria debería ser gratuita y obligatoria para todos los niños. Todos los niños deberían tener acceso a la enseñanza secundaria.

5. A una vida segura y sana:

- Tener una vida digna y plena, más aún si se tiene una discapacidad física o mental.
- Descansar, jugar y practicar deportes.
- Vivir en un medio ambiente sano y limpio y a disfrutar del contacto con la naturaleza.

-Participar activamente en la vida cultural de su comunidad, a través de la música, la pintura, el teatro, el cine o cualquier medio de expresión.

-Reunirse con amigos para pensar proyectos juntos o intercambiar ideas.”

Analizado lo anterior se da cuenta que existen derechos que se podrían considerar obvios, pero lamentablemente no lo son, a continuación se desarrolla solo algunos de los derechos que poseen una relación directa con el tema central de esta investigación, (i) A la identidad y la familia, es una cuestión que sin duda entregaría amor y confianza en los niños/as, (ii) A expresarse libremente y el acceso a la información, es fundamental saber sobre las opiniones de los niños/as, en particular si se quiere desarrollar alguna política que tenga como objeto el bienestar de ellos, (iii) A una vida segura y sana, el jugar y practicar deportes por parte de los niños/as es una cuestión que los colegios y las familias fundamentalmente deben fomentar, pero no necesariamente las políticas públicas van en esa dirección, también hay que destacar que en general el estado no promueve políticas que protejan el medio ambiente, considerando que los niños/as se encuentran en etapas de crecimiento y de desarrollo físico y mental, es indudable que los niños/as que viven en las ciudades se verán más afectados por la contaminación ambiental que un niño/a que vive en la zona rural.

Más adelante se analizara en detalle la institucionalidad de Chile y en especial si existe algún instrumento el cual asegure la autonomía de los niños/as en su camino hacia el colegio y la casa, además del uso de espacio urbano alrededor de los colegio, con lo anterior se puede afirmar que en el contexto chileno, no se denota con claridad políticas desde un nivel central que aborden algunos de estos derechos y como estos se vinculan con la autonomía de los niños/as y el uso del espacio urbano.

De manera previa a formular el problema específico en términos concretos y explícitos, se hace necesario, plasmar ciertas afirmaciones sobre la relación de las ciudades con niños/as. Se observa la poca presencia de los niños/as en la ciudades y las razones son variadas, pero podemos dimensionar tres (i) la constante inseguridad que existe en las ciudades debido a la delincuencia y al tráfico vehicular (ii) el aumento de la importancia del automóvil en las ciudades, es evidente que la infraestructura vial se ha desarrollado más y ha tenido más importancia que generar espacios urbanos para el esparcimiento y también considerar el uso excesivo del automóvil por parte de los padres y en consecuencia por parte de los niños (iii) aspectos psicológicos y sociológicos, los cuales se destacan dos; la

falta de compañía de una persona adulta en su casa y la televisión como un buen colaborador de los padres (Tonucci, 2006). Lo anterior ha generado que los niños/as han perdido su autonomía para moverse por la ciudades y utilizar espacios urbanos, lo cual es fundamental para el desarrollo de los niños/as, las razones son variadas esta investigación se centrara en cuatro dimensiones (i) los niños, construye su percepción de seguridad de sí mismo en relación con el medio ambiente (ii) las familias, generan más confianza y los niños son más escuchados (iii) las escuelas, los niños/as son más puntuales, más contentos, son más solidarios (iv) las ciudades, son más seguras, felices, sanas, y más civilizadas (Gregorio Aranda, 2010).

1.2.2. El espacio urbano alrededor de los establecimientos educacionales.

Algunas ciudades del mundo tales como; Madrid, Barcelona, Fano, Palermo, y ciudades de EE.UU. en las últimas décadas han reconocido la existencia de un problema, el cual señala que la ciudad no fue y no está siendo planificada desde la mirada de los niños/as y esto se traduce en la poca presencia de ellos en la ciudad. Algunas de estas ciudades como lo se verá más adelante han incorporado dentro de sus objetivos solucionar este problema pero no considerando toda la ciudad, sino se han centrado en particular en los alrededores de los establecimientos educacionales. En estos proyectos se encontrara que el problema se aborda de desde distintas perspectivas; (i) la carencia de espacios de esparcimiento alrededor de los establecimientos educacionales los cuales ayudan a mejorar la calidad de vida de todas las personas que habitan la ciudad, (ii) el uso del automóvil por parte de los padres y su consecuencia que los niños/as no van solos a la colegio, (iii) la congestión vehicular alrededor del colegio provocando problemas ambientales, (iv) la contaminación ambiental en general de algunas ciudades, (v) la seguridad vial de los niños, (vi) la inseguridad debido a la delincuencia. Esta investigación se enfocara en la primera y segunda perspectiva.

De lo anterior se desprende que existe un problema en la ausencia de autonomía que tienen los niños/as en el recorrido diario hacia el colegio y la no existencia de espacios urbanos alrededor de los establecimientos educacionales que fomenten su autonomía. Los niños/as logran desarrollar su autonomía, a través de actividades y habilidades junto a sus familias, escuelas y en su entorno (CEAPA, 2003). Esta idea potencia aún más la idea de la

investigación, los beneficios que esto les traería, y la importancia de generar espacios urbanos alrededor de los establecimientos educacionales. A continuación se define qué beneficios trae para los niños/as el uso del espacio urbano que se encuentra en su entorno inmediato, considerando por cierto también los espacios alrededor de los establecimientos educacionales (i) el entorno es el espacio donde el niño/a tendrá sus primeros contactos con el exterior, (ii) el entorno será un agente socializador, ya que es el espacio para compartir con niños/as, (iii) al tener contacto con el entorno les va proporcionando seguridad, (iv) a medida que van reclamando autonomía se denota una mayor responsabilidad en ellos, (v) el uso del espacio urbano generara más confianza entre los padres hacia los hijos, y esto sin duda es bueno para la relación padre-hijo. Se puede agregar que en el periodo de crecimiento de los niños/as es importante no acompañarlos al colegio cuando ya se encuentran en la edad para ir solos, lo contrario provocaría problemas psicomotores, además se establece que el exterior (aceras, calles, etc.), es el espacio ideal para que un niños/as se pueda relacionar con otros, resolver conflictos y lo más importante hacer amigos. En definitiva se pone de manifiesto que los niños/as tienen que jugar en la calle para poder tener más rasgos y cualidades que resalten su propia manera de pensar en su vida futura, el hecho fundamental son las medidas que se deberían tomar, principalmente hacer una política de transporte para dar a los niños una movilidad y un bienestar que se les debe (Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas, 2002).

A continuación se presentan dos análisis que ayudan a contextualizar el problema, (i) Datos cuantitativos demográficos y de infraestructura sobre la problemática, los cuales entregan números y porcentajes que reflejan la importancia que tiene los establecimientos educacionales en la generación y atracción de viajes, avalando además la necesidad de que se generen proyectos de arquitectura que incorporen el diseño de espacios urbanos alrededor de los establecimientos educacionales. (ii) El problema de la Institucionalidad desde una política pública, el desarrollo de las políticas públicas orientadas a la infancia y la creación de oficinas sectoriales.

1.2.3. El problema de la Institucionalidad desde una política pública

Realizando una cronología de las políticas públicas se puede hacer una breve descripción de algunos hitos que van a dar como resultado a través del tiempo la creación de un Consejo nacional de la infancia. Se hace relevante señalar que no existe una institución transversal clara que asegure la puesta en marcha de proyectos sobre los niños/as y su recorrido hacia el colegio, sin embargo si se reconoce una estructura a nivel local que podría prestar cierta colaboración y llegar a establecer compromisos.

En junio del 2006, el Consejo asesor presidencial para la reforma de las políticas de infancia entregó propuestas, que no son claras y no llegan a consolidar una postura sobre alguna relación de los niños/as y las ciudades.

La “Política nacional a favor de la infancia y la adolescencia 2001-2010”, Dentro de la justificación se señala que en general en Chile, los programas, servicios y beneficios han tratado los problemas de los niños/as como un objeto de atención no como un sujeto de derechos, el hecho de reconocer esto último deja el tema de los niños/as bajo la obligación de velar los derechos y no los problemas, lo cual provoca desde el principio la idea de cambiar el modo de ver el tema de los niños/as, y se reconoce el desafío ético de hacer profundas transformaciones culturales (Secretaría General de Gobierno, 2001-2010).

La Comisión nacional chilena en cooperación con la UNESCO en el 2011 en el marco para las “Políticas públicas para la infancia” logra unirse al programa de “Cátedras y “Un twin University Twinning and Networking”, estas son una red de más de 700 cátedras en el mundo, orientadas a la investigación, la docencia, el intercambio, el desarrollo de capacidades, la divulgación y el aprovechamiento compartido del saber (Comisión Nacional Chilena de Cooperación con UNESCO, 2011).

La presidenta Michelle Bachelet a pocos meses de ser electa, crea el Consejo Nacional de la Infancia y Unicef inician un plan de trabajo el año 2014, a través tres ejes estratégicos en los que se establecerá cooperación permanente, (i) se relaciona con la ley integral de garantía de derechos, (ii) la incorporación de los niños/as como sujetos de derechos y grupo prioritario de las políticas públicas en la nueva constitución (iii) la creación de una política y plan de acción que comprende entre los años 2015-2025.

A nivel comunal se crea La Oficina de protección de derechos de la infancia(OPD)², definida en la Ley de Subvenciones N° 20.032. En la comuna de Cerro Navia se crea en diciembre del 2001 y es una institución comunal dependiente del SENAME y de la Corporación Municipal de Educación con colaboración de la Municipalidad de Cerro Navia, destinada a proteger Integralmente a los niños/as y jóvenes que se encuentren en situación de exclusión social o vulneración de derechos (OPD, 2014).

A continuación desarrollamos la idea del como desde una política pública emanan dos instrumentos, uno con carácter obligatorio y el segundo solo como una guía de recomendación, (i) Decreto N°548 de fecha promulgación 09.11.1988 (Chile, 2015), el cual genera una norma obligatoria, el cual aprueba las normas para la planta física de los locales educacionales en particular en su artículo 4°, señala lo siguiente;

“Artículo 4°.- El emplazamiento de todo local, educacional deberá cumplir con ciertas condiciones mínimas en su relación con el entorno garantizando la seguridad de los usuarios. En el entorno del terreno donde se emplace el local escolar local complementario, hogar estudiantil o internado no podrán existir:

- a) Canales abiertos, vías férreas o vías de alta*
- b) Locales que atenten contra la moral y las costumbres, a una distancia igual o inferior a 200 metros.*
- c) Basurales, pantanos o industrias peligrosas y/o contaminantes, a una distancia no inferior a 300 metros. “*

2. La Ley de Subvenciones N° 20.032, establece la forma y condiciones en que el Servicio Nacional de Menores subvencionará a sus colaboradores acreditados. Dicho instrumento legal señala en su artículo 4 la definición de las Oficinas de Protección de Derechos (en adelante OPD) como: "instancias de atención ambulatoria de carácter local, destinadas a realizar acciones encaminadas a brindar protección integral a los derechos de niños, niñas y adolescentes, a contribuir a la generación de las condiciones que favorezcan una cultura de reconocimiento y al respeto de los derechos de la infancia"

Se puede desprender que el entorno de los colegios serán lugares aptos para que los niños/as puedan realizar alguna actividad, en particular esta investigación no profundizo en este aspecto, pero en general los colegios no cumplen lo que se señala en el artículo.

(ii) Guía de Diseño de Espacios Educativos (Ministerio de Educacion; Unesco, Ministerio de Obras Publicas, 1999), la cual señala;

“Accesos

Todo establecimiento educacional debe tener un área de ingreso, zona entre interior y exterior del establecimiento. Este espacio debe albergar tantas situaciones de llegada y salida del establecimiento del alumnado o de la comunidad cuando se use como lugar de eventos. Es el espacio urbano de la escuela y es desde acá donde se integrará, con la edificación circundante. Desde el exterior se destacará el acceso con una plaza (lugar de encuentro y espera), que facilite sin riesgos, la entrada y salida del alumnado.

Se proyectarán estacionamientos en cantidad suficiente de acuerdo al flujo vehicular, paraderos de locomoción colectiva de acuerdo a la capacidad del establecimiento y a la zona climática donde el establecimiento esté ubicado y que eviten atochamiento a las horas de llegada y salida, pasarelas o pasos peatonales seguros, áreas verdes y el mobiliario urbano necesario para acoger estas situaciones.

Este acceso permitirá, además de ser un espacio de uso público, dar carácter y destacar al establecimiento escolar como un hito urbano, lo que implica un símbolo identificador para la comunidad.

Accesos, aceras y senderos de patios y otras áreas exteriores, se proyectarán libres de obstáculos de un ancho mínimo de 1,20 m para la circulación de discapacitados.

Todos los espacios del establecimiento deberán considerar su función educativa y de recreación. Esto se traducirá en diferentes formas, calidades y elementos de apoyo.

Los espacios de uso comunitario como multicancha y/o gimnasios, talleres, bibliotecas, patios y espacios para eventos, representaciones y exposiciones, considerarán accesos expeditos desde el exterior del establecimiento, pudiendo ser independientes si la situación urbana lo permite.

Espera, en el exterior, por parte de los padres y en el interior por parte de los niños, que se plantee como un filtro permeable.

Los establecimientos educacionales deben considerar los espacios de acceso necesarios para albergar tanto situaciones de encuentro y espera, como un espacio intermedio que permite una perspectiva que realce el carácter educativo de las funciones que el edificio alberga”.

Ambos documentos emanados desde el ministerio de educación, que el primero con carácter legal establece la necesidad de emplazamiento del local garantizando la seguridad de los menores y el segundo a modo de recomendación, define la necesidad de que debe existir un área de ingreso interior-exterior, tal área con el objetivo de ser un lugar de encuentro. Este último punto toma relevancia en cuanto, a que este espacio es el cual se vincula con la ciudad y refleja la necesidad de vinculación con los niños/as, este espacio se hace evidente que tiene un potencial siendo este un destino recurrente. Se hace presente un párrafo que es importante transmitir como una buena recomendación que también se encuentra señalado en la Guía de Diseño de Espacios Educativos para el diseño de los establecimientos educacionales (Ministerio de Educacion; Unesco, Ministerio de Obras Publicas, 1999)

“El esparcimiento y recreación son vitales para el desarrollo físico (destrezas), social (respetar al otro, confianza, cumplir órdenes y compartir, enfrentar situaciones conflictivas) y emocional (habilidad en la toma de decisiones, capacidad de controlar la agresividad y de enfrentar desafíos personales - autoestima y autoconfianza - desarrollar la atención, concentración y perseverancia).”

Como última señalar que la Unicef publica el año 2015, que los derechos mínimos que las políticas urbanísticas debe tener son; la participación de los niños/as en las ciudades, con amigos de manera segura y espacios verdes sin contaminantes. (Unicef, 2015).

1.2.4. Datos cuantitativos demográficos y de infraestructura sobre la problemática

En cuanto a los datos demográficos se puede señalar que la población por grupos de edad se compone de un 24% de 0 a 14 años, 11,4% de 60 o más y 62% de 15 a 59 años (Ine, 2002), un dato relevante considerando que un cuarto de la población se compone de niños/as. Reafirma la idea que el enfoque de esta investigación tendrá como objeto de estudio a los niños/as, la consideración en la ciudad de otros grupos de edades tales como las personas que pasan los 60 años también tiene una importancia relevante en los estudios urbanos, pero no será de consideración en este estudio.

El estudio se centra en el área de influencia de los establecimientos educacionales, en consecuencia es importante señalar datos sobre infraestructura. Los proyectos

educacionales tienen una importancia en la ciudad desde el punto de vista de su fuerte atracción de viajes, en especial en punta mañana y en horas de la tarde, pero en menor grado. Datos a considerar dice relación con la cantidad de proyectos ingresados al Sistema de Información de Ventanilla Única (SIVU)², entre octubre del 2002 y octubre del 2003 en RM, el cual entrega un 43% a educación, 27% a vivienda, 12% a comercio, 11% servicios, 4% terminal, 2% esparcimiento, 1% industrial, de un total de 82 proyectos ingresados (SECTRA), 35 proyectos ingresados en la región metropolitana en un año, es una cifra considerable.

Dentro de los escenarios de uso de suelo que entrega un Análisis y Desarrollo de la Red de Metro (Secretaría de planificación de transporte, 2009), se puede señalar que los datos de superficie construida para la actividad educacional para cada comuna son relevantes, en el caso de la comuna de Las Condes a modo de ejemplo, la proyección para el año 2015 (Escenarios 2015 segundo año de proyección, mt² construidos por zona ESTRAUS, desde la zona 184 hasta la zona 203), muestra que los mt² en educación son el 2% de la superficie total construida en la comuna y también considerando los datos de número de matrículas proyectadas por comuna los cuales dan una buena aproximación de que estas aumentarán. Estos datos entregan dos antecedentes (i) con casi la mitad de los proyectos ingresados al (SIVU), la importancia que tienen los establecimientos educacionales en la movilidad de la Región Metropolitana es considerable (ii) sin embargo en el porcentaje de ocupación de suelo en el territorio de una comuna es bajo llegando a un 2%. Datos cuantitativos que resalta la necesidad de implementar proyectos de recorrido diario de los niños y niñas hacia los colegios.

3. Sistema de Información de Ventanilla Única (SIVU) Secretaría de Planificación de Transporte (SECTRA, es un organismo técnico, especializado, responsable del proceso de planificación del sistema de transporte urbano de las ciudades del país, asesorando a las autoridades nacionales y regionales en la decisión y gestión de la inversión de los proyectos e iniciativas que dicho proceso genera. dependiente del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, Subsecretaría de Transportes.

Antes de pasar a señalar los objetivos, es necesario aclarar que el problema de la investigación en cuanto a la autonomía de los niños/as en su camino hacia el colegio y la casa y el uso del espacio urbano alrededor de los colegios, es abordado desde distintas perspectivas, por cierto que no es un tema que este desarrollado completamente en Chile y en el resto del mundo. Será importante además señalar que esta investigación en particular lo que se pretende lograr con los objetivos será, tener una cierta definición de una realidad en un contexto nacional sobre la autonomía de los niños/as.

1.3. Objetivos de la Investigación

Los objetivos que se plantean a continuación son claros y podrán ser bien relacionados con los instrumentos, cabe señalar que estos nacen principalmente del concepto de autonomía, y como conceptos secundarios el de movilidad y el uso del espacio urbano.

Objetivo general de la investigación, la acción general del estudio se centra en identificar el grado de autonomía de los niños/as en el recorrido hacia el colegio y de vuelta a la casa.

Objetivos Específicos de la Investigación, las acciones específicas para lograr el objetivo general son tres los cuales se enumeran a continuación.

1-Analizar comparativamente en cuanto a su nivel socioeconómico la autonomía de los niños/as.

2-Establecer que medios de transporte y sus tiempos de viajes, en relación a la Movilidad de los niños/as,

3-Interpretar los requerimientos de los niños/as y sus padres en relación al uso del espacio urbano.

Conceptos relevantes asociados a los objetivos específicos.

Se desprenden de los objetivos específicos preguntas sobre los conceptos que se abordara (i) Autonomía de los niños/as, este concepto estará enfocado hacia la autonomía de los niños/as específicamente en el recorrido diario que hacen hacia el colegio. Se buscara el grado de autonomía que se tiene de los niños/as, y lo anterior estará analizado desde dos niveles socioeconómicos, (ii) El cómo es la Movilidad de los niños/as, sin duda es un análisis relevante, en cuanto se debe conocer que medios de transporte ocupan y cuáles son sus tiempos de viaje, etc., (iii) El uso por parte de los niños/as del espacio urbano que existe alrededor de los establecimientos educacionales, el saber sobre su uso.

1.4. Pregunta de investigación

El problema que existe por la ausencia o pérdida de la autonomía de los niños/as, específicamente en el recorrido que realizan hacia el colegio, considerando también que alrededor de los establecimientos educacionales no existen espacios urbanos que acojan de manera plena el uso por parte de los niños/as, además de haber dejado de manifiesto en puntos anteriores de la investigación que no existe una normativa que regule la creación de estos espacios, quedando solo sujeto a recomendaciones que no se aplican y escasas políticas públicas.

La pregunta de investigación estará centrada en buscar el grado de autonomía que tienen los niños/as diferenciados por su nivel socio-económico, en particular grupos ABC y grupo D, además de focalizar la pregunta en un contexto específico que es el recorrido diario hacia el colegio.

¿Cómo es la autonomía de los niños/as en el recorrido diario hacia el colegio diferenciado por su nivel socioeconómico?

1.5. Hipótesis

Se establece que el recorrido diario hacia el colegio y la casa de los niños/as del nivel socioeconómico grupo D, poseen mayor grado de autonomía, y un mayor uso de los espacios urbanos alrededor de los establecimientos educacionales a diferencia de los grupos socioeconómicos ABC, además de existir una diferenciación por su nivel socioeconómico en la utilización de los medios de transporte y los tiempos de viajes.

1.6. Resultados esperados

Se espera obtener resultados que permitan tener una mayor claridad sobre cómo es la autonomía de los niños/as en su recorrido hacia el colegio y como son sus medios de transporte y sus tiempos de viajes, como también como usan el espacio. El cómo abordar el desarrollo de la autonomía en los niños/as, sin duda será un insumo importante para impulsar iniciativas de programas o proyectos de camino seguro, además de saber que

opinan los niños/as, padres, profesores y expertos sobre estos temas, lo anterior será fundamental para generar recomendaciones finales.

1.7. Limitaciones

Las limitaciones se establecen en la capacidad de compromiso que adquieran los diferentes actores que participaran en la investigación, al ser un estudio que tiene como centro a los niños/as, al margen de un protocolo que se tenga con ellos, las personas ya en el inicio de la investigación se muestran reticentes a aceptar que sus hijos o alumnos participen activamente en los distintos instrumentos. Esta investigación al no plantear iniciativas conocidas y más aún, plantear que los niños/as puedan realizar su recorrido diario hacia el colegio de manera autónoma, no es muy bien recibida, debido a la inseguridad que existe en las ciudades.

Capítulo II.

Marco teórico y revisión de antecedentes.

2.1. Los niños/as y la percepción del espacio urbano

Se denota una importancia relevante el estudiar la percepción de los niños/as, en su recorrido diario al colegio, más aun si se pretende con tales percepciones poder comprender sus opinión y recomendaciones de los propios niños/as.

Es importante nuevamente validar por qué se considera la edad de 9 años a 12 años, la cual es la edad propicia para comenzar a desarrollar la autonomía. Para tener una aproximación a la concepción de la percepción de los niños/as se señala que “en esa edad de nueve –diez años, es precisamente en la que se organiza, en el ámbito de la inteligencia, el sistema de las coordenadas operativas, o sea cuando el sujeto empieza a captar las direcciones, lo que le estorba entonces, en ese caso, para la evolución perceptiva de las longitudes” (Piaget & Inhelder, 1969, pág. 51). Los autores nos señalan que a partir de los nueve a diez años, las percepciones toman una visión de campo direccional y aparecen las perspectivas. Una de las conclusiones fundamentales sobre la percepción de los niños/as, comprende que la información más relevante y necesaria son las percepciones la cual se van generando con una estructuración lógica-matemática (Piaget & Inhelder, 1969, pág. 51).

2.2. La autonomía de los niños/as

El estado del arte sobre la autonomía de los niños/as en el recorrido hacia el colegio y la casa no tiene un gran número de referencias teóricas, sino en diferentes documentos que se centran en iniciativas que provienen desde distintos organismos involucrando a los establecimientos educaciones y la comunidad, sin embargo estas iniciativas poseen un soporte teórico que proviene principalmente de encuentros sobre los temas en cuestión, sin duda el principal de estos son los encuentros que promueve “La ciudad de los Niños “, proyecto que nace en los años 90 en la ciudad italiana de Fano, desde entonces el ayuntamiento ha promovido que los interesados participen en la red que conforma el

proyecto. Desde el año 1996 el Instituto de Ciencias y Tecnología de la Cognición del Consejo Nacional de Investigación de Roma, constituyo un grupo de investigadores para lograr la coordinación de las ciudades que se adhieren al proyecto y realizar los estudios correspondientes, el objetivo de la “Ciudad de los Niños”, está centrado en todos los derechos que tienen los niños/as en participar en todo aquello que les concierne. Ahora bien existe un grupo de estudio de nombre GEA 21, el cual a través de dos autoras Marta Román Rivas e Isabel Salis Canosa, con la ayuda del Gobierno de España y su Ministerio de Fomento, en el año 2010 publicaron un libro llamado “Camino escolar, Pasos hacia la autonomía infantil”, señalar como primera cuestión que este libro es único en su tipo ya que aborda de manera específica el camino escolar de los niños/as y el desarrollo hacia la autonomía de estos. Esta publicación establece ciertos puntos que son importantes de señalar, que son coincidentes con la elección y fundamentación del tema y en adelante con el estudio de casos relevantes;

1-Los niños/as son peatones y ciclistas (Marta Roman, 2010) , afirmación relevante y cierta, la cual hace pensar que desde el punto de vista de los niños/as es un buen medio de transporte para lograr su autonomía.

2-Los proyectos de camino escolar son mucho más que una iniciativa de movilidad, (Marta Roman, 2010), hay que considerar que estos proyectos no solo están enfocados en lograr que los niños/as realicen el camino hacia el colegio de manera autónoma, sino en desarrollar proyectos educativos que van más allá de enseñar conductas sobre movilidad, más adelante en el estudio de casos relevantes esto se hace presente.

3-El recorrido hacia el colegio debe ser toda una experiencia para explorar el espacio, (Marta Roman, 2010), esto es fundamental para su desarrollo y es parte fundamental de su autonomía, este estudio pretende evidenciar este tipo de experiencias en los niños/as, en los resultados de la metodología se analizara en particular como ven los niños/as el espacio y como lo reconocen, específicamente en los alrededores del colegio.

4-Uno de los puntos importantes a abordar en los proyectos es la pérdida de autonomía infantil en el uso y apropiación de la ciudad (Marta Roman, 2010), es un tema relevante y difícil de abordar a nivel institucional y en general a nivel mundial, sin duda las ciudades tendrían que ser planteadas desde otra perspectiva, sin embargo iniciativas como las que lidera Francesco Tonucci en algunas ciudades pequeñas en Italia, entregan ciertos parámetros del cómo se podrían llegar a materializar la apropiación infantil en el uso de las ciudades.

5-Los colegios es el epicentro de la vida cotidiana de la infancia, por ende promover iniciativas que tengan el colegio como base es coherente (Marta Roman, 2010), es coincidente con lo planteado desde el inicio del estudio, estableciendo de manera a priori que durante el transcurso de la vida de un niño/a hasta que termina su enseñanza media el principal destino que tiene la mayoría de los días en el año es hacia el colegio, en consecuencia se denota la total concordancia con la autora.

6-Los proyectos de camino escolar involucran a todas las áreas que intervienen en el espacio público, ya sea, los municipios, gobierno central, ministerios, etc., (Marta Roman, 2010), Se verá en el estudio de los casos relevantes que esto es necesario y relevante, considerando que los municipios a través de todas sus unidades poseen una estructura que aborda todas las necesidades que se manifiestan en los proyectos de camino escolar, ahora bien cuando esto se transforma en una política de estado, claramente que los gobiernos centrales a través de sus ministerios pasan a ser actores relevantes.

7-Los límites de la infancia se asumen desde el nacimiento hasta la pubertad, sin establecer límites claros, (Marta Roman, 2010), será un tema de discusión en el trabajo de campo, ya que dependerá de muchos factores, se puede señalar que el curso que participo en el estudio es un tercero básico del colegio Puerto Futuro de la comuna de Pudahuel, en el cual las edades van desde los 8 a las 11, esto se produce a raíz que es un colegio vulnerable y los niños/as tienen una tasa de reprobación alta, lo cual significa que los límites no son claros ni definidos por la edad específica de un niño/a.

En el marco del IV Seminario de Movilidad e Infancia (Ministerio de Agricultura Alimentación y Medio Ambiente, 2016), realizado en la ciudad de Segovia España los días 4 al 6 de Noviembre del año 2016, se realiza entre varios, el taller que tiene como nombre Espacio Autonomía y donde los participantes se proponen como objetivo *“Cómo incorporar el fomento de la autonomía infantil como eje de los proyectos de mejora de la movilidad sostenible y del espacio urbano”*.

El taller cuenta con cuatro expertos; Palma Chillón, Carlos Rodríguez. Colaboran: David Rodríguez, Eva Puche, los cuales fueron los guías de cuatro grupos, que debían desarrollar el siguiente cuestionario;

Pregunta 1. ¿Qué entiendes por autonomía en la movilidad activa en niños? Escribir definición.

Pregunta 2.- ¿Cuál es tu objetivo final, sólo en los proyectos de movilidad activa en niños? -¿Has evaluado y cómo este objetivo final en tus proyectos?

Pregunta 3. ¿Tenéis alguna experiencia positiva que haya favorecido la autonomía?

Pregunta 4. Inventa 1 actividad en contexto.

Principalmente es relevante señalar las respuestas a la pregunta N°1;

A-Capacidad ejercida. Permiso del adulto. Entorno favorable.

B-Autonomía. Capacidad de tomar decisiones, capacidad de moverse sin supervisan adulta.

C-Tomar sus propias decisiones de acuerdo a sus posibilidades, es decir, por sus propios medios (pie, bici, patines...) y que este desplazamiento se realice sin el apoyo de adultos.

D-“Libertad y capacidad de la infancia para desplazarse sin la tutela de un adulto.”

Las respuestas reafirman ciertos puntos que son fundamentales explicitar para entender la autonomía de los niños/as, (i) la autonomía no se desarrolla por sí sola, sino tiene que poseer la ayuda de los padres y su entorno, (ii) los niños/as tienen necesariamente ser individuos responsables, (iii) los niños/as deben moverse por sus propios medios, ya sea a pie, en bicicleta, y de manera autónoma, recalcar que estas premisas son coincidentes con lo señalado y expuesto por la experta Marta Roma.

Se puede entonces establecer que la movilidad de los niños/as será por su naturaleza a pie o en bicicleta principalmente sin desconocer otros artefactos utilizados como patinetas, patines, etc., en el punto siguiente se analizara puntualmente como es la movilidad de los niños/as.

2.3. La movilidad de los niños/as

Es propio señalar que existen escasos antecedentes específicamente de la movilidad de los niños/as, pues bien, los aspectos de movilidad en esta investigación se han centrado, en el levantamiento de datos, esto quedara reflejado en las encuestas que se realizaron a los niños/as y sus padres.

Como primera cuestión se reitera que los la movilidad de los niños/as por su naturaleza serán a pie o en bicicleta, sin embargo existe una relación directa entre la movilidad de los niños/as y los adultos, esto se traduce en que los padres serán sus acompañantes a todas sus actividades que realizan a diario, siendo el destino principal de los menores de 14 años el colegio en las mañanas y a la casa en las tardes (Marta Roman, 2010), *“Los niños se mueven por varios motivos, pero el desplazamientos por estudios es el más habitual como indica que el 56% de los viajes de los menores de 14 años sean ir o venir del colegio. Las*

salidas relacionadas con el ocio o el paseo, por ejemplo, apenas superan un 10% del total respectivamente y visitar a los amigos” (Marta Roman, 2010, pág. 4).

Es claro que se ha reducido la movilidad de los niños/as, la cual es inversamente proporcional a la de los adultos, a medida que los padres ocupan más el automóvil, los niños/as serán más dependientes, en concordancia con lo anterior la constante planificación y construcción de la red de infraestructura vial será un obstáculo permanente (Ayuntamiento de Madrid, 2007).

Se denota que la movilidad de los niños/as no se puede mirar por sí sola, sino que posee el concepto de autonomía ligado, a continuación se explica de que se trata el Juego de la Serpiente, una iniciativa que logra tomar datos sobre la movilidad de los niños/as y generar la estimulación necesaria para que la naturaleza propia de los niños/as tome relevancia y así generar beneficios directos hacia ellos y la comunidad en general.

2.4. “El juego de la Serpiente” (The Traffic Snake Game).

El juego se inicia en Flandes (Bélgica), al poco tiempo esto ha crecido y se ha propagado por todo Europa, llegando a ser una red que cuenta con más de 100 colegios que participan, los principales actores del juego son los niños/as, sus padres y los profesores, los cuales al participar deben aumentar sus viajes al colegio y a la casa de manera sostenible y así reducir las emisiones de CO₂, además los niños/as se hacen más conscientes de su entorno, contribuye para que hagan más ejercicio diario, en cuanto al tráfico este se reduce de manera considerable (El Juego de la Serpiente, 2016).

El juego tiene una duración de 2 semanas aproximadamente, básicamente el juego tiene 3 etapas, (i) se realizan encuestas para saber sobre la movilidad de los niños/as, sus padres y los profesores, (ii) los participantes a medida que logran realizar un viaje a pie, en bicicleta y en transporte público, se les entrega una pegatina la cual la pegan en la serpiente, la idea será cumplir la meta que se le coloque cada colegio, en esta etapa se realizan diariamente encuestas para saber sobre el desarrollo del juego, si se logra la meta por parte de un curso estos tendrán algún premio que podrá ser a modo de ejemplo 15 minutos más de recreo (iii) nuevamente se realizan encuestas después de 3 semanas terminado el juego, a modo de evaluación (El Juego de la Serpiente, 2016).

Una vez que el colegio jugo la versión básica, estos podrán jugar la versión Deluxe, la cual incluye variadas actividades que van a potenciar aún más la movilidad sostenible, a continuación se detallan algunas;

- “-Educación sobre movilidad y seguridad vial en las aulas*
- Análisis del espacio público y diseño de rutas seguras alrededor del colegio*
- Celebración del día sin coches*
- Clases de bicicleta o de skate.*
- Conciertos o fiestas en torno a la movilidad*
- Taller de arreglo y cuidado de bicis*
- Visitas de la policía de tráfico y otros actores de la comunidad (por ejemplo, ONG de peatones o ciclistas)*
- Exhibición de dibujos de los niños/as sobre el tema*
- Iniciativas de intervención y calmando del tráfico en el entorno del colegio” (El Juego de la Serpiente, 2016)*

Se reconoce que el Juego de la Serpiente es una buena herramienta para fomentar la movilidad sostenible, teniendo como foco de atención la educación de los niños/as y su desarrollo físico y emocional.

2.5. Revisión de casos relevantes

Se señala como primera cuestión que no se hace una comparación de casos, sino se busca analizar distintas iniciativas que permiten el desarrollo de los conceptos de autonomía de los niños/as y el uso del espacio urbano. Se analizan con ciertos criterios; (i) señalar el origen de estos, (ii) cuál es el modelo con el cual se desarrollan, (iii) señalar sus objetivos, (iv) analizar su metodología, (v) el cómo se evalúan, a modo de conclusión extraer los conceptos relevantes de cada caso.

Se analizan a través de proyectos internacionales y nacionales, (i) Safe Routes to School programs (Rutas Seguras a programas escolares), (ii) Proyecto Madrid a Pie, Camino seguro al cole (Ayuntamiento de Madrid), (iii) “Camino escolar, espacio amigo” en la ciudad de Barcelona (Ayuntamiento de Barcelona) y dos casos nacionales, (iv) Programa de implantación de caminos escolares seguros. Zona Tendillas Sur, Ayuntamiento de Córdoba.” en la ciudad de Córdoba, (v) “Plan de seguridad vial para escolares vulnerables”, comuna de Peñalolén,

2.5.1. Safe Routes to School programs (Rutas Seguras a programas escolares)

En Dinamarca en 1975 se implementó el programa de rutas seguras hacia la escuela a finales de los años 70, a raíz de la gran cantidad de niños/as muertos por accidentes de tránsito en el recorrido hacia las escuelas, años después estos programas se propagaron hacia el resto de Europa, Australia, Nueva Zelanda, Canadá y el resto de EE.UU.

En EE.UU, el origen de este programa se remonta a principios de 1970, año en el cual se inician las investigaciones sobre el caminar o andar en bicicleta hacia la escuela, estos se centraban en la seguridad y se vuelven parte de programas políticas de los gobiernos locales, ya en 1997 se inician programas pilotos en el Bronx de Nueva York, este sirvió para que el Congreso Nacional haya financiado otros programas pilotos en otras ciudades, junto con ello la Administración Nacional de Seguridad en Carreteras asignara recursos a diferentes estados para su implementación.

Ya a inicios del año 2000, los programas se toman en serio y los propios estados toman sus iniciativas, consolidándose en el 2003 con el primer encuentro de todos los líderes de los programas a nivel nacional, organizado por la Liga de Ciclistas Americanos.

En 2005 los programas se convirtieron en Ley a nivel nacional, destinando una cantidad de recursos considerable a los programas sobre la base del número de matrículas, principalmente estos fueron destinados a generar proyectos de infraestructura complementados con actividades sociales, cabe señalar que no se constató en la investigación cuales eran los proyectos asociados.

Los agentes se manifiestan desde un área legislativa, es así como en el año 2002 el Congreso aprobó una nueva Ley de Transporte “Cómo avanzar para el Progreso en el siglo 21”, logrando que los “Safe Routes to School Programs” trasciendan hacia programas como las de “Mejoras de Transporte” y el “Senderos recreativos”.

El programa en la actualidad funciona en 50 estados, y su funcionamiento se basa en un grupo de niños y niñas que caminan o andan en bicicleta hacia la escuela acompañados por adultos, considerando este recorrido de manera entretenida y existiendo espacios de detención para los niños/as (Safe routes to school programs). En esta cronología secuencial podemos darnos cuenta de que existe una preocupación sobre el tema de la autonomía y la movilidad de los niños/as hacia los establecimientos educacionales hace varias décadas. Estos proyectos tienen un fundamento claro en sus orígenes, las rutas llevan implícito la educación; vial, seguridad ciudadana, vida saludable y amistad, lo anterior se logra

organizando pequeños grupos de niños/as acompañados de un adulto, no existiendo una edad específica para participar, ni un circuito de desplazamiento único o trazados específicos. (Safe routes to school programs).

2.5.2. La Ciudad de los Niños, El Fundamento teórico como una iniciativa de encuentro

La Ciudad de los Niños es una acción educativa la cual lleva doce años trabajando realizando encuentros que se traducen en un libro “Encuentro La Ciudad de los Niños”, cada versión entrega un material de gran utilidad para analizar en detalle la relación de los niños/as y las ciudades, además sirve como un soporte teórico de variadas iniciativas. En el marco del VI encuentro de La Ciudad de los Niños realizado en el mes de abril del año 2010, en La Casa Encendida, en la cual expertos logran entregar sus opiniones sobre los niños/as y su relación con la ciudad. A continuación se hace un análisis a dos proyectos de movilidad infantil; “Proyecto Madrid a Pie, Camino seguro al cole (Ayuntamiento de Madrid)”, “Camino escolar, espacio amigo” en la ciudad de Barcelona (Ayuntamiento de Barcelona). Señalar que en este encuentro se reunieron investigadores con una notable trayectoria en investigaciones relacionadas con los niños/as y la ciudad tales como; Marco Marchioni, Antonella Prisco, Heike Freire, entre los presentes se destaca Josep Muntañola El cual señalo en su presentación (Gregorio Aranda, 2010, pág. 24)

“Desde el año 1973 hasta hoy, no he dejado nunca de analizar las relaciones entre el desarrollo de los niños y el desarrollo social, por un lado, y entre la arquitectura y su influencia en los comportamientos sociales y/o individuales, por otro. Ha sido justamente la relación entre estos dos procesos lo que durante muchos años ha mantenido mis relaciones con el profesor Roger Hart (Cuny, New York) y su equipo y con el Profesor Jonas Langer (UCB Berkeley), expertos internacionales de estos temas”.

Toma relevancia la cita en cuanto se constata que académicos y urbanistas llevan décadas investigando la perspectiva de entender la relación de los niños/as y la ciudad.

2.5.2.1. Proyecto Madrid a Pie, Camino seguro al cole (Ayuntamiento de Madrid)

Proyecto que fomenta el desplazamiento autónomo de los niños hacia el colegio. Su origen data del año 2007 después de que varias iniciativas sectoriales se unificaran bajo los mismos objetivos.

El Fundamento teórico promovido por todo el mundo por el educador Francesco Tonucci, fundador de Ciudad de Los Niños, también conocido por el seudónimo "Frato", pensador, psicopedagogo y dibujante italiano, es autor de numerosos libros sobre el papel de los niños/as en el ecosistema urbano, de artículos en revistas italianas y extranjeras, pero su proyecto más importante es el Proyecto internacional "La ciudad de los niños", este proyecto se basa en la experiencia con la ciudad el cual establece (Consejo Nacional de Investigación, 2002, págs. 5-14):

“En las últimas décadas, debido a la elección del ciudadano adulto y trabajador como parámetro de desarrollo y de cambio, la ciudad ha perdido una de sus características originarias, la de ser un lugar de encuentro e intercambio entre las personas. Ha renunciado a los espacios públicos que como punto de encuentro y de intercambio eran imprescindibles. Los patios, las aceras, las calles y las plazas han adquirido cada vez más, funciones asociadas al automóvil y al comercio, quitándose a los ciudadanos. La ciudad ha renunciado a ser un espacio compartido y sistémico, en el cual cada parte necesita de las otras, para destinar espacios definidos a funciones y clases sociales diversas, construyendo ghettos y zonas privilegiadas, vaciando los centros históricos dando vida a las modernas periferias. Las ciudades se han modificado y se han transformado en un ambiente malsano para la salud, debido a la contaminación atmosférica y acústica, a que están sucias y son peligrosas”.

Este proyecto incorpora en su fundamento además las experiencias de otras ciudades tales como; Barcelona, Fano, San Sebastián, por nombrar algunas. El proyecto nace como una necesidad de movilidad y seguridad, con dos experiencias pilotos, luego se logra el compromiso del ayuntamiento

Se realizan coordinaciones necesarias con los distintos actores que se ven involucrados; unidades del ayuntamiento, los establecimientos educacionales, los padres y apoderados, se vincula a los agentes de Agenda 21³, como también a la Policía. Luego de varios meses de trabajo se logra formar un proyecto que reúne los objetivos de todos los participantes. Los proyectos dan como prioridad a los alumnos de 3°, 4°, 5° y 6°, se entiende que esa es la edad en la cual ya podrían caminar solos en la ciudad.

Los conceptos relevantes que entrega el proyecto se establece a través de dos dimensiones claras (i) la dimensión infantil, dirigida hacia la participación ciudadana, su autonomía y bienestar de la salud (ii) dimensión de mejoramientos de espacios urbanos desde la perspectiva de la vialidad como también desde la mirada de los espacios para el esparcimiento. Es importante hacer una consideración que se involucra en el proceso del proyecto pero no desde las acciones sino como una consecuencia, la dimensión del bienestar de la población en general, el proyecto trasciende para generar un soporte constante para la comunidad. (Gregorio Aranda, 2010). Este proyecto nace fundamentalmente desde una iniciativa de movilidad y seguridad, un énfasis en el diseño de las propuestas que fomentan la autonomía de los niños/as a través circuitos de desplazamientos y en el mejoramiento de los espacios urbanos, esto último se ve concretado con una elevada participación ciudadana y una coordinación entre los distintos actores que intervienen en el proyecto.

4. Agenda 21 es un plan de acción exhaustivo que habrá de ser adoptado universal, nacional y localmente por organizaciones del Sistema de Naciones Unidas, Gobiernos y Grupos Principales de cada zona en la cual el ser humano influya en el medio ambiente Agenda 21, la Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo*, y la Declaración de Principios para la Gestión Sostenible de los Bosques* se firmaron por más de 178 países en la Conferencia de Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo (UNCED), que tuvo lugar en Río de Janeiro, Brasil entre el 3 y el 14 de junio de 1992

2.5.2.1. “Camino escolar, espacio amigo” en la ciudad de Barcelona (Ayuntamiento de Barcelona).

Los primeros proyectos de camino escolar se inician en el año 1999-2000, nacen desde el departamento de educación del ayuntamiento de Barcelona, destacando que desde el 2007 existe un nuevo impulso de estos proyectos.

Los proyectos se generan desde la coordinación entre; el ayuntamiento a través de su área de movilidad, Instituto Municipal de Educación de Barcelona, la comunidad educativa, las familias en general, Transportes Metropolitanos de Barcelona (TMB), Agenda 21³, estos agentes serán los encargados de la gestión del proyecto.

Unos de los objetivos principales de estos proyectos son las estrategias educativas junto con las mejoras físicas del entorno inmediato a los colegios. Al igual que los proyectos “Camino seguro al cole” (Ayuntamiento de Madrid), se priorizara a los alumnos de 3º, 4º, 5º y 6, aludiendo a las mismas razones.

Los conceptos relevantes se manifiestan en los diagnósticos de los proyectos, (i) el grado de autonomía de los niños, (ii) el medio de transporte que utilizan, (iii) la percepción que tienen del recorrido, (iv) las dificultades que se encuentran en el camino, (v) la dimensión de los problemas o disfunciones (Gregorio Aranda, 2010).

A diferencia de los proyectos de Madrid, estos buscan nuevas relaciones entre la escuela y la familia, se denota un especial énfasis en el ámbito educativo, consideración hacia la mirada de la ciudad y el barrio como un ente educador.

2.5.3. “Programa de implantación de caminos escolares seguros. Zona Tendillas Sur” en la ciudad de Córdoba (Ayuntamiento de Córdoba).

Este programa se desarrolla en el casco histórico de la ciudad de Córdoba, se inician a raíz de tres necesidades; (i) de la necesidad de reducir el tráfico en horarios de gran congestión, (ii) el poder generar la peatonalización o semi-peatonalización a mediano plazo, (iii) la existencia de gran cantidad de alumnos que residen en otros barrios lo que generaba un gran número de padres que llevan a sus hijos en autos. Esta experiencia internacional pasa a ser relevante en el sentido que los alumnos no viven en el sector donde estudian, situación que será importante a señalar en la justificación del alcance investigativo.

En sus objetivos principales esta; (i) reducir el número de vehículos dentro del casco histórico, principalmente potenciando en las familias el caminar, el uso de bicicletas y el bus. Los objetivos específicos se separan en dos fases; la primera fase (i) en educar y generar hábitos de seguridad vial y movilidad a los escolares, en esta fase la metodología estará centrada en dos grandes campos, por un lado en el análisis técnico-espacial de los lugares y fuertemente centrado en la formación y promoción. (ii) la creación de la comunidad educativa (padres, apoderados, profesores, alumnos) dirigida a crear actitud y motivaciones, en esta segunda fase se continúa con la promoción, pero ya con la coordinación para la puesta en marcha de las rutas escolares seguras.

El programa se centrara en desarrollar distintas rutas escolares seguras, (i) rutas donde los padres acompañen a sus hijos, (ii) rutas donde los niños y niñas puedan ya sea ir caminando o en bici. (Eva Puche, 2015).

2.5.4. “Ruta segura, Plan de seguridad vial para escolares vulnerables” (Comuna de Peñalolén, Santiago de Chile).

El desarrollo de políticas y redes de infancia de la comuna de Peñalolén comienzan a desarrollarse desde el año 2007, las cuales se van consolidando con la creación del Consejo Asesor de la Infancia, el cual fue un gran avance para la comuna considerando que el 22,3 % de los habitantes de un total de 249.621 hab., tiene entre 0 a 14 años (según el INE del 2007). Estas políticas se van desarrollando desde un trabajo interdisciplinario que parte desde la comunidad hacia las familias para terminar enfocados en los niños/as, y se enmarcan en tres campos de acción (i) promoviendo la vida saludable para los niños/as, planteando un cambio de vida, (ii) detectando e interviniendo situaciones de riesgo para el desarrollo de los infante juveniles, (iii) una atención especializada e integral y de calidad para las situaciones de vulnerabilidad. Señalar que la puesta en marcha de las políticas y redes de infancia se ha duplicado en los años 2012, 2013 y 2014 pasando de 400 actividades en el año 2011 a alrededor de 800 a fines del año 2012.

En el mes de noviembre del año 2013, dentro de las políticas y redes de la infancia se pone en marcha, un plan de seguridad vial para escolares vulnerables del sector denominado Lo Herminda, el cual tiene como objetivo principal que los niños se vayan a la escuela a pie y de manera autónoma, además se tiene como objetivo secundario evitar la deserción escolar, asegurando su asistencia a clases.

El proyecto “Ruta segura”, consiste en que alumnos del colegio Santa María de Peñalolén, realicen su recorrido desde la casa hacia la escuela y desde esta hacia la casa de manera segura y al cuidado de los vecinos o padrinos, los cuales tienen que estar atentos a cualquier situación de emergencia que soliciten los niños/as. Los vecinos son principalmente comerciantes del sector los cuales al estar ubicados en el recorrido ayudan para vigilar que se desarrolle en calma y estar atentos para poder llamar a carabineros ante cualquier situación que lo amerite, los padrinos son apoderados o profesores los cuales están colaborando como acompañantes en el recorrido.

Las acciones que se realizan se enmarcan en 4 etapas; (i) el municipio crea un mapa de movilidad a pie, con el fin de impulsar el camino escolar seguro, en este mapa se fija la ubicación del colegio, las calles y pasajes que comprende la “Ruta Segura”, (ii) arreglar las aceras y la señalización de las rutas, reparación y mejoras de luminarias y del entorno de la escuela, (iii) se capacita a los apoderados, vecinos y dueños de negocios cercanos al colegio, bajo el concepto de “padrinos”, (iv) charlas educativas a los estudiantes y docentes. En la evaluación del programa se estableció que disminuyeron las tasas de accidentabilidad de tránsito en un 37%, a demás bajaron las tasas de delitos y robos en el trayecto.

Como conclusión general esta incitativa logra principalmente la participación de los niños/as y sus familias.

En una segunda etapa el 6 de noviembre del año 2015 se inaugura la segunda “Ruta Segura”, esta ruta estará enfocada en los Colegios Carlos Fernández Peña, Luis Arrieta Cañas, colegios emplazados en el sector de la Faena. (Comunicaciones, 2015)

2.3.5. Conclusiones en referencia a los casos relevantes.

En la primera iniciativa, los proyectos de EE.UU a diferencia con los de Europa carecen de variables urbanas que se relacionan con la ciudad en general y quedan aislados en sí mismo como un recorrido de los niños/as asistido por sus padres. Se denota la existencia de cierta debilidad en los proyectos desarrollados en Barcelona en cuanto a generar espacios urbanos nuevos que posean la capacidad de ser usados por los niños, sin embargo en el caso de los proyectos en Madrid existe un fuerte énfasis en la generación de espacios urbanos. El énfasis de una estrategia educativa en el caso de los proyectos en Barcelona, se ve como una fortaleza, se reconoce la capacidad de querer generar

educación sobre la relación de las personas con la ciudad y la familia, siendo la infancia y su el recorrido diario hacia el colegio la manera más adecuada.

Es importante resaltar que la problemática en todos los proyectos será transversal y en la mayoría, por no decir todos tendrán diferencias en los objetivos y su metodología, las cuales deberán adaptarse y considerar; la ciudad, el tipo de barrio, el colegio, la cultura del lugar, el clima, la vegetación, el organigrama institucional a nivel local, los proyectos educativos, etc.

Los circuitos de desplazamiento que fomentan la autonomía de los niños/as se encuentran en todos los casos, de diferentes maneras, pero con un mismo fin, la diferencia se dará en cuanto al enfoque educativo que cada actor relevante le entregara.

Como conclusión señalar que los circuitos de desplazamiento que fomentan la autonomía nacen de la coordinación de distintas instituciones, y poseen una fuerte participación ciudadana, estos se transformaran en un proyecto educativo a medida que tengan un énfasis en la relación que tiene la ciudad con los niños/as y estos últimos con su colegio y familia. Las variables como seguridad vial, seguridad ciudadana, un buen nivel de urbanización, vida saludable, por nombrar algunas tendrán diferenciación dependiendo del contexto en el que se encuentren.

Los conceptos que se desprenden en los distintos casos internacionales; principalmente son dos; circuitos de desplazamiento que fomentan la autonomía de los niños/as y proyecto educativo, estos se desarrollaran en el ámbito técnico y espacial.

Como proyecto educativo se entenderá como el medio para cumplir los objetivos generales de cada iniciativa, tales tendrán variados enfoques desde los colegios, los ayuntamientos y organismos públicos-privados que se vinculan.

En referencia a los circuitos de desplazamiento tendrán un fuerte énfasis en lo espacial, principalmente en lo que se refiere al diseño del espacio urbano para acoger el caminar y el tránsito de bicicletas, estos dos medios serán los más recomendados y a través de ellos se elaboraran los proyectos educativos que tendrán diferentes matices según el lugar geográfico y el sistema administrativo de los ayuntamientos. Las prioridades que se darán a uno u otro serán decisiones propias de los diagnósticos de los proyectos.

El desarrollo de los dos conceptos anteriores será especificado por la mayoría de los autores como “El Camino Escolar”, así lo señala (Observatorio de la sustentabilidad Fundacion Cristina Enea , 2012, p. 39).

“El camino escolar es una vía de circulación preferente elegida entre los recorridos más utilizados por los alumnos, que facilita que ir a la escuela sea de nuevo una experiencia de autonomía y contacto directo de los niños y niñas con su entorno cotidiano, sus barrios, sus gentes, utilizando modalidades no contaminantes como son andar o la bicicleta. Para ello es necesario, implicar tanto a la comunidad escolar como al barrio en el que se encuentra la escuela, para hacer de estos trayectos vías de circulación y paseo más seguros para los escolares”.

A continuación se muestra una tabla con un resumen del estudio de los casos relevantes;

Nombre del Caso	Pais / Ciudad	Como surge	Para que	Desde que modelo	Objetivos	Quienes Interviene	Metodologia	Evaluacion
Proyecto Madrid a Pie, Camino seguro al cole	España/Madrid	Desde la sinergias de varios proyectos en el año 2007	Para favorecer la autonomía, Para construir ciudad, Para fomentar la participación, Para mejorar la salud de todos	Teoría y practica de Francesco Tonucci, las experiencias de otras ciudades	Para contribuir a la Ciudad, Para darle participación a la Infancia, Para mejorar la movilidad, la salud, la calidad de aire de toda la población	23 centros educativos, 4 áreas de gobierno, Agenda 21, Policía Municipal, 3 Asesores de Acción Educativa, 6 Informadores Medioambientales	Enfocado en el centro educativo; Fase de inscripción, organización de un grupo de trabajo, Organización de un foro, Fase de recogida de información, Implementación cinco líneas de actuación, Fase final de evaluación y seguimiento	Desde el Contexto educativo; mayor conciencia del alumnado y familias respecto a la movilidad y la autonomía de la infancia, Desde la Administración Municipal; se avanza en mejorar la coordinación Interdepartamental a nivel municipal
Camino escolar, espacio amigo* en la ciudad de Barcelona	España/Barcelona	En el año 1999-2000, nace una iniciativa desde el Instituto de Educación del Ayuntamiento de Barcelona en conjunto con la Dirección de Movilidad	Para que los niños/ os ganen autonomía personal, responsabilidad y calidad de vida, para promover la participación ciudadana y corresponsabilidad en aprovechar las oportunidades de educación y aprendizaje del medio social y cultural.	Desde un modelo propio	Que los niños/ os posean; Autonomía y seguridad, salud y calidad de vida, derecho a la participación, educación para la ciudadanía y en valores, relación con el conocimiento social y cultural mas próximo.	Todo el profesorado de las escuelas, toda la comunidad educativa, Las Ampas y familiares en general, Asociaciones de barrio, Administración Municipal.	Evaluación inicial o diagnostico, Diseño del proyecto específico y "acordado" de cada centro escolar, Implementación de los proyectos, Evaluación de cada proyecto.	Construir un modelo coparticipativo, Generar contextos participativos en los niños/ os, generar una comunicación entre los agentes.
Safe Routes to School programs	Estados Unidos	Como concepto se inicia en el año 1970 en Odense Dinamarca, sin embargo a partir del año 1997 se desarrolla en Estados Unidos de manera exitosa.	Para activar y animar a los niños de caminar y andar en bicicleta a la escuela, Para fomentar así un estilo de vida saludable y activo desde una edad temprana. Para facilitar la planificación, desarrollo y ejecución de proyectos y actividades que mejorarán la seguridad y reducir el tráfico.	Los programas utilizan una combinación de actividades; educación, estímulo, de aplicación y de ingeniería, y por ultimo la evaluación que será incorporado en cada una de estas áreas.	Cada escuela pondrá el énfasis en algún elemento del modelo.	Colegio, comunidad, gobierno local	Reunir a las personas adecuadas, celebrar una reunión inicial, Recopilar información e identificar problemas, Identificar soluciones, Hacer un plan, Financiar el plan, ley sobre el plan, Evaluar, realizar mejoras y mantenerse en movimiento.	Se podrá evaluar antes, durante o después, y se plantea la evaluación en 6 pasos: Planifique el programa y recopile de la información, Objetivos de escritura; Decidir que, como y cuando medir, Llevar a cabo el programa y supervisar el progreso, Reunir información e interpretar los resultados, Utilice los
Programa de implantación de caminos escolares seguros. Zona Tendillas Sur	Argentina/Cordova	Surge en el año 2013 desde la iniciativa del Ayuntamiento de Córdoba, principalmente desde la Delegación de Movilidad, Accesibilidad y Transporte y con la colaboración de la Delegación de Educación	Educación y sensibilizar hacia modos de movilidad sostenible formando a ciudadanos mas responsables y comprometidos con su entorno urbano, crear actitudes y motivaciones positivas hacia la movilidad infantil sostenible	Desde un modelo basado en una campaña de de concienciación, que se logra en dos fases.	Dentro de sus objetivos principales esta; reducir el número de vehículos dentro del casco historio, cambio de los modos de movilidad, hábitos saludables de movilidad, y principalmente potenciar en las familias el caminar, el uso de bicicletas y el bus.	La comunidad educativa; Asociación de Padres y Madres, Equipos Directivos, Familias, Docentes, Escolares	Reunión con todos los equipos directivos, asociación de madres y padres de los centros escolares, Creación de grupos de trabajo en los centros escolares, Diseño, elaboración y distribución de un boletín informativo, Formación al profesorado y promoción del material didáctico, Recogida de datos sobre hábitos de movilidad y su posterior análisis de datos.	Como resultado se denota una coordinación e implicación interdepartamental muy importante entre las delegaciones de Movilidad, Seguridad, Educación, Infraestructura y Prensa, otros aliados importantes serán los comerciantes.
Plan de seguridad vial para escolares vulnerables*, comuna de Peñalolén	Chile/Peñalolén	El desarrollo de políticas y redes de infancia de la comuna de Peñalolén comienzan a desarrollarse desde el año 2007	(i) promoviendo la vida saludable para los niños/as, planteando un cambio de vida, (ii) detectando e interviniendo situaciones de riesgo para el desarrollo de los infante juveniles, (iii) una atención especializada e integral y de calidad para las situaciones de vulnerabilidad.	Se van desarrollando desde un trabajo interdisciplinario que parte desde la comunidad hacia las familias para terminar enfocados en los niños/as, y se enmarcan en tres campos de acción	objetivo principal que los niños se vayan a la escuela a pie y de manera autónoma, además se tiene como objetivo secundario evitar la deserción escolar	Los vecinos son principalmente comerciantes del sector los cuales al estar ubicados en el recorrido ayudan para vigilar que todo se desarrolle en calma y estar atentos para poder llamar a carabineros ante cualquier situación que lo amerite, los padrinos son apoderados o profesores los cuales están colaborando como acompañantes en el recorrido.	Las acciones que se realizan podemos señalar estas 4 etapas;	En la evaluación del programa disminuyeron las tasas de accidentabilidad de tránsito en un 37%, de delitos y robos en el trayecto.

Tabla N° 1 resumen estudio de casos relevantes (Fuente: elaboracion propia).

Capítulo III.

Procedimientos metodológicos.

3.1. Presentación de los procesos metodológicos

3.1.1. Introducción a la Metodología.

Antes de iniciar este capítulo, habría que señalar que al inicio del estudio se establecía el análisis de dos casos de estudio diferenciados por su nivel socioeconómico, específicamente a dos colegios de la Región Metropolitana, (i) Colegio Compañía María, ubicado en la comuna de Las Condes, nivel socioeconómico ABC, (ii) Colegio Millahue, ubicado en la comuna de Cerro Navia, nivel socioeconómico D. Ahora bien, durante meses se contactó a los Directores de los colegios mostrando interés en permitir desarrollar el estudio en tales establecimientos educacionales, lamentablemente en el caso del Colegio Millahue no fue posible ni siquiera plantear los términos de la investigación, en circunstancias que se había concretado una reunión, por otro lado el Colegio Compañía María mostro un interés al inicio, pero al final no tuvo la disposición de concretar el desarrollo de la metodología. Al no poder desarrollarse la metodología como estaba estructurada desde el inicio la cual consistía en líneas generales, realizar grupos de discusión y análisis morfológicos del área circundante a los establecimientos, se optó por adaptar la metodología. A continuación se detallan un resumen del cómo se plantea la metodología de esta investigación.

3.1.2. La justificación del alcance investigativo

Se realizara un trabajo de campo en el colegio Puerto Futuro de la Comuna de Pudahuel realizando la metodología que se tenía desarrollada desde el inicio del estudio, a modo de diferenciar de igual manera a los niños/as por su nivel socioeconómico y al no haber tenido una buena acogida y en algunas casos una negativa en colegios ABC, de igual manera se realizaran encuestas a niños/as que pertenecen a colegios de comunas ABC. El alcance investigativo se justifica, desde distintas perspectivas; (i) Calidad de Urbanización, son

claramente opuestos, por un lado el colegio Puerto Futuro se encuentra inmerso en una población de viviendas sociales con 25 años de historia, de la comuna de Pudahuel, un sector el cual tiene una calidad muy baja de urbanización, por otro lado el análisis de encuestas a niños/as ABC, los cuales tienen una buena calidad de la urbanización del espacio público, (ii) Acceso al transporte público/privado de los niñas/os, en el estudio de la autonomía de los niños/as es relevante determinar cuál es el medio de transporte que ocupan, estos dos grupos socioeconómicos.

3.1.2.1. Contextualización de las comunas

A continuación se presenta una tabla con datos básicos de su geografía y población, donde se realizaron los distintos instrumentos, (Sistema Nacional de información Municipal, 2016);





Comuna	Pudahuel	
Superficie comunal KMS2	197	
Provincia	Santiago	
Region	Metropolitana	
Pobalcio Comunal (fuente INE)	230,833.0	
Comuna	Las Condes	
Superficie comunal KMS2	99	
Provincia	Santiago	
Region	Metropolitana	
Pobalcio Comunal (fuente INE)	281,623.0	
Comuna	Peñalolen	
Superficie comunal KMS2	54	
Provincia	Santiago	
Region	Metropolitana	
Pobalcio Comunal (fuente INE)	241,576.0	
Comuna	Con Con	
Superficie comunal KMS2	76	
Provincia	Valparaíso	
Region	Valparaíso	
Pobalcio Comunal (fuente INE)	47,447.0	

Tabla N°2, Información geográfica y poblacional básica.

En referencia a los niveles socioeconómicos a los que pertenecen las comunas es necesaria precisar que todas las ciudades y comunas poseen en general todos los grupos socioeconómicos, pero en diferentes porcentajes (Adimark, 2016).

Se presenta a continuación los niveles socioeconómicos de las comunas en las cuales se ubican los colegios donde se desarrollaran los distintos instrumentos metodológicos, (Asociacion Investigadores de Mercado, 2016);

1-Comuna de Pudahuel Nivel socioeconómico D

"Barrios

Construcción de tipo económico con ampliaciones y agregados. Casa pequeña, de unos 50 m2 aprox. Si es sólida carece de terminaciones o tiende a estar muy deteriorada por falta de mantención" (Asociacion Investigadores de Mercado, 2016). A continuación se muestra la imagen donde se grafica el alcance de este grupo en la Región Metropolitana, abarcando las comunas de Renca, Quinta Normal, Pudahuel, La Granja, La Pintana, El Bosque, Lo Espejo, San Ramón, Cerro Navia, Conchalí, Pedro Aguirre Cerda.

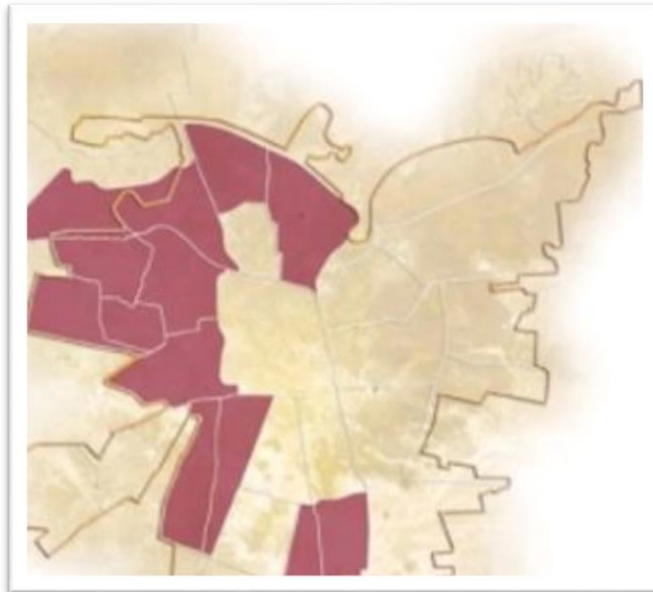


Imagen 1 (Fuente (Asociacion Investigadores de Mercado, 2016))

2-Comuna de Las Condes Nivel socioeconómico AB

“Barrios

Generalmente homogéneos, cuidados, con grandes áreas verdes, espaciosos, y de baja densidad. Aislados del resto de la ciudad, periferia.

Exterior de la Vivienda

Casa de gran tamaños, aisladas con amplios jardines y/o parques muy bien mantenidos. Departamentos pent-house, en edificios de lujo, finas terminaciones, excelente construcción y mantención. Rejas altas o de fierro. Portero electrónico. (Asociacion Investigadores de Mercado, 2016);

A continuación se muestra la imagen donde se grafica el alcance de este grupo en la región metropolitana, abarcando las comunas de Providencia, Las Condes, La Reina, Vitacura, Lo Barnechea;”

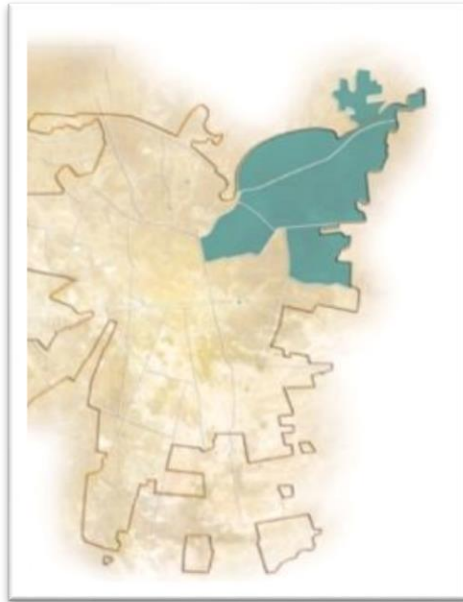


Imagen 2 (Fuente (Asociacion Investigadores de Mercado, 2016))

3-Comuna de Peñalolén Nivel socioeconómico C1.

“Barrios

Generalmente homogéneos. Áreas verdes bien cuidadas, mantención de exteriores en buen estado. Si pagaran arriendo éste es superior a UF20. Presencia de guardias privados; poca vida social en las calles.

Exterior de la Vivienda

Viviendas amplias, no siempre aisladas o departamentos en edificios de lujo o de construcciones nuevas, rodeados de jardines, estacionamiento privado, citó fonos.

La pintura, detalles en terminaciones son de buen gusto y calidad, en general son casas de más de 150 m2.”. (Asociacion Investigadores de Mercado, 2016);

A continuación se muestra la imagen donde se grafica el alcance de este grupo en la región metropolitana, abarcando las comunas de La Florida, sectores específicos de Las Condes, La Reina, Ñuñoa, Providencia, Peñalolén, Maipú y sectores de San Miguel

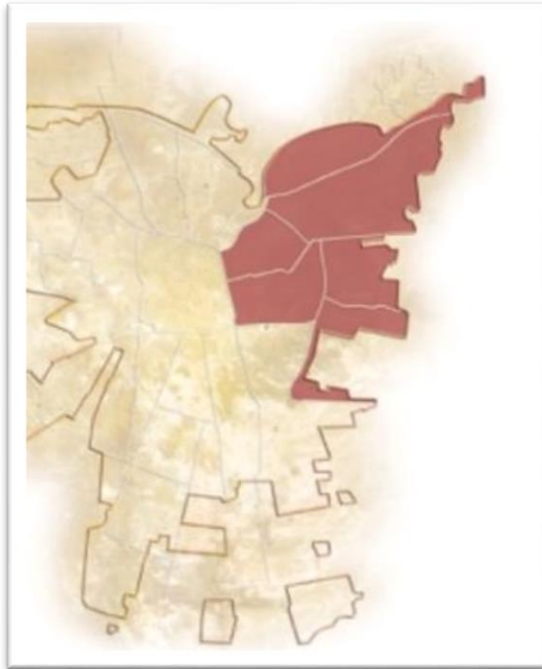


Imagen 3 (Fuente (Asociacion Investigadores de Mercado, 2016))

4-Comuna de Con Con Nivel socioeconómico C1.

Lamentablemente no existen análisis claros ni explícitos sobre cuál es el nivel socioeconómico de la comuna, sin embargo se logra una aproximación en base a dos fuentes que logran respaldar el catalogar esta comuna como C1;

En primer lugar los datos que nos entrega (Adimark, 2016).

Comunas	ABC1	C2	C3	D	E
Viña del Mar	14.2	22.7	25.4	30.0	7.7

Tabla N°3, Distribución N.S.E en hogares, fuente (Adimark, 2016).

En segundo lugar datos del congreso nacional el cual publica un Reporte Estadístico y Comunales del año 2012, en particular en sus indicadores sociales señala lo siguiente (Biblioteca del Congreso Nacional de Chile /BCN, 2016);

Pobreza en los hogares	2009
Pobre Indigente	387
Pobre No indigente	728
No Pobres	13.000
Total	14.115

Tabla N°4, Hogares según pobreza CASEM 2003-2009, fuente (Chile, 2015).

Analizando lo anterior podemos deducir que la comuna en su gran mayoría no es pobre y que comparándola con la comuna de Viña del Mar es preferentemente C2 y C3, ahora bien caracterizando según lo descrito en la comuna de Peñalolén se justifica aún más, que la comuna de Con Con.

3.1.2.2. Descripción de los colegios

Se desarrolla a continuación una pequeña descripción de los colegios a los que asisten los niños/as;

1-Colegio Puerto Futuro, comuna de Pudahuel, Región Metropolitana.

Dirección: Laguna Sur N° 8132.

Fecha de Fundación: 1 de marzo del año 2000.

Niveles Educación: Parvulario y Básica, mixto.

Jornada: Jornada Escolar Completa Diurna (JECD)

Dependencias: Municipal.

Objetivos: Su principal objetivo es educar a niños/as del sector de Pudahuel Sur, principalmente a niños/as en situaciones de pobreza.

“La visión como comunidad educativa nos proponemos educar ciudadanas y ciudadanos solidarios/as, responsables, capaces de promover y desarrollar armónicamente su vida personal familiar y social” (Corporación Municipal de Desarrollo Social, 2016).

Nivel socioeconómico: D

2-Colegio San Francisco de Asís, comuna de Las Condes, Región Metropolitana.

Dirección: Cerro Catedral Norte 12150

Fecha de Fundación: año 1983

Niveles Educación: Educación Parvulario, Educación general Básica y Educación Media, hombres y mujeres en salas separadas.

Jornada: Completa

Dependencias: Particulares

Objetivos: El colegio tiene por objetivo principal;

“Educamos jóvenes que amen la verdad y con la Gracia de Dios, trabajen para instaurar todas las cosas en Cristo”. (Colegio San Francisco de Asis, 2016).

Nivel socioeconómico: AB

3- Colegio Antupiren, comuna de Peñalolén, Región Metropolitana.

Dirección: Sánchez Fontecilla N° 11.232 (ex. 2140).

Fecha de Fundación: Sin antecedentes.

Niveles Educación: Desde Kinder hasta 4° medio.

Jornada: Antupirén trabaja con jornada escolar completa en los niveles de NB2 a NM4 (3° básico hasta 4° medio), y con jornada de mañana y tarde, en los niveles de pre básica (Kinder) y NB 1 (1° y 2° básico).

Dependencias: Particular.

Objetivos: El colegio tiene por objetivo principal; (Colegio Antupiren, 2016).

“El Colegio Antupirén forma personas, las cuales crezcan cultivando hábitos y valores, persiguiendo la autodisciplina y el autoaprendizaje, siempre guiados por todos los actores de nuestra organización educativa. La idea, es que nuestros alumnos busquen constantemente metas y objetivos; para ello, es fundamental la perseverancia, disciplina y motivación. Debido a ello, educaremos, en conjunto con la familia, tomando conciencia activa de la importancia de construir sus propios aprendizajes a través de los parámetros que busca lograr nuestro Colegio.”

Nivel socioeconómico: C1

4-. Colegio Altazor comuna de Con Con, Región Valparaíso.

Dirección: Calle maroto 630.

Fecha de Fundación: año 2002.

Niveles Educación: Desde Pre kínder a 4° básico.

Jornada: Completa

Dependencias: Particulares subvencionado.

Objetivos: No se denoto un objetivo.(Colegio Altazor, 2016)

Nivel socioeconómico: C1

3.1.3. Tabla resumen del proceso metodológico.

En la siguiente tabla resumen se muestra claramente el proceso metodológico, el cual se encuentra en relación con los objetivos específicos. Se señala que un mismo instrumento se aplicara para desarrollar a la vez varios objetivos, además en el cuadro describe cada instrumento.

OBJETIVO GENERAL	OBJETIVOS ESPECIFICOS	INSTRUMENTO METODOLOGICO	DESCRIPCION DEL INSTRUMENTO	APLICADO A	FUENTES DE INFORMACION	RESULTADO ESPERADOS	
La acción general del estudio se centra en identificar el grado de autonomía de los niños en el recorrido hacia el colegio y de vuelta a la casa.	1	Encuestas socioeconómico D	Grupo Encuesta realizada a niños y padres de un tercero básico, colegio Puerto Futuro, Comuna de Pudahuel.	niños entre 8 y 11 años y sus padres	Primaria, responden los niños y padres directamente	Conocer cual es el nivel de autonomía de los niños/as reflejado en porcentajes, desde la opinión de los niños y sus padres	
		Encuestas socioeconómico ABC	Grupo Se envió vía correo electrónico a los apoderados de tres colegios.	niños entre 8 y 11 años, y sus padres, colegio Alazor comuna de Con Con (Región de Valparaíso), Colegio San Francisco de Asís comuna de Las Condes (Región Metropolitana).	Primaria, responden los niños y padres directamente	Conocer cual es el nivel de autonomía de los niños/as reflejado en porcentajes desde la opinión de los niños y sus padres.	
		Entrevista abierta	Una entrevista abierta en la cual se plantea el estudio y se espera las opiniones y recomendaciones.	Director del Colegio Puerto Seguro	Primaria, responde directamente el director del colegio	El Director del colegio nos entregara recomendaciones y opiniones relevantes para saber de la autonomía de los niños/as.	
		Entrevista abierta	Una entrevista abierta en la cual se plantea el estudio y se espera las opiniones y recomendaciones.	Profesora en jefe del tercer año, Colegio Puerto Futuro, Comuna de Pudahuel	Primaria, responde directamente el director del colegio	La profesora en jefe nos contara en detalle y concretos sobre la autonomía de los niños/as.	
		Entrevista semi-estructurada	Una entrevista abierta en la cual se plantea el estudio y se espera las opiniones y recomendaciones.	Una experta del tema Marta Román Rivas	Primaria, la entrevista se realiza directamente con la experta en el tema.	Los resultados son una máxima, al poseer la autora un conocimiento extraordinario sobre el tema, sus recomendaciones y opiniones pasan a ser relevantes para colaborar en la investigación	
		Entrevista abierta	Entrevista en profundidad a la Secretaria Ejecutiva Consejo Nacional de la Infancia	María Estela Ortiz, Secretaria Ejecutiva Consejo Nacional de la Infancia, Educadora de Párvulos y Profesora Básica de la Universidad de Chile. Experta en políticas públicas de protección social, especialmente en infancia y educación.	Primaria, la entrevista se realiza directamente con la experta en el tema.	Experta que nos puede entregar un detallado análisis sobre el estado de políticas públicas que estén dirigidas hacia los derechos de los niños/as enfocados en la autonomía	
		Entrevista abierta	Entrevista en profundidad a la Coordinación de la Oficina de protección de derechos de la infancia (OPD).	Valentina Rojas Nofal Psicóloga.	Primaria, la entrevista se realiza directamente con la experta en el tema.	Es fundamental saber la opinión de una persona encargada y que trabaja directamente con los niños/as, en aspectos de vulnerabilidad, realizando iniciativas para la protección de los derechos de los niños/as.	
	Entrevista abierta	Entrevista en profundidad al Presidente de la Comisión Presidencial Pro Movilidad Urbana (CPMU).	Germán Correa Díaz ex-Presidente de la Comisión Asesora Presidencial Pro Movilidad Urbana	Primaria, la entrevista se realiza directamente con la experta en el tema.	Se espera que se entreguen recomendaciones y opiniones sobre la autonomía de los Niños/as en particular considerando que el objetivo de esta comisión es de mejorar la calidad de vida para chilenos y chilenos, con medidas que garanticen sistemas de transportes modernos, eficientes y accesibles, así como acciones que permitan mitigar los niveles de congestión que se registran en nuestras ciudades, el cual constituye un grave problema		
	2	Establecer que medios de transporte y sus tiempos de viajes, en relación a la Movilidad de los niños/as	Encuestas socioeconómico D	Grupo Encuesta realizada a niños y padres de un tercero básico, colegio Puerto Futuro, Comuna de Pudahuel.	niños entre 8 y 11 años y sus padres	Primaria, responden los niños y padres directamente	Se tendrán datos concretos sobre la movilidad de los niños/as, en cuanto a sus medios de transporte como también los tiempos.
		Encuestas socioeconómico ABC	Grupo Se envió vía correo electrónico a los apoderados de tres colegios.	niños entre 8 y 11 años, y sus padres, colegio Alazor comuna de Con Con (Región de Valparaíso), Colegio San Francisco de Asís comuna de Las Condes (Región Metropolitana).	Primaria, responden los niños y padres directamente	Se tendrán datos concretos sobre la movilidad de los niños/as, en cuanto a sus medios de transporte como también los tiempos.	
		Interpretar los requerimientos de los niños/as, en relación al Uso del espacio urbano por parte de los niños.	Grupo de discusión	Interpretación de fotografías.	niños entre 8 y 11 años de un tercero básico, colegio Puerto Futuro, Comuna de Pudahuel	Primaria, los niños conversan las fotografías	Poder saber las opiniones de los niños/as en cuanto al espacio urbano alrededor del colegio.
	3	Grupo de discusión	Interpretación de planos	niños entre 8 y 11 años de un tercero básico, colegio Puerto Futuro, Comuna de Pudahuel	Primaria, los niños realizan líneas en los planos	Primaria, los niños realizan líneas en los planos	Poder saber como los niños/as de cierta manera se referencian con respecto a su colegio y su casa.
		Encuestas socioeconómico D	Grupo Encuesta realizada a niños y padres de un tercero básico, colegio Puerto Futuro, Comuna de Pudahuel.	niños entre 8 y 11 años y sus padres	Primaria, responden los niños y padres directamente	Conocer específicamente los requerimientos de los niños/as y los padres en cuanto al espacio urbano alrededor del colegio.	
		Encuestas socioeconómico ABC	Grupo Se envió vía correo electrónico a los apoderados de tres colegios.	niños entre 8 y 11 años, y sus padres, colegio Alazor comuna de Con Con (Región de Valparaíso), Colegio San Francisco de Asís comuna de Las Condes (Región Metropolitana).	Primaria, responden los niños y padres directamente	Conocer específicamente los requerimientos de los niños/as y los padres en cuanto al espacio urbano alrededor del colegio.	
Entrevista abierta		Una entrevista abierta en la cual se plantea el estudio y se espera las opiniones y recomendaciones.	Director del Colegio Puerto Seguro	Primaria, responde directamente el director del colegio	Conocer las principales recomendaciones del director del colegio sobre cual sería el tratamiento que se le debería dar al espacio urbano alrededor del colegio.		

Tabla N° 5 resumen del proceso metodológico en función de los objetivos (Fuente: elaboración propia).

3.1.4. Plan de análisis del proceso metodológico

A continuación se presenta el Plan de análisis del proceso metodológico, en el cual para cada instrumento se desarrolla, una categoría de análisis; se describe el énfasis puesto en las distintas encuestas realizadas como también a los grupos de discusión y las entrevistas que se realizarán, además en la tabla se estima la ponderación de cada uno de los instrumentos que se realizarán:

GRUPOS	INSTRUMENTO METODOLOGICO	CATEGORIA DE ANALISIS	PONDERACION ESTIMADA
NIÑOS/AS	Encuestas Grupo socioeconómico D	En cuanto a los niños/as se analizarán los datos en base a la autonomía, el uso del espacio urbano y su movilidad, a este grupo socioeconómico tendrá un énfasis en saber si realizan su recorrido hacia el colegio de manera autónoma. En cuanto a los Padres el énfasis en saber cuales son sus requerimientos para desarrollar la autonomía de sus hijos.	15.0%
	Encuestas Grupo socioeconómico ABC	En cuanto a los niños/as se analizarán los datos en base a la autonomía, el uso del espacio urbano y su movilidad, se entiende que a este grupo socioeconómico tendrá un énfasis en saber si realizan su recorrido hacia el colegio de manera autónoma. En cuanto a los Padres se pondrá un especial énfasis en saber cuales son sus requerimientos para desarrollar la autonomía de sus hijos/as. A diferencia del grupo socioeconómico D, se espera que el grado de autonomía sea menor.	15.0%
	Grupo de discusión, Interpretación de planos y fotografías. niños entre 8 y 11 años de un tercero básico, colegio Puerto Futuro, Comuna de Pudahuel	Una ponderación baja, a raíz que entrega datos cualitativos los cuales aportan opiniones. Se analizarán los recorridos dibujados por los niños/as, un especial énfasis en el como ubican su colegio y de que manera realizan el trazado, en cuanto a las fotografías se espera que los niños/as entreguen sus opiniones sobre el entorno del colegio.	10.0%
	Grupo de discusión, Interpretación de planos y fotografías. niños entre 8 y 11 años de un tercero básico, colegio Puerto Futuro, Comuna de Pudahuel	Se analizarán los recorridos dibujados por los niños/as, un especial énfasis en el como ubican su colegio y de que manera realizan el trazado, en cuanto a las fotografías se espera que los niños/as entreguen sus opiniones sobre el entorno del colegio.	10.0%
PADRES	Encuestas Grupo socioeconómico ABC	En cuanto a los niños/as se analizarán los datos en base a la autonomía, el uso del espacio urbano y su movilidad, se entiende que a este grupo socioeconómico tendrá un énfasis en saber si realizan su recorrido hacia el colegio de manera autónoma. En cuanto a los Padres se pondrá un especial énfasis en saber cuales son sus requerimientos para desarrollar la autonomía de sus hijos/as. A diferencia del grupo socioeconómico D, se espera que el grado de autonomía sea menor.	15.0%
	Encuestas Grupo socioeconómico D	En cuanto a los niños/as se analizarán los datos en base a la autonomía, el uso del espacio urbano y su movilidad, a este grupo socioeconómico tendrá un énfasis en saber si realizan su recorrido hacia el colegio de manera autónoma. En cuanto a los Padres el énfasis en saber cuales son sus requerimientos para desarrollar la autonomía de sus hijos.	15.0%
COLEGIO	Entrevista abierta, Director del Colegio Puerto Seguro	Se busca principalmente la opinión de la persona que dirige el colegio en el ámbito académico, en este caso al ser un colegio vulnerable, se espera un énfasis en el ámbito social, en referencia a la autonomía de los niños/as.	5.0%
	Entrevista abierta, Profesora en Jefe del tercer año, Colegio Puerto Futuro, Comuna de Pudahuel	La profesora es la persona mas cercana a los niños/as en el colegio, es por lo cual el énfasis estará puesto en buscar antecedentes específicos que puedan aportar en relación a la autonomía de los niños/as, el uso del espacio alrededor del colegio y datos sobre la movilidad.	5.0%
EXPERTOS	Entrevista semi-estructurada, Una experta del tema Marta Román Rivas	En el transcurso de la investigación se ha realizado un análisis a sus investigaciones, sin perjuicio que sus recomendaciones sean importantes. Se busca que una persona experta del tema y autora del libro "Camino seguro Escolar", nos pueda entregar recomendaciones de autonomía diferenciada por su nivel socioeconómico, uso del espacio urbano alrededor de los colegios y también referencias sobre movilidad.	2.5%
	Entrevista abierta, María Estela Ortiz, Secretaria Ejecutiva Consejo Nacional de la Infancia. Educadora de Párvulos y Profesora Básica de la Universidad de Chile. Experta en políticas públicas de protección social, especialmente en infancia y educación.	En referencia a que esta investigación no esta enfocada en políticas publicas, pero sin embargo el énfasis que se busca es relevante en relación a como ve el estado los proyectos que se podrían desarrollar teniendo como foco de atención, la autonomía de los niños/as y el uso del espacio urbano alrededor de los colegios.	2.5%
	Entrevista abierta, Valentina Rojas Nofal Psicóloga, Coordinación de la Oficina de protección de derechos de la infancia (OPD, comuna de Cerro Navia.	Relevante desde el punto de vista de la vulnerabilidad de los niños/as de la comuna en referencia, en cuanto a como se plantea desde este organismo la autonomía de los niños/as.	2.5%
	Entrevista abierta, Germán Correa Díaz ex-Presidente de la Comisión Asesora Presidencial Pro Movilidad Urbana	Relevante desde el punto de vista de la movilidad, luego de realizar el informe solicitado por la Presidencia, sus opiniones sobre iniciativas que tengan el foco en la autonomía de los niños/as.	2.5%

Tabla N°6 Plan de análisis (Fuente: elaboración propia).

La metrología se agrupara en 4 grupos; los niños/as, los padres, el colegio y los expertos, lo que quedó de manifiesto en el plan de análisis ya expuesto.

3.1.5. Los niños/as

De manera de asegurar un protocolo sobre el cuidado de los niños/as, los instrumentos se realizaran junto a algunos de los padres de los niños/as o en presencia de la Profesora en jefe. Este protocolo deberá contar con la autorización por parte del Director del Establecimiento Educacional (la cual procede solo después de la entrevista), en relación a lo anterior, al Director del colegio Puerto Futuro se le envía un correo señalando muy claramente que a los niños/as no se les sacaran fotos, tampoco se realizaran grabaciones de audio ni video, y siempre tiene que estar alguna persona adulta, ya sea la profesora en jefe, apoderados, o alguien que represente a los niños/as.

Se realizara con un curso de 3° año básico. Esto fue preparado junto con un psicólogo infantil especializado el cual entrego ciertas pautas para relacionarse de buena manera con los niños/as, se tomó en cuenta ciertas indicaciones generales (i) ser muy claro en las indicaciones e instrucciones que se impartan, (ii) se deberá escuchar constantemente lo que pregunten, (iii) ser claros en las preguntas de las encuestas como así también en lo que se quiere lograr con la planimetría presentada, lo anterior es importante si se quiere entender cuáles son las percepciones de los niños/as se hace relevante para poder establecer sus opiniones, comentarios y exigencias en particular del recorrido diario hacia el colegio y el uso de los espacios urbanos alrededor de los establecimientos educacionales. Como punto de partida se realizara una pequeña introducción sobre el estudio para proceder a entregar la encuesta, esta tendrá una duración de 15 minutos en promedio.

3.1.5.1. Análisis de planos

En esta instancia se conformaran grupos de 4 alumnos a los cuales se les entregara un plano donde en el centro de este se encuentra la ubicación del colegio (en la imagen 3 se identifica con un cuadro negro la ubicación, señalar que los planos que se entregaron no consideraba el graficar la ubicación del colegio) y se les pedirá que de manera general indiquen su recorrido desde la casa hacia el colegio y el recorrido de vuelta en las tardes,

además de localizar lugares que frecuentan (en el caso que los niños/os vivan fuera de área del plano esto quedara señalado).

Con la realización de este instrumento se pretende analizar el grado de autonomía de los niños/as para realizar este camino solos, además de saber si usan algún espacio alrededor de los colegios, será importante saber si ellos son capaces de geo referenciarse e identificar el espacio, a continuación se detalla los puntos secuenciales que se le solicitaran a los niños/as;

1-Ubicar el colegio en el plano.

2-Recorrido de la casa al colegio en las mañanas.

3-Recorrido del colegio a la casa en las tardes.

4-Identificar lugares que frecuentan en los recorridos diarios.

A continuación se grafica el plano que se les entregara:

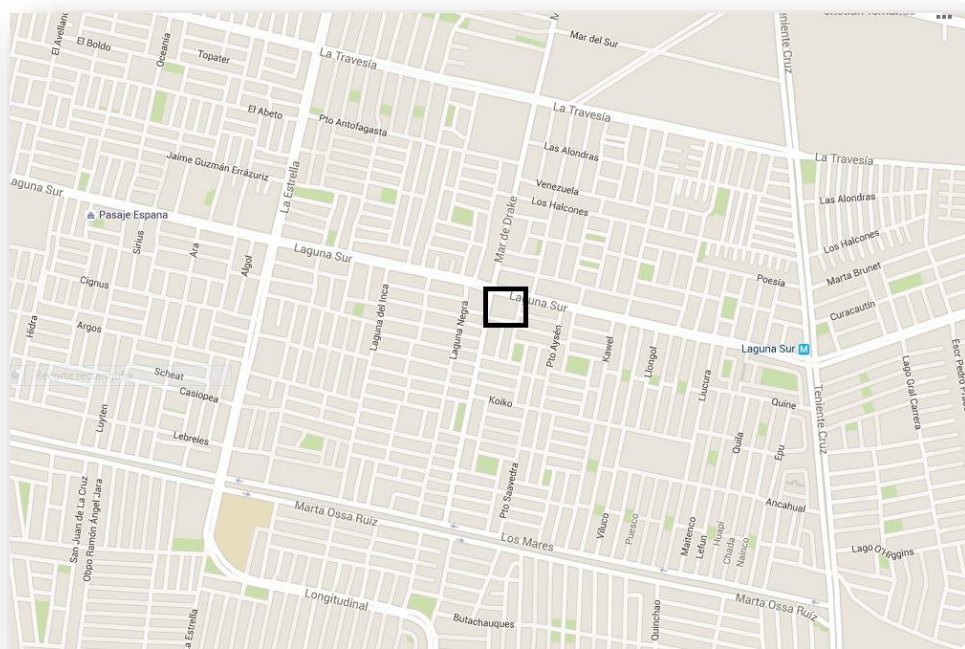


Imagen 4 (Fuente (Asociacion Investigadores de Mercado, 2016))

3.1.5.2. La opinión de los niños/as en base a fotografías

Con las fotografías se logra congelar un momento de la realidad física, en particular el espacio urbano alrededor del colegio Puerto Futuro, enfocado intencionalmente hacia el acceso, las veredas circundantes y las esquinas del colegio. En relación a lo anterior, se presentaran imágenes del alrededor del colegio para abrir una pequeña discusión sobre sus opiniones contrarrestadas con las del expositor en relación a estos espacios.

Las primeras fotografías (imagen 5, 6 y 7, las imágenes se presentan en los resultados), buscan interpretar que dicen los niños/as sobre el acceso del colegio y las calles laterales, éstas logran saber si usan estos espacios.

El segundo set de fotografías (imagen 8, 9, 10, y 11, las imágenes se presentan en los resultados), dan cuenta de las veredas que enfrentan el colegio y muestran claramente la avenida de su colegio, estas logran que entreguen su apreciación de las veredas y como ven la avenida principal.

Por último el foco de la cámara se dirige hacia las esquina del colegio (la intersección de Avenida Laguna Azul y Mar de Drake (imagen 12 y 13, las imágenes se presentan en los resultados), estas fotografías buscan saber cuál es la opinión de los niños/as, entendiendo a priori que es una esquina peligrosa.

3.1.5.3. Encuestas dirigidas hacia los niños/as (ver en anexo, la encuesta completa)

En cuanto a las encuestas, se realizaron para saber sobre la autonomía de los niños/as, su movilidad y en la segunda mitad saber sobre el uso del espacio urbano.

La encuesta se presenta con 17 preguntas en su mayoría de alternativas y al final algunas en las cuales se debe señalar la justificación de la afirmación o negativa. En el desarrollo las preguntas se estructuraran de la siguiente manera;

-Antecedentes muy generales, de la pregunta 1 a la 3, como nombre, dirección (señalar que solo se pidió esta como referencia siguiendo el protocolo establecido), y la edad.

- En relación a la Autonomía, las preguntas son la 4,7, 12, 13,15, y 16, en una primera parte con quien se van al colegio en las mañanas y en las tardes hacia la casa, para luego

preguntar sobre su interés en hacer este recorrido solo y cuáles serían las condiciones que deberían existir.

- En relación a su movilidad, las preguntas son la 5, 6, 8 y 9, el modo de transporte que ocupan en las mañanas y en las tardes, y el tiempo de recorrido.

- En relación al uso del espacio urbano, las preguntas son 10, 11, 14 y la 17, conocer si realizan alguna actividad después de clases, y de las condiciones que deberían existir para realizar alguna actividad alrededor del colegio después de clases, estas preguntas en particular, son más concretas buscando en su mayoría específicamente la afirmación o negativa solicitando especificar el porqué.

Importante recalcar que la autonomía de los niños en el recorrido diario hacia el colegio y la casa en las tardes es el centro del estudio, pero la autonomía está relacionada con el saber sobre su movilidad y el uso del espacio urbano.

A-Encuestas dirigidas hacia los niños/as tercero básico colegio Puerto Futuro, Comuna Pudahuel.

En relación a las encuestas se realizaran a 22 niños/as de un 3º básico, entre 8 y 11 años de edad, la diferencia de edad se explica por lo manifestado por la profesora en jefe, la cual explica que es un colegio vulnerable de la comuna Pudahuel, y los niños/as repiten de cursos por variadas razones.

De manera de asegurar un protocolo sobre el cuidado de los niños/as esto se realizara junto a algunos de los padres de los niños. Este protocolo deberá contar con la autorización por parte del Director del Establecimiento Educacional (la cual procede solo después de la encuesta en profundidad).

B-Encuestas dirigidas hacia los niños/as del grupo socioeconómico ABC.

En relación a las encuestas a los niños/as, del grupo socioeconómico ABC, estas se realizaran a niños/as de 11 años de edad, de tres colegios;

1-Colegio San Francisco de Asís, comuna de Las Condes, Región Metropolitana, se le enviaran vía correo electrónico a 30 apoderados de un sexto básico, para que los niños/as respondan junto a sus padres, cumpliendo con el protocolo de cuidado de los niños/as.

2- Colegio Antupiren, comuna de Peñalolén, Región Metropolitana, se le enviarán vía correo electrónico a 30 apoderados de un sexto básico,, para que los niños/as respondan junto a sus padres, cumpliendo con el protocolo de cuidado de los niños/as.

3. Colegio Altazor comuna de Con Con, Región Valparaíso, se le enviarán vía correo electrónico a 30 apoderados de un sexto básico, para que los niños/as respondan junto a sus padres, cumpliendo con el protocolo de cuidado de los niños/as.

3.1.6. Los padres

3.1.6.1. Encuestas dirigidas hacia los padres (ver en anexo, la encuesta completa)

En cuanto a las encuestas, se realizarán para saber sobre la autonomía de los niños/as, su movilidad y en la segunda mitad saber sobre el uso del espacio urbano.

La encuesta se presenta con 17 preguntas en su mayoría de alternativas y al final algunas en las cuales se debe señalar la justificación de la afirmación o negativa. En el desarrollo las preguntas se estructurarán de la siguiente manera;

-Antecedentes muy generales, de la pregunta 1 a la 3, como nombre, dirección (señalar que solo se pidió esta como referencia siguiendo el protocolo establecido), y la edad.

- En relación a la Autonomía, las preguntas son la 4,7, 12, 13,15, y 16, en una primera parte con quien se van al colegio en las mañanas y en las tardes hacia la casa, para luego preguntar sobre su interés en hacer este recorrido solo y cuáles serían las condiciones que deberían existir.

- En relación a su movilidad, las preguntas son la 5, 6, 8 y 9, el modo de transporte que ocupan en las mañanas y en las tardes, y el tiempo de recorrido.

-En relación al uso del espacio urbano, las preguntas son 10, 11, 14 y la 17, conocer si realizan alguna actividad después de clases, y de las condiciones que deberían existir para realizar alguna actividad alrededor del colegio después de clases, estas preguntas en particular, son más concretas buscando en su mayoría específicamente la afirmación o negativa solicitando especificar el porqué.

Importante recalcar que la autonomía de los niños en el recorrido diario hacia el colegio y la casa en las tardes es el centro del estudio, pero la autonomía está relacionada con el saber sobre su movilidad y el uso del espacio urbano.

A-Encuestas dirigidas hacia los padres del tercero básico colegio Puerto Futuro, Comuna Pudahuel.

Se realizaran encuestas a los padres del curso 3º básico del colegio Puerto Futuro, comuna de Pudahuel, estas se encuentran en concordancia con las encuestas de los niños/os, para contrarrestar las respuestas enfocadas en un mismo criterio.

B-Encuestas dirigidas hacia los padres del grupo socioeconómico ABC.

En relación a las encuestas de los padres, del grupo socioeconómico ABC, estas se realizaran a padres de tres colegios;

1-Colegio San Francisco de Asís, comuna de Las Condes, Región Metropolitana, se le enviarán vía correo electrónico a 30 apoderados de un sexto básico, para que los niños/as respondan junto a sus padres, cumpliendo con el protocolo de cuidado de los niños/as.

2- Colegio Antupiren, comuna de Peñalolén, Región Metropolitana, se le enviarán vía correo electrónico a 30 apoderados de un sexto básico, para que los niños/as respondan junto a sus padres, cumpliendo con el protocolo de cuidado de los niños/as.

3. Colegio Altazor comuna de Con Con, Región Valparaíso, se le enviarán vía correo electrónico a 30 apoderados de un sexto básico, para que los niños/as respondan junto a sus padres, cumpliendo con el protocolo de cuidado de los niños/as.

3.1.7. El colegio

3.1.7.1. Entrevista en profundidad al Director de los colegio Puerto Futuro.

Una entrevista en la cual se tiene que presentar de manera detallada el propósito de la investigación realizando una exposición. En esta entrevista se le preguntaran todos los aspectos relacionados con la investigación, en particular cuáles son sus apreciaciones, recomendaciones, etc., esta entrevista nos entregara un análisis detallado desde su visión educativa.

3.1.7.2. Entrevista en profundidad Profesor en Jefe del curso tercero básico, colegio Puerto Futuro.

Una entrevista que es importante, al ser la profesora en jefe la persona que esta con los niños/as gran parte del tiempo, es la persona que los recibe en las mañanas, la que sabe de cómo es su situación familiar, etc. También saber de su opinión y recomendaciones sobre la autonomía de los niños/as.

3.1.8. Expertos en la materia

3.1.8.1. Entrevista en profundidad a la Secretaria Ejecutiva Consejo Nacional de la Infancia

Una visión de una experta en políticas públicas en infancia y educación, la cual entregara ciertas recomendaciones fundamentales, en relación a cómo ve el estado los proyectos que se podrían desarrollar teniendo como foco de atención, la autonomía de los niños/as y el uso del espacio urbano alrededor de los colegios.

3.1.8.2. Entrevista en profundidad al Presidente de la Comisión Presidencial Pro Movilidad Urbana (CPMU).

Una visión de un experto en Transporte, entregara observaciones para el desarrollo del estudio en el ámbito de la movilidad.

3.1.8.3. Entrevista en profundidad a la Coordinación de la Oficina de protección de derechos de la infancia (OPD).

Esta entrevista entregara una visión sobre los proyectos desde el punto de vista integral de expertos en programas enfocados en la infancia, y en particular proyectos que se desarrollan a escala comunal y que tienen como centro los derechos fundamentales de los niños/as.

3.1.8.4. Entrevista en profundidad a Marta Román Rivas (experta en temas relacionados con camino escolar seguro).

Esta entrevista se estructura en 5 partes y la duración de esta será de una hora aproximadamente.

1-En una primera parte se le presentara el contexto en el cual se encuentra la investigación.

2-Una pregunta fundamental será que nos pueda definir en su opinión experta, que es para ella la autonomía de los niños/as.

3-Se le preguntara su opinión sobre la autonomía de los niños/as diferenciada por su nivel socioeconómico, que apreciaciones nos puede señalar. Se señalará que niveles socioeconómicos se están estudiando y de manera general como es su representatividad en el contexto de Santiago de Chile.

4-Luego se le planteara en relación a la movilidad de los niños/as, cual sería en su opinión la situación más plena para lograr la autonomía, y que acciones son prioritarias para lograr lo anterior.

5-Por último, en su opinión que requerimientos mínimos debería haber en el espacio urbano alrededor de los establecimientos educaciones para lograr desarrollar su autonomía.

Con estas preguntas y planteamientos se espera que se pueda desarrollar la entrevista, alcanzando abarcar de manera completa los objetivos de la investigación.

3.2. Presentación de resultados

Los resultados se presentaran siguiendo la misma estructura de los 4 grupos de la metodología; los niños, los padres, el colegio y los expertos en la materia, una vez analizado los resultados se pasara a realizar una verificación en cuanto al cumplimiento de los objetivos y al final de los resultados discutir la hipótesis de manera general.

3.2.1. Los niños/as

3.2.1.1. Análisis de los planos que desarrollaron los niños/as

Los niños/as ubican muy rápido en el plano su colegio, son muy precisos en dibujar el recorrido que realizan desde la casa hacia el colegio, esta precisión es muy importante para fomentar su autonomía, puesto que reconocen muy claramente las calles por donde transitan, como también las esquinas por donde tienen que doblar, y es aún más relevante si se considera que lo están señalando en un plano. Cuando se trata de distancias cortas se podría pensar que es más fácil para ellos, pero en el análisis de los planos vemos que existen distancias que superan los 500 metros, y lo realizan de igual manera. De todas maneras hay que señalar que no todos los niños/as lograron desarrollar el recorrido que realizan, estos solo ubicaron la ubicación de sus casas y la del colegio.

Analizar comparativamente en cuanto a su nivel socioeconómico la autonomía de los niños/as.

3.2.1.2. Resultados en cuanto a la opinión de los niños/as en base a fotografías

Este set fotográfico es del colegio, y no un análisis morfológico, por lo cual las observaciones que se presentan solo responden a lo manifestado por los niños/as. Se conformaron grupos de 4 a 5 alumnos a los cuales se les entrego una de estas fotografías, luego se les pidió que discutieran y entregaran sus opiniones, a continuación se detallan lo que manifestaron.



Imagen 5 (fuente propia)



Imagen 6 (fuente propia)

Imagen 5, manifiestan claramente que existían un árbol grande (con la flecha roja se indica la ubicación de este) justo al frente de la fachada, el cual fue retirado por la Municipalidad. Imagen 6, esta imagen corresponde a la Calle Puerto Barroso (costado oriente del colegio), los niños/as manifiestan que no les gusta los grafitis en las paredes, expresan que se ve feo y sucio.



Imagen 7 (fuente propia)



Imagen 7, esta imagen corresponde a la fachada principal del colegio por avenida Laguna Azul, los niños/as en su mayoría expresan que faltan árboles y pasto, en general también señalan que este espacio es chico.



Imagen 8 (fuente propia)



Imagen 9 (fuente propia)

Imagen 8, esta imagen corresponde a la avenida Laguna Azul, los niños/as expresan claramente que es peligrosa y no que les gusta.

Imagen 9, esta imagen corresponde a la fachada principal del colegio por avenida Laguna Azul, señalan que no pueden caminar bien por ahí, además manifiestan que les molestan los autos.



Imagen 10 (fuente propia)



Imagen 11 (fuente propia)

Imagen 10, esta imagen corresponde a la fachada principal del colegio por avenida Laguna Azul, señalan que este espacio es como el estacionamiento del colegio y no les gusta.

Imagen 11, esta imagen corresponde a la fachada principal del colegio por avenida Laguna Azul, los niños/as reconocen este lugar como la prolongación del estacionamiento pero señalan además que está cerca de la esquina y es peligroso.



Imagen 12 (fuente propia)



Imagen 13 (fuente propia)

Imagen 12, esta imagen corresponde a la vista hacia el sur de calle Mar de Drake (esquina de Avenida Laguna Azul con Calle Mar de Drake), señalan que esta esquina es peligrosa y sucia.

Imagen 13, esta imagen corresponde a la vista hacia el norte de calle Mar de Drake (esquina de Avenida Laguna Azul con Calle Mar de Drake), señalan que esta esquina es muy peligrosa porque han muerto personas.

3.2.1.3. Resultados a las encuestas realizadas a los alumnos de tercero básico, colegio Puerto Futuro. (Ver anexo).

En relación a las encuestas realizadas a los niños/as, está la respondieron solo 22 niños/as. Sobre la movilidad de los niños/as, se puede señalar que la mitad de los encuestados se va a pie al colegio y analizando el tiempo que se demoran se puede desglosar que viven cerca, ya que el tiempo que se demoran es de 10 minutos aproximadamente, se establece también que ninguno de los niños/as ocupa la bicicleta en este recorrido, el 47% responde que se va a pie y en general los medios de transporte son variados.

En relación a su autonomía, cuando se les pregunta si les gustaría irse solo al colegio en las mañanas y a la casa en las tardes, en promedio el 90% dice que sí, siguiendo con datos

de autonomía más del 86 % se va acompañado y un 15% se va solo, estos porcentajes son coincidentes con la pregunta ¿Si existieran las condiciones dadas para que pudieras irte solo en las mañanas y devolvarte a la casa en las tardes aceptarías? la cual el 86% responde que sí y el 14 % responde que no, siguiendo la idea se les pregunta ¿Qué condiciones deberían existir para irte solo en las mañanas y devolvarte a la casa en las tardes?, los niños/as expresan lo siguiente; sin hablar con extraños, hacer más canchas, que existan más árboles alrededor, que haya más presencia de carabineros en las calles, que no haya autos en las calles, estas condiciones se traducen en ciertas garantías que ellos piden que se podrían enmarcar en; seguridad, creación de espacios de esparcimiento y más arborización.

En relación con las actividades que realizan los niños/as después de salir del colegio, solo unos pocos respondieron y los que sí, señalan; fútbol, andar en patines, zumba, karate, entrenamiento, sin embargo cuando se les pregunta si realizan alguna actividad en algún lugar alrededor del colegio después de clases, el 90% realiza alguna actividad en el espacio público, siendo la plaza el destino principal. Se les pregunta si les gustaría desarrollar alguna actividad entretenida con los compañeros después de clases, respondiendo el 95% que sí, y el 68% responde que en el colegio y solo el 18% responde afuera del colegio. Cuando se les pregunta, si existieran las condiciones dadas para pudieras quedarte realizando alguna actividad alrededor del colegio, el 82% responde que sí, pero expresan sus condiciones; que exista fútbol, no realizar nada malo, realizar folclor, jugar en la plaza, con mi bicicleta, con mi celular. Es preciso hacer ciertas aclaraciones, la mayoría de los niños/as vive cerca del colegio, por ende cuando expresan que realizan alguna actividad alrededor del colegio, no se refieren en particular alrededor del colegio, sino espacios cercanos al domicilio. Ahora bien, analizando las respuestas de los niños/as, estos usan el espacio público y sus condiciones para ocuparlo son claras que están enfocadas en que existan espacios urbanos en los cuales se desarrollen actividades, preferentemente junto a sus compañeros.

3.2.1.4. Resultados a las encuestas realizadas a los niños/as del grupo socioeconómicos ABC. . (Ver anexo).

De todos los correos enviados solo responden 15 padres, los cuales además adjuntan las respuestas de sus hijos.

Sobre la movilidad de los niños/as se puede señalar que el 80% de los encuestados se va en auto al colegio y analizando el tiempo que se demoran se puede desglosar que el 50% viven cerca ya que el tiempo es de 10 minutos aproximadamente, se puede establecer también que ninguno ocupa la bicicleta en este recorrido, solo el 20% lo hace a pie y el 80% en auto, cabe destacar que ninguno de los encuestados ocupa transporte público ni transporte escolar.

En relación a su autonomía más del 100 % se va acompañado, este porcentaje se contrasta con el porcentaje que responde lo siguiente; ¿Si existieran las condiciones dadas para que pudieras irte solo en las mañanas y devolverte a la casa en las tardes aceptarías?, lo cual el 100% responde que sí, siguiendo la idea se les pregunta ¿Qué condiciones deberían existir para irte solo en las mañanas y devolverte a la casa en las tardes?, los niño/as expresan lo siguiente; que el colegio quede cerca de la casa, mayor seguridad, que existan ciclo vías, estas condiciones se traducen en ciertas garantías que ellos piden. Cuando se les pregunta si les gustaría irse solos en las mañanas al colegio y en la tardes a la casa, el 100% responde que sí.

Cuando se les pregunta si realizan alguna actividad después de salir de clases, el 80% responde que sí, sin embargo cuando se les pregunta si realizan alguna actividad en algún lugar alrededor del colegio después de clases, el 53% la realiza en el espacio público, siendo la plaza el destino principal. Se les pregunta si les gustaría que sus hijos desarrollen alguna actividad entretenida con los compañeros después de clases, responde el 100% que sí, y el 67% responde que en el colegio y solo el 4% responde afuera del colegio, y un 7% en las cercanías del colegio. Cuando se les pregunta, si existieran las condiciones dadas para que sus hijos, puedan quedarse realizando alguna actividad alrededor del colegio, el 100% responde que sí, pero expresan sus condiciones tales como; seguridad, ciclo vías y que la casa quedara cerca. Ahora bien analizando las respuestas, es claro que los niños/as ocupan el espacio público y las condiciones para ocuparlo son la seguridad y ciclo vías, además hay que recalcar que el 100 % está de acuerdo en hacer el camino hacia el colegio y la casa solos, de preferencia en bicicleta.

3.2.2. Los padres

3.2.2.1. Resultados a las encuestas realizadas a los padres de tercero básico, colegio Puerto Futuro. . (Ver anexo).

En relación a las encuestas realizadas a los padres, está la respondieron solo 14 padres. Señalar como primera cuestión que no necesariamente coincide lo que responden los padres y los niños/as, ya que no se cruzó esa información, por cuanto los apoderados evitan manifestar de quien son padres, por otra parte la mayoría no manifiestan sus razones, sobre todo en la última parte de la encuesta. Este estudio tiene como objeto de estudio los niños/as, por lo cual, las encuestas a los padres que analizamos a continuación son una verificación de lo que manifiestan los niños/as, como así también rescatar sus escasas opiniones.

Sobre la movilidad de los niños se puede señalar que la mitad de los padres encuestados señalan que su hijo se va a pie al colegio y analizando el tiempo que se demoran se puede desglosar que viven cerca, ya que el tiempo es de 10 minutos aproximadamente.

En relación a la autonomía de los niños/as el 71% responde que se van acompañados y un 21% responde que se van en furgón escolar (señalar que el 43% se va acompañado de un familiar que la mayoría de los casos era un hermano grande), estos porcentajes son coincidentes con la pregunta, ¿Si existieran las condiciones dadas para que pudieras irte solo en las mañanas y devolverte a la casa en las tardes aceptarías? la cual el 64% responde que sí y el 29 % responde que no, siguiendo la idea se les pregunta ¿Qué condiciones deberían existir para irte solo en las mañanas y devolverte a la casa en las tardes?, los padres manifiestan sus condiciones y las explicaciones del porque no, señalan; que son muy chicos, que es muy peligroso, cuando sean más maduros, que no hayan drogadictos ni gente mala, que existan alguien que vele para que los cuide. Se puede desglosar que existen condiciones que son dos principalmente; la edad de los niños/as, temas de seguridad, importante recalcar que un apoderado responde que sí, pero que alguien los cuide en su recorrido hacia el colegio y la casa.

En relación con las actividades que realizan los niños después de salir del colegio, el 71% responde que no, el resto que responde que sí, no señala cuales, sin embargo cuando se les pregunta si realizan alguna actividad en algún lugar alrededor del colegio después de clases, solo el 50 % responde, señalando que realizan alguna actividad en el espacio

público, siendo la plaza el destino principal. Se les pregunta también si les gustaría que sus hijos desarrollaran alguna actividad entretenida con los compañeros después de clases, respondiendo el 57% que sí, y el mismo porcentaje responde que en el colegio. Cuando se les pregunta, si existieran las condiciones dadas para que su hijo pudiera quedarse realizando alguna actividad alrededor del colegio, el 64% responde que sí pero no señalaron cuales.

3.2.2.2. Resultados a las encuestas realizadas a los padres del grupo socioeconómicos ABC. . (Ver anexo).

En relación a las encuestas realizadas a los padres, está la respondieron solo 15 padres. Hay que señalar que estas encuestas a diferencias de las encuestas realizadas por los niños/as del colegio Puerto Futuro, son coincidentes entre lo que responden los niños/as y los padres, esto último se explica porque se evidencia que los padres las respondieron junto con ellos, ya que los padres recibieron el correo electrónico.

3.2.3. El colegio

3.2.3.1. Desarrollo de la entrevista en profundidad al Director del colegio Puerto Futuro.

La entrevista se desarrolla en dependencias del colegio, específicamente en la oficina del director. Se le plantea en líneas generales la investigación, en particular cual es el objetivo general y cual será los instrumentos que se les aplicara a los niños/as y a sus padres, el director expresa entender la investigación y comienza a dar su apreciaciones inmediatamente, las cuales se pasan a enumerar para una mayor comprensión.

1- El director al enterarse sobre esta investigación, mostro interés inmediato sobre el tema, y con mucha voluntad coordina con la profesora en jefe la aplicación de los instrumentos a los niños/as.

2-El director deja en claro que el colegio Puerto Futuro es un colegio vulnerable, en cuanto a que los niños/as que asisten por lo general viven en malas condiciones tanto físicas como familiares, las cuales no ayudan a un buen crecimiento de los niños/as.||

3-Comentó que existe un curso de tercero básico que él considera que es un buen curso, pero son niños/as de distintas edades, ya que hay muchos de ellos que repiten los cursos, por las mismas razones que deja en claro al inicio de la entrevista, también señala que los padres de ese curso en particular son muy preocupados por los temas del colegio, por lo anterior expresa que ese es el curso que considera que es apto para desarrollar la metodología.

4-Cuando se le plantea sobre la autonomía de los niños/as, el director solicita que se le especifique más claramente, por lo cual se le vuelve a plantear que esta investigación está centrada en la autonomía de los niños/as en su recorrido diario desde la casa hacia el colegio y en las tardes desde el colegio hasta la casa, pues bien, el director expresa claramente que la mayoría de los niños/as en primer lugar vive cerca del colegio, y que la gran mayoría realizan este recorrido solos y a pie, sin embargo los más pequeños lo hacen acompañados ya sea de sus hermanos mayores o de sus familiares.

5-En relación al conocimientos sobre el estado del arte sobre iniciativas de “Camino seguro escolar”, el director plantea que desconoce sobre el tema y tiene alguna que otra referencia, pero muy lejana.

6-El director muestra interés por saber sobre el grado de autonomía de los niños/as, además de expresar que es una buena idea el promover iniciativas que busquen la autonomía de los niños/as.

Como conclusión el director del colegio coloca en contexto, en el cómo son los niños/as, desde el inicio de la entrevista, luego es claro su interés sobre la autonomía de los niños/as, y en especial en su recorrido diario hacia el colegio, esto es muy importante recalcar ya que la autoridad y coordinador en jefe en un establecimiento educacional se abre a querer saber sobre estos temas, al contrario de dos directores que ya en el inicio de la investigación e insistentemente se les planteo y no mostraron interés.

3.2.3.2. Desarrollo de la entrevista a la Profesora en Jefe

Como primera cuestión señalar que la entrevista fue realizada al momento que los niños/as contestaban las encuestas y desarrollaban los planos. Se le plantea de qué se trata la investigación y cuál es el objetivo, con lo cual la profesora comienza a comentar ciertos antecedentes que son relevantes;

1-Los niños/as en general llegan en las mañanas caminando y acompañados por adultos o hermanos mayores, y hace hincapié en señalar que cuando llueve en distintas épocas del año, existe una baja en la asistencia.

2-Señala que el entorno del colegio es muy peligroso para los niños/as, en cuanto a que la semaforización es deficiente y no existe frente al colegio algo que detenga a los autos que pasan muy rápido, por lo anterior considera que los niños/as tienen que tener mucho cuidado.

3-La profesora se manifiesta molesta, cuando se refiere a la poda de árboles que realizó la municipalidad sin preguntarle a nadie del colegio, estos árboles se encontraban frente a las salas por Avenida Laguna Azul, árboles daban mucha sombra en el verano y protegía el viento en el invierno, y daba una bonita imagen al frente del colegio.

4. Sobre la autonomía de los niños/as, se refiere que es muy bueno que ellos puedan desarrollarla sobre todo en el recorrido hacia el colegio y la casa en las tardes, pero el tema de la seguridad de los niños/as es para ella fundamental y considera que existe demasiada inseguridad en el sector para que ellos puedan realizar este camino de manera autónoma. La profesora se manifiesta en definitiva a favor sobre el desarrollo de la autonomía, sin embargo la seguridad de los niños/as está por encima, por lo que es contraria hasta que no existan las condiciones adecuadas.

3.2.4. Expertos en la materia

3.2.4.1. Desarrollo de la entrevista a la Entrevista en profundidad a la Coordinación de la Oficina de protección de derechos de la infancia (OPD).

Esta entrevista se lleva a cabo en las oficinas de la OPD, en la comuna de Cerro Navia. Se realiza una introducción sobre la investigación como primera parte. La Coordinadora muestra interés en la investigación indicando que conoce las iniciativas que se desarrollan en algunos países, además de conocer algunos autores como Francesco Tonucci. En particular nos expone que la OPD, está centrada en proteger a los niños/as vulnerables de la comuna, lo cual se realiza desde varias perspectivas, (i) realizando actividades entretenidas para los niños/as, (ii) creación y realización constante del consejo comunal de niños/as (iii) en cuanto a las denuncias sobre la vulneración de los derechos de los niños/as, una asistencia completa y seguimiento para solucionar los problemas que esto conlleva. En

su opinión y evidencia que tiene sobre la autonomía de los niños/as en la comuna, esta señala que se desarrolla un poco a la fuerza, ya que la mayoría de los niños/as desde las mañanas hasta la tarde quedan solos, por cuanto sus padres trabajan todo el día, y en pocos casos estos quedan al cuidado de alguien. La entrevistada recalca que es una comuna donde los niños/as en su mayoría son vulnerables, por temas de seguridad en especial los delitos asociados a narcotráfico, los más perjudicados son los niños/as señala, no solo porque algunos de los padres o familiares se ven involucrados directamente o indirectamente, sino porque las calles, pasajes, plazas y parques son literalmente son reclutados por las pandillas del sector.

3.2.4.2 Desarrollo de la entrevista en profundidad; a la Secretaria Ejecutiva Consejo Nacional de la Infancia, al Presidente de la Comisión Presidencial Pro Movilidad Urbana (CPMU).

Estas entrevistas se solicitaron en reiteradas ocasiones, ya sea vía correo electrónico como así también por teléfono, lamentablemente nunca se tuvo una respuesta.

3.2.4.3. Desarrollo de la entrevista en profundidad Marta Román Rivas (expertas en temas relacionados con camino escolar seguro).

Siguiendo la pauta establecida, pero se cambió el orden en vista que la entrevistada fue analizando los temas en el orden que se presenta a continuación;

1-En una primera parte se le presentara el contexto en el cual se encuentra la investigación.

Se coincide con autores y estudios en referencia al tema de la autonomía de los niños/as, esto fue importante para ratificar el estado del arte que se analiza en la investigación.

2-Una pregunta fundamental será que nos pueda definir en su opinión experta, que es para ella la autonomía de los niños/as.

Señala como primera cuestión que la autonomía de los niños/as, está en relación con las capacidades físicas y mentales que estos tengan para realizar actividades por si solos, sin la asistencia de sus padres o algún docente, lo que significaría que estos últimos realizaran un acto de amor hacia los niños/as otorgándoles la confianza necesaria. En cuanto al problema de la ausencia o perdida de la autonomía, señala que es un problema colectivo

que involucra a todos los actores, no solo a las familias y que la sobreprotección de los padres es el principal problema, luego nos plantea un muy buen ejemplo que sintetiza el problema y que es absolutamente coincidente en el cómo se plantea en esta investigación, (i) la primera campana de cristal es la sobreprotección de las familias, (ii) la segunda campana de cristal es el entorno social, un generador de dificultades para que no se de la autonomía de los niños/as, (iii) la tercera campana de cristal es la legislación y la normativa, la cual no establece en ninguno de sus cuerpos legales algún tipo de facilidades para desarrollar la autonomía.

5-Por último, en su opinión que requerimientos mínimos debería haber en el espacio urbano alrededor de los establecimientos educaciones para lograr desarrollar su autonomía.

Señala que no existe ninguna medida en cuanto al miedo que enfrentan los padres ante la posibilidad que su hijos desarrollen su autonomía ya sea en el recorrido diario hacia el colegio, como también desarrollar alguna actividad alrededor de estos, sin embargo manifiesta que es el ayuntamiento el organismo que tiene todas las herramientas necesarias para lograr ante todos los actores cambiar el modo de pensar. También señala que todas las mejoras en el espacio urbano que se proyectan en particular en los proyectos de camino escolar seguro, no evidencian cambios en la manera de pensar de los padres.

4-Luego se le planteara en relación a la movilidad de los niños/as, cual sería en su opinión la situación más plena para lograr la autonomía, y que acciones son prioritarias para lograr lo anterior.

Los niños/as son peatones y ciclistas por naturaleza, por lo cual se tendrán que realizar las acciones necesarias para entregar las mejores condiciones a los niños/as. Es importante llevar a cabo esto último incorporando conceptos que tengan el juego como promotor.

3-Se le preguntara su opinión sobre la autonomía de los niños/as diferenciada por su nivel socioeconómico, que apreciaciones nos puede señalar. Se señalará que niveles socioeconómicos se están estudiando y de manera general como es su representatividad en el contexto de Santiago de Chile.

Señala que en particular en la ciudad de Madrid, los niveles socioeconómicos altos han llevado a sus hijos a considerarlos un recurso como una inversión, un chip que tiene que competir, los hijos son hijos programados y tienen valor, en consecuencia claramente las diferencias existen.

3.2.5. Síntesis de los resultados en función de los objetivos

Se desarrolla a continuación una tabla donde se presenta una síntesis de los resultados divididos en cuanto a los grupos ya presentados, lo anterior se hace en relación a los objetivos a modo de verificar su cumplimiento;

Grupo	Autonomía de los niños	Objetivos específicos 1	Uso del espacio alrededor del colegio	Objetivos específicos 2	Movilidad de los niños	Objetivos específicos 3
Niños/as	En cuanto a las diferencias socioeconómicas, se puede establecer que los niños del grupo ABC son acompañados en su mayoría por sus padres, al contrario del grupo D quienes los hacen preferentemente por sus padres. En relación a la preferencia de optar ha realizar el camino al colegio y a la casa de manera autónoma, casi el 100% esta de acuerdo.	Analizar comparativamente en cuanto a su nivel socioeconómico la autonomía de los niños/as.	En relación al uso del espacio alrededor del colegio, el grupo socioeconómico ABC lo usa un 20% mas que el grupo D, en cuanto a las preferencias los dos grupos muestran casi un 100% de aprobación por querer realizar alguna actividad.	Interpretar los requerimientos de los niños/as, en relación al Uso del espacio urbano por parte de los niños.	El grupo socioeconómico ABC en un 80% ocupa el automóvil a diferencia del grupo D, que lo hace en un casi 50% a pie y el resto en otros medios de transporte, en relación a los tiempos el grupo D se demora en un 70 % 10 minutos aprox y el grupo ABC solo un 50% se demora 10 minutos aprox.	Establecer que medios de transporte y sus tiempos de viajes, en relación a la Movilidad de los niños/as
Padres	Relevante es la diferencia en los porcentajes que se dan entre los dos grupos en relación a la preferencia que se los niños/as se vayan solos, el grupo D manifesto un porcentaje bajo el 50%, mientras que el grupo ABC manifesto un 80%.	Analizar comparativamente en cuanto a su nivel socioeconómico la autonomía de los niños/as.	Relevante es la diferencia en los porcentajes que se dan entre los dos grupos en relación a la preferencia que los niños/as realicen alguna actividad alrededor de los colegios, el grupo D manifesto un porcentaje bajo el 60%, mientras que el grupo ABC manifesto un 100%.	Interpretar los requerimientos de los niños/as, en relación al Uso del espacio urbano por parte de los niños.	El grupo socioeconómico ABC en un 80% ocupa el automóvil a diferencia del grupo D, que lo hace en un casi 50% a pie y el resto en otros medios de transporte, en relación a los tiempos el grupo D se demora en un 70 % 10 minutos aprox y el grupo ABC solo un 50% se demora 10 minutos aprox.	Establecer que medios de transporte y sus tiempos de viajes, en relación a la Movilidad de los niños/as
El colegio	1.El director del colegio Puerto Futuro muestra interes en desarrollar la autonomía de los niños/as. 2.la profesora en jefe del tercero basico colegio Puerto Futuro manifiesta interes en desarrollar la autonomía de los niños/as pero expresa que el tema de la seguridad es muy preocupante.	Analizar comparativamente en cuanto a su nivel socioeconómico la autonomía de los niños/as.	2.la profesora en jefe del tercero basico colegio Puerto Futuro manifiesta que el entorno es muy peligroso, y se denota preocupada por la falta de criterio de la municipalidad	Interpretar los requerimientos de los niños/as, en relación al Uso del espacio urbano por parte de los niños.	1.El director del colegio Puerto Futuro manifiesta que la mayoría de los niños/as viven cerca del colegio 2.la profesora en jefe del tercero basico colegio Puerto Futuro relaciona el estado del clima como un factor de ausentismo escolar.	Establecer que medios de transporte y sus tiempos de viajes, en relación a la Movilidad de los niños/as
Los expertos en la materia	1.La coordinadora de la OPD, en sectores vulnerables los problemas que se asocian al narcotráfico no ayudan a desarrollar la autonomía de los niños/as de manera plena 2.Marta Roman, la autonomía de los niños/as se tiene que desarrollar dandole mas confianza a los niños/as, desde las familias, los colegios y el entorno social, los niños/as no son un insumo de lujo.	Analizar comparativamente en cuanto a su nivel socioeconómico la autonomía de los niños/as.	1.La coordinadora de la OPD,manifiesta que existe mucha inseguridad en los espacios publicos 2.Marta Roman, no existe ninguna medida ha realizar si existe miedo por parte de los padres.	Interpretar los requerimientos de los niños/as, en relación al Uso del espacio urbano por parte de los niños.	1.Marta Roman, los niños(as son peatones y ciclista por naturaleza por lo cual se tendran que realizar las acciones necesarias, se aconseja incorporar los juegos en estas iniciativas.	Establecer que medios de transporte y sus tiempos de viajes, en relación a la Movilidad de los niños/as

Tabla N°7, síntesis de los resultados en función de los objetivos específicos (Fuente elaboración propia).

Siguiendo la misma estructura de la síntesis anterior se hace necesario una discusión en relación al cumplimiento de la hipótesis en relación al análisis de los resultados, la cual Señala lo siguiente;

“Se establece que el recorrido diario hacia el colegio y la casa de los niños/as del nivel socioeconómico grupo D, poseen mayor grado de autonomía, y un mayor uso de los espacios urbanos alrededor de los establecimientos educacionales a diferencia de los grupos socioeconómicos ABC, además de existir una diferenciación por su nivel socioeconómico en la utilización de los medios de transporte y los tiempos de viajes”.

Los resultados no dan cuenta de lo que se establece en la hipótesis, (i) en general los dos grupos socioeconómicos de niños(as) no realizan recorridos de manera autónoma, (ii) de alguna manera son contrarios en cuanto a las preferencias de los padres del grupo D quienes manifestaron un porcentaje bajo el 50%, mientras que el grupo ABC manifestó un 80% a favor, los dos puntos anteriores son reflejados por dos entrevistados; la profesora en jefe del tercero básico (colegio Puerto Futuro), y la coordinadora de la OPD, los cuales establecen que existe un tema de inseguridad, esto es reafirmado por la experta Marta Román, quien establece que hay un tema de confianza el cual hay que fomentar desde las familias, los colegios y el entorno social.

En cuanto al uso del espacio urbano alrededor de los establecimientos educacionales el grupo D también es contrario los resultados, (i) los niños/as, del grupo socioeconómico ABC lo usan 20% más que los del grupo D (ii) los padres del grupo socioeconómico D muestran solo en un 60% a favor que sus hijos desarrollen alguna actividad, al contrario el grupo ABC se muestra en un 100% de acuerdo.

Por último se hace relevante señalar que el grupo socioeconómico ABC posee una mayor utilización del automóvil, en consecuencia los tiempos de viaje no reflejarán si viven cerca, al contrario el grupo socioeconómico D realizan los viajes en distintos medios de transporte.

Capítulo IV

Conclusiones

Los puntos importantes planteados en la investigación, se puede agrupar en tres partes (i) en el planteamiento del estudio se pone de manifiesto que en Chile las Políticas dirigidas hacia los niños/as no tienen muchos años desarrollándose, y en particular no existe alguna política dirigida hacia la autonomía, considerando los datos demográficos mostrados y la nula consideración en referencia a la autonomía de los niños/as en el ámbito educativo, específicamente en vincular el sistema educativo chileno con alguna política que desarrolle la autonomía de los niños/as, colocando el énfasis en su recorrido diario hacia el colegio o considerando la posibilidad de incorporar los espacios urbanos alrededor de los establecimientos educacionales, (ii) se estableció en la revisión de casos relevantes que no existe una fórmula y una sola manera de abordar la autonomía de los niños/as, pero es coincidentes en todas las iniciativas y los autores citados, que la autonomía de los niños/as es en gran medida un tema que involucra transversalmente a todos los actores y que el principal beneficiado con los proyectos de camino seguro, sin duda son los niños/as, pero también indirectamente las personas que habitan la ciudad, tales ven como comienzan a realizarse mejoras en el espacio urbano, es importante recalcar que ninguno de los análisis en los casos que se estudiaron dieron cuenta de una evaluación con datos cuantitativos ni calificativos sobre si los niños/as que participan en estos programas logran desarrollar en su adolescencia ciertas habilidades, aptitudes, etc., no se denoto en definitiva una evaluación a largo plazo que avale los proyectos, programas e iniciativas, (iii) una tercera parte que tiene como centro de estudio la autonomía de los niños, nos permitió tener datos concretos sobre el grado de autonomía, movilidad y el uso del espacio urbano alrededor de los establecimientos educacionales de los niños/as en su recorrido diario hacia el colegio, esto último contrarrestado con la información y opiniones de sus padres, la cual no necesariamente era coincidente, en cuanto al análisis de planos trabajados por los niños/as fue en particular sorprendente como ubicaron espacialmente su colegio y el recorrido que hacen desde su casa al colegio, el análisis de las fotografías que realizaron los niños/as fue coincidente con la intención del foco de la cámara fotográfica, por último las entrevistas entregaron opiniones desde la mirada de personas que están más cercanos a los niños/as

y reflejan el interés que se tiene por querer que estos puedan tener acceso a proyectos que desarrollen la autonomía.

En cuanto al grupo de los niños/as, los niveles socioeconómicos D, en general asisten a colegios que pertenecen a las corporaciones municipales, y un mínimo porcentaje opta o puede acceder a colegios particulares subvencionados, en referencia a lo anterior el factor económico es la causa, además las personas optaran por colegios que se encuentren más cercanos a sus casas, esto quedo de manifiesto en el análisis de las encuestas al grupo D. Se puede señalar que contrario a lo que se planteaba en la hipótesis, los niños/as de un nivel socioeconómico D en su mayoría se van acompañados y la cercanía no es determinante ni es una condicionante para que pueden irse solos, al contrario los padres reflejan mayor inseguridad ya sea vial y de delincuencia. Fue importante constatar como los niños/as del grupo socioeconómico ABC, estarían dispuestos a irse solos al colegio en las mañanas y hacia la casa en la tardes, sin mayor exigencias que la seguridad y ciclo vías, los padres también afirman lo anterior, además de no manifestar disconformidad con el espacio urbano o con cuestiones de seguridad vial, al contrario de lo que manifestaba el grupo socioeconómico D, específicamente en el grupo de discusión y en las encuestas de los niños/as y los padres.

En cuanto al grupo de los padres, en los grupos ABC, el factor distancia casa-colegio, aumenta, pero al contrario de lo que manifestaban los padres del grupo-socioeconómico D, permiten que sus hijos vayan solos al colegio, aquellos que viven cerca, y los que viven más lejos accederían a dejar que se vayan solos, en un 100%.

Hay que señalar que en el estudio de casos relevantes no se logró identificar algún grado de diferenciación socioeconómico en los programas, o iniciativas, pues bien es claro que si existen diferencias en los dos grupos socioeconómicos analizados en cuanto;

1-El grado de autonomía de los niños/as.

2-La percepción y el uso del espacio urbano.

3-Medios de transporte y tiempos de viaje.

A continuación se desarrolla una tabla la cual analiza las conclusiones en base a estos tres puntos en dos campos, comparándolos con el análisis de casos relevantes y en concordancia con los objetivos específicos. Lo más destacable de esta tabla es el rescate de los casos relevantes que logran establecer cierta similitud con las conclusiones de los objetivos específicos de la investigación. De cierta manera lo anterior valida los resultados

en función de los objetivos, en relación a que los casos poseen en su marco teórico los conceptos desarrollados en esta investigación.

Nombre del Caso	Objetivos de los casos relevantes	Nombre de la investigación	Objetivo general de la investigación	Objetivos específicos de la investigación	Conclusiones en función de los objetivos específicos	Casos relevantes que logran establecer cierta similitud con las conclusiones de los objetivos específicos de la investigación
Proyecto Madrid a Pie, Camino seguro al cole	Para favorecer la autonomía, Para fomentar la participación. Para mejorar la salud de todos.	"La autonomía de los niños/as en su recorrido diario hacia el colegio, diferenciados por su nivel socioeconómico"	La acción general del estudio se centra en identificar el grado de autonomía de los niños/as en el recorrido hacia el colegio y de vuelta a la casa.	Analizar comparativamente en cuanto a su nivel socioeconómico la autonomía de los niños/as.	En cuanto al grado de autonomía de los niños/as, puede concluir que si existe diferenciación en cuanto al nivel socioeconómico, los grupos ABC poseen mayor autonomía que los grupos D sobre todo en las tardes, y todos los encuestados del grupo ABC (niños/as y padres) responden que si están de acuerdo que realicen su recorrido diario hacia el colegio en las mañanas y a la casa en las tardes sobrs.	En cuanto al grado de autonomía de los niños/as, puede concluir que si existe diferenciación en cuanto al nivel socioeconómico, los grupos ABC poseen mayor autonomía que los grupos D (niños/as y padres) responden que si están de acuerdo que realicen su recorrido diario hacia el colegio en las mañanas y a la casa en las tardes sobrs.
Camino escolar, espacio amigo" en la ciudad de Barcelona	Para que los niños/as generen acciones responsables y comprometidas con su comunidad y con el medio social y cultural. Para promover la participación ciudadana y oportunidades de educación y aprendizaje del medio social y cultural.			Interpretar los requerimientos de los niños/as sobre el uso del espacio urbano por parte de los niños/as.	En cuanto a la participación y al uso del espacio urbano, por un lado no se logra en el caso del grupo D, establecer ciertos requerimientos. En el caso del grupo ABC estos fueron mínimos. En los dos casos el uso del espacio urbano alrededor de los colegios es casi nula, solo algunos encuestados que usan una plaza cercana.	En cuanto a la percepción y el uso del espacio urbano, por un lado no se logra en el caso del grupo D, establecer ciertos requerimientos de manera clara, sin embargo, se logra en el caso del grupo D, establecer ciertos requerimientos. En el caso del grupo ABC estos fueron mínimos. En los dos casos el uso del espacio urbano alrededor de los colegios es casi nula, solo algunos encuestados que usan una plaza cercana.
Safe Routes to School programs	Para activar y animar a los niños de escuela. Para fomentar así un estilo de vida saludable y activo desde una edad temprana. Para facilitar la planificación, desarrollo y ejecución de proyectos y actividades que mejoren la seguridad y reducir el tráfico.			Establecer que medios de transporte y sus tiempos de viaje, en relación a la movilidad de los niños/as	En cuanto a los medios de transporte y tiempos de viaje, se demuestró que el grupo ABC se trasladan en su mayoría a pie, y en diversos medios, y el tiempo si es una condicionante.	En cuanto a los medios de transporte y tiempos de viaje, se demuestró que el grupo ABC se trasladan en su mayoría a pie, y en diversos medios, y el tiempo si es una condicionante.
Programa de implantación de caminos escolares seguros, Zona Tendillas Sur	Educar y sensibilizar hacia modos de movilidad sostenible fomentando a ciudadanos más responsables y comprometidos con su entorno urbano, crear actitudes y motivaciones positivas hacia la movilidad infantil sostenible					
Plan de seguridad vial para escolares vulnerables", comuna de Penablen	(i) promoviendo la vida saludable para los niños/as, planteando un cambio de vida, (ii) detectando e interviniendo situaciones de riesgo para el desarrollo de los infante juveniles, (iii) una atención especializada e integral y de calidad para las situaciones de vulnerabilidad.					

Tabla N°8 Conclusiones (Fuente: elaboración propia).

Es importante concluir que no se puede señalar si la autonomía de los niños/as se desarrollara a través de un; diseño, idea, plan, intención, planificación o un pensamiento, tampoco se puede definir desde donde vendrá, si es desde; un nivel central, nivel local, desde la sociedad civil o desde la misma comunidad infantil, lo que sí se puede plantear y es una realidad, que el desarrollo del proyecto tendrá que tener como protagonista y principal actor participativo a los niños/as.

Capítulo V.

Recomendaciones.

5.1 En relación a las acciones a desarrollar.

Las acciones que se deberían desarrollar son variadas, se pueden señalar algunas que tendrán como centro el desarrollo de la autonomía de los niños;

1-En el marco normativo a través del MINEDUC poder establecer la obligatoriedad que todos los establecimientos educacionales materialicen en el acceso de sus construcciones, un espacio que se relacione con la ciudad, esto se encuentra señalado en la Guía de Diseño de Espacios Educativos (Ministerio de Educación; Unesco, Ministerio de Obras Públicas, 1999). Sin duda esto sería un aporte fundamental para generar un espacio donde los niños/as puedan desarrollar su autonomía junto a sus compañeros, además de ser un aporte para el sector donde se emplaza el colegio.

2-Es fundamental que los municipios a través de los departamentos de Obras Municipales, Tránsito, Secpla, Seguridad, desarrollen mesas de trabajo juntos con los colegios para realizar diagnósticos sobre el estado de la urbanización, tales como; veredas, semáforos, evacuación de aguas lluvias, iluminación, semaforización, etc. Este insumo es absolutamente necesario para poder asegurar un caminar y andar en bicicleta de manera segura y autónoma de los niños/as y en su eventualidad junto a sus padres.

3-La inseguridad que tienen las personas fue transversal en toda la metodología de la investigación, un tema sensible si se considera que hablamos de niños/as, pues bien frente a esto no se pueden dar fórmulas a seguir ya que esta investigación no desarrolla temas de seguridad ciudadana, pero si se puede señalar que en los casos relevantes se pudo constatar que si existen herramientas que se pueden utilizar para poder asegurar el cuidado de los niños/as, y de muy buena manera si se considera que existen horarios puntuales en los cuales los niños/as circulan por el sector donde se emplaza el colegio.

4-Los padres deben priorizar en lo posible acciones tendientes a desarrollar la autonomía de los niños/as, sin embargo dependerán de cada familia las preferencias de tales acciones; (i) vivir cerca del colegio, (ii) realizar el recorrido al colegio a pie o en bicicleta para que los niños/as se sientan más seguros (esto si se encuentran a una distancia prudente de no más

de 500 mts), (iii) realizar una coordinación con otros padres para desarrollar rutas hacia el colegio, (iv) los padres incentivar el uso de espacios urbanos cercanos al colegio o la casa, en los cuales los niños/as puedan realizar actividades propias de la edad de un niño/a. Estas son acciones que ayudaran a desarrollar la autonomía de los niños/as.

5-Los niños/as no están al margen de estas recomendaciones, sin duda la opinión de ellos fue fundamental para esta investigación, pero también se debe considerar ciertas cosas; (i) será importante para la salud física y mental de los niños/as que realicen actividades al aire libre (ii) cuando se encuentren solos en el espacio urbano nunca deben hablar con un persona extraña (iii) si los padres autorizan a que los niños/as puedan realizar su recorrido diario hacia el colegio de manera autónoma es importante no detenerse en ninguna parte sin el consentimiento de los padres, (iv) en lo posible lograr que los niños/as puedan juntarse entre varios para poder realizar los recorridos diarios hacia el colegio.

6-Es propio señalar que esta investigación no tuvo como objetivo generar un proyecto, sino el saber sobre la autonomía de los niños/as, las recomendaciones anteriores son todas que por sí solas ayudan al desarrollo de la autonomía de los niños/as, sin embargo todas estas juntas aún más.

5.2. Pasos básicos para elaborar la metodología, de una iniciativa que contemple la autonomía de los niños/as hacia el colegio y la casa.

Se recomienda tener presente la estructura de pasos a seguir, si es de interés desarrollar una iniciativa que tiene como objetivo fomentar autonomía de los niños/as hacia el colegio y la casa:

- 1- Considerará quien será el actor responsable de coordinar la iniciativa.
- 2- Se comienza por hacer una factibilidad, para determinar que colegios se podrán intervenir, lo anterior se realiza en coordinación con las corporaciones educacionales y la municipalidad.
- 3- Luego de saber cuál será el colegio se realizan las primeras reuniones con el cuerpo docente y centro de padres.
- 4- Se conforma el consejo de niños (entre 9 y 14 años), se recomienda llevar a cabo tres de estos, en los cuales se realizaran encuestas, grupos de discusión y actividades

recreativas. En paralelo se realizaran encuestas a los padres y entrevistas a los docentes.

- 5- Se tendrá que realizar un levantamiento completo del entorno del colegio, en el cual se tendrá que tener información de los distintos unidades de las municipalidades, tener presentes; Dirección de Obras, Transito, Dideco, Dirección de Seguridad.
- 6- Se establecerá una mesa de trabajo junto con todos los actores (se incluirá a la policía en esta mesa de trabajo), en la cual se presentaran los resultados del trabajo que se describe en el punto anterior.
- 7- Presentar la propuesta a todos los actores, se pasa a implementar, la cual tiene una duración de 3 meses, para luego dejar en manos de monitores el proyecto.

Bibliografía

- (s.f.). Recuperado el 10 de julio de 2014, de Safe routes to school programs: <http://www.saferoutesinfo.org/about-us/mission-and-history>
- Adimark. (01 de marzo de 2016). *www.adimark.cl*. Obtenido de <http://www.adimark.cl/es/index.asp>
- Arzate, N. G. (01 de Julio de 2015). *Arquitectura y Humanidades*. Obtenido de <http://www.architecthum.edu.mx/Architecthumtemp/indicepal.html>
- Asociacion Investigadores de Mercado. (1 de marzo de 2016). *www.aimchile.cl*. Obtenido de <http://www.aimchile.cl/publicaciones/niveles-socio-economicos/>
- Authier, J.-Y. (2007). Relaciones con los comercios y modos de habitar. *Alteridades Numero 33*, 9-20.
- Ayuntamiento de Madrid. (2007). *La vida de los niños en la ciudad*. Madrid: Facultad de Ciencias Políticas y Sociología, Universidad Complutense de Madrid.
- Biblioteca del Congreso Nacional de Chile /BCN. (1 de marzo de 2016). *www.bcn.cl*. Obtenido de <http://reportescomunales.bcn.cl/2012/index.php/Conc%C3%B3n>
- CEAPA. (2003). *Como Fomentar la autonomia y responsabilidad en nuestros hijos*. Madrid, España: CEAPA.
- Chile, C. N. (01 de Julio de 2015). *www.bcn.cl*. Obtenido de http://www.bcn.cl/catalogo/detalle_libro?bib=197178&n=1
- Ciudad de Barcelona*. (10 de julio de 2014). Recuperado el 10 de julio de 2014, de <http://w110.bcn.cat/portal/site/CaminsEscolars>
- Colegio Altazor. (1 de marzo de 2016). *www.colegioaltazorconcon.cl*. Obtenido de <http://www.colegioaltazorconcon.cl/colegiomensaje-rectoria/proyecto-educativo>

- Colegio Antupiren. (1 de marzo de 2016). *www.colegioantupiren.cl*.
Obtenido de
<http://www.colegioantupiren.cl/antupiren/institucion.asp?menuOut=1>
- Colegio San Francisco de Asis. (1 de marzo de 2016).
www.colegiofranciscocodeasis.cl. Obtenido de
<http://www.colegiofranciscocodeasis.cl/asis/web2012/inicio.php?id=3&madre=1>
- Comisión Nacional Chilena de Cooperación con UNESCO. (2011). *Políticas Públicas para la Infancia*. Santiago: Felipe Cousiño Donoso, Ana María Foxley Rioseco.
- Comunicaciones. (noviembre de 2015). Municipio Inaugura Segunda Ruta Segura y Amigable para Peñalolen.
- Consejo Nacional de Investigación, I. d. (2002). *Consejo Nacional de Investigación, Instituto de Ciencias y Tecnología del Conocimiento*. Recuperado el 10 de julio de 2014, de La ciudad de los niños:
<http://www.lacittadeibambini.org/spagnolo/rete/rete.htm>
- Corporación Municipal de Desarrollo Social. (1 de marzo de 2016).
www.codep.cl. Obtenido de <http://www.codep.cl/web/guest/puerto-futuro>
- El Juego de la Serpiente. (1 de marzo de 2016). *El Juego de la Serpiente*.
Obtenido de <http://www.trafficsnakegame.eu/spain/>
- En Bici por Madrid*. (10 de julio de 2014). Recuperado el 10 de julio de 2014, de <http://www.enbicipormadrid.es/>
- Eva Puche. (01 de marzo de 2015). *Camino al Cole, mi camino escolar seguro Cordova*. Recuperado el 01 de marzo de 2015, de
<http://caminoalcolecordoba.es/>
- Fernandez, J. L.-T. (2008). *Relacion niños-espacio publico: Sistemas de Informacion Geografica como herramienta de analisis*. Madrid: Universidad Autonoma de Madrid (España).
- Gea 21. (01 de Marzo de 2016). *www.gea21.cl*. Obtenido de
<http://www.gea21.com/equipo/mr>
- Gea 21. (1 de marzo de 2016). *www.gea21.com*. Obtenido de
<http://www.gea21.com/proyectos/trafficsnakegame>

- Gregorio Aranda, E. B. (2010). *VI Encuentro La ciudad de los Niños*. Madrid: La Casa Encendida.
- Impactos, S. d. (2004). *www.seistu.cl*. Recuperado el 10 de julio de 2014, de <http://www.seistu.cl/presentaciones.php>
- Ine. (2002). *Ine*. Recuperado el 10 de julio de 2014, de <http://www.ine.cl/cd2002/>
- Marta Roman, I. S. (2010). *Camino Escolar, Pasos hacia la autonomia Infantil*. Madrid, España: Gea 21.
- Ministerio de Agricultura Alimentacion y Medio Ambiente. (1 de marzo de 2016). *www.magrama.gob.es*. Obtenido de <http://www.magrama.gob.es/es/ceneam/grupos-de-trabajo-y-seminarios/movilidad-infantil/iv-seminario-movilidad-infancia.aspx#para6>
- Ministerio de Educacion; Unesco, Ministerio de Obras Publicas. (1999). *Guías de diseño de espacios Educativos*. Santiago de Chile: Mineduc.
- Ministerio Educacion. (01 de Julio de 2015). <http://www.bcn.cl/>. Obtenido de <http://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=14166>
- Observatorio de la sustentabilidad Fundacion Cristina Enea . (2012). Seminario Proyectos Educativos de Movilidad Infantil en las ciudades IV Encuentro de Camino Escolar. *El derecho de la infancia a la ciudad* (pág. 86). San Sebastian: Observatotrio de la sostenibilidad Fundacion Cristina Enea.
- Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas. (2002). *La ciudad, los niños y la Movilidad*. Luxembourg: Comisión Europea, DG Medio Ambiente.
- OPD. (julio de 2014). Recuperado el 10 de julio de 2014, de OFICINA DE PROTECCION DE DERECHOS DE LA INFANCIA: <http://www.opdcerronavia.blogspot.com/>
- Piaget, J., & Inhelder, B. (1969). *La psicología del niño*. Madrid: Morata.
- Puga, E. (2006). *Habitabilidad de niños y niñas, Espacio de uso cotidiano de niños y niñas*. Santiago de Chile: Pontificia Universidad Catolica de Chile, Politicas Publicas.

Roberto Hernandez S., C. F. (1991). *Metodologia de la Investigacion*. Mexico: McGraw-Hill Internacional de Mexico, S.A. de C.V.

Secretaría de planificación de transporte. (diciembre de 2009). *Sectra*. Recuperado el 10 de julio de 2014, de http://www.sectra.gob.cl/Indicadores_de_Movilidad/indicadores_movilidad.html

Secretaría General de Gobierno. (2001-2010). *POLÍTICA NACIONAL A FAVOR DE LA INFANCIA Y LA ADOLESCENCIA*. Santiago de Chile: Gobierno de Chile.

Sistema Nacional de informacion Municipal. (1 de marzo de 2016). www.sinim.cl. Obtenido de <http://www.sinim.cl/>

Tonucci, F. (2006). *La ciudad de los niños, un modo nuevo de pensar la ciudad*. Buenos Aires: Losada S.A.

Unicef. (01 de Julio de 2015). www.unicef.org. Obtenido de <http://www.unicef.org/spanish/ffl/03/2.htm>

Vigil, P. A. (2005). *Analisis Formal del Espacio Urbano Aspectos teoricos*. Lima: Instituto de Investigacion de la Facultad de Arquitectura Urbanismo y Artes.

ANEXOS

7.1 Encuestas realizadas a los niños/as

ENCUESTA PARA NIÑOS DE 5º BÁSICO

(La duración de la encuesta es de 15 minutos como máximo)

- 1 ¿Cuál es tu nombre? _____
- 2 ¿Cuál es tu dirección? calle _____
N° _____ comuna _____
- 3 ¿Cuántos años tienes? _____
- 4 ¿Con quien te vas al colegio en las mañanas?
(marque con una cruz)
- Padres
 Familiar
 Padres de los compañeros
 Amigos
 otros Especificar _____
- 5 ¿Cuál es el medio de transporte que ocupas para ir al colegio en las mañanas?
(marque con una cruz)
- A pie
 En bicicleta
 En auto
 En bus del Transantiago
 En metro
 En transporte escolar
- 6 ¿Cuál es el tiempo aprox que te demoras en las mañanas en llegar al colegio?
(marque con una cruz)
- 0 a 10 minutos
 10 a 15 minutos
 20 a 25 minutos
 25 a 30 minutos
 30 a 35 minutos
 40 a 45 minutos
 45 a 50 minutos
 mas de 50 minutos
- 7 ¿Con quien te vas a la casa en las tardes?
(marque con una cruz)
- Padres
 Familiar
 Padres de los compañeros
 Amigos
 otros Especificar _____
- 8 ¿Cuál es el medio de transporte que ocupas para ir a la casa en las tardes?
(marque con una cruz)
- A pie
 En bicicleta
 En auto
 En bus del Transantiago
 En metro
 En transporte escolar
- 9 ¿Cuál es el tiempo aprox que te demoras en las tardes en llegar a la casa?
(marque con una cruz)
- 0 a 10 minutos
 10 a 15 minutos
 20 a 25 minutos
 25 a 30 minutos
 30 a 35 minutos
 40 a 45 minutos
 45 a 50 minutos
 mas de 50 minutos
- 10 ¿Realizas alguna actividad después de salir del colegio?
(marque con una cruz)
- Si
¿Cual es? Señalar _____
¿Cuántas veces por semana? _____
- No

11 ¿Realizas alguna actividad en algún lugar alrededor del colegio después de clases?

(marque con una cruz)

- Plaza
 Parque
 Multicancha
 Comercio Especificar _____
 Otros Especificar _____

12 ¿Te gustaría en las mañanas irte solo al colegio?

(marque con una cruz)

- Si
- | | |
|--------------------------|-------------------------|
| <input type="checkbox"/> | A pie |
| <input type="checkbox"/> | En bicicleta |
| <input type="checkbox"/> | En bus del transantiago |
| <input type="checkbox"/> | En metro |
- No
Explica brevemente porque no

13 ¿Te gustaría irte solo a la casa en las tardes?

(marque con una cruz)

- Si
- | | |
|--------------------------|-------------------------|
| <input type="checkbox"/> | A pie |
| <input type="checkbox"/> | En bicicleta |
| <input type="checkbox"/> | En bus del transantiago |
| <input type="checkbox"/> | En metro |
- No
Explica brevemente porque no

14 ¿Te gustaría realizar alguna actividad entretenida con tus compañeros después de clases?

- Si
- | | |
|--------------------------|------------------------------|
| <input type="checkbox"/> | ¿En que lugar? |
| <input type="checkbox"/> | En el colegio |
| <input type="checkbox"/> | Afuera del colegio |
| <input type="checkbox"/> | En las cercanías del colegio |
| <input type="checkbox"/> | otro Especificar _____ |
- No

15 ¿Si existieran las condiciones dadas para que pudieras irte solo en las mañanas y devolvete a la casa en las tardes aceptarías?

- Si
 No

16 ¿Qué condiciones deberían existir para irte solo en las mañanas y devolvete a la casa en las tardes?

Señale brevemente

17 ¿Si existieran las condiciones dadas para pudieras quedarte realizando alguna actividad alrededor del colegio aceptarías?

- Si
¿Cuáles ?
Señale brevemente

- No
¿Por qué no?
Señale brevemente

7.2 Encuestas realizadas a los padres

ENCUESTA PARA PADRES DE 5ºBASICO (La duracion de la encuesta es de 15 minutos como maximo)

1 ¿Cuál es su nombre?

2 ¿Cuál es su dirección? calle

3 ¿Cuál es el nombre de su hija/o?

4 ¿Con quien se va su hija/o al colegio en las mañanas?

(marque con una cruz)

- Padres
 Familiar
 Padres de los compañeros
 Amigos
 otros Especificar _____

5 ¿Cuál es el medio de transporte que ocupa su hija/o para ir al colegio en las mañanas?

(marque con una cruz)

- A pie
 En bicicleta
 En auto
 En bus del Transantiago
 En metro
 En transporte escolar

6 ¿Cuál es el tiempo aprox que se demora su hija/o en las mañanas en llegar al colegio?

(marque con una cruz)

- 0 a 10 minutos
 10 a 15 minutos
 20 a 25 minutos
 25 a 30 minutos
 30 a 35 minutos
 40 a 45 minutos
 45 a 50 minutos
 mas de 50 minutos

7 ¿Con quien se va su hija/o a la casa en las tardes?

(marque con una cruz)

- Padres
 Familiar
 Padres de los compañeros
 Amigos
 otros Especificar _____

8 ¿Cuál es el medio de transporte que ocupa su hija/o para ir al colegio en las tarde?

(marque con una cruz)

- A pie
 En bicicleta
 En auto
 En bus del Transantiago
 En metro
 En transporte escolar

9 ¿Cuál es el tiempo aprox que se demora su hija/o en las tardes en llegar a la casa?

(marque con una cruz)

- 0 a 10 minutos
 10 a 15 minutos
 20 a 25 minutos
 25 a 30 minutos
 30 a 35 minutos
 40 a 45 minutos
 45 a 50 minutos
 mas de 50 minutos

10 ¿Su hija/o realiza alguna actividad después de salir del colegio?

(marque con una cruz)

- Si
 Cual es
 Cuantas veces por semana
 No

11 ¿Su hijo/a realiza alguna actividad en algún lugar alrededor del colegio después de clases?

(marque con una cruz)

- Plaza
 Parque
 Multicancha
 Comercio Especificar
 Otros Especificar

12 ¿Le gustaría que su hijo/a en las mañanas se fuera solo al colegio?

(marque con una cruz)

- Si
 A pie
 En bicicleta
 En bus del transantiago
 En metro

- No
Explique brevemente porque no
-
-

13 ¿Le gustaría que su hijo/a en las tardes se fuera solo al colegio?

(marque con una cruz)

- Si
 A pie
 En bicicleta
 En bus del transantiago
 En metro

- No
Explique brevemente porque no
-
-

14 ¿Le gustaría que su hijo/a realizara alguna actividad entretenida con sus compañeros después de clases?

- Si En que lugar
 En el colegio
 Afuera del colegio
 En las cercanías del colegio

- No

15 ¿Si existieran las condiciones dadas para que su hijo/a pudiera irse solo en las mañanas y devolverse a la casa en las tardes usted aceptaría?

- Si

- No

16 ¿Qué condiciones deberían existir para que su hijo/a pudiera irse solo en las mañanas y devolverse a la casa en las tardes?

Señale brevemente

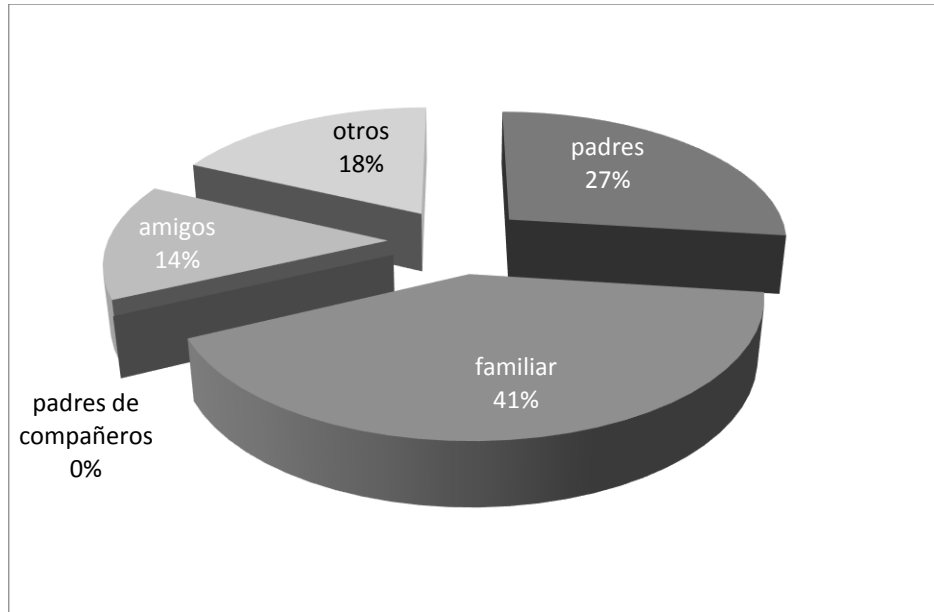
17 ¿Si existieran las condiciones dadas para que su hijo/a pudiera quedarse realizando alguna actividad alrededor del colegio usted aceptaría?

- Si

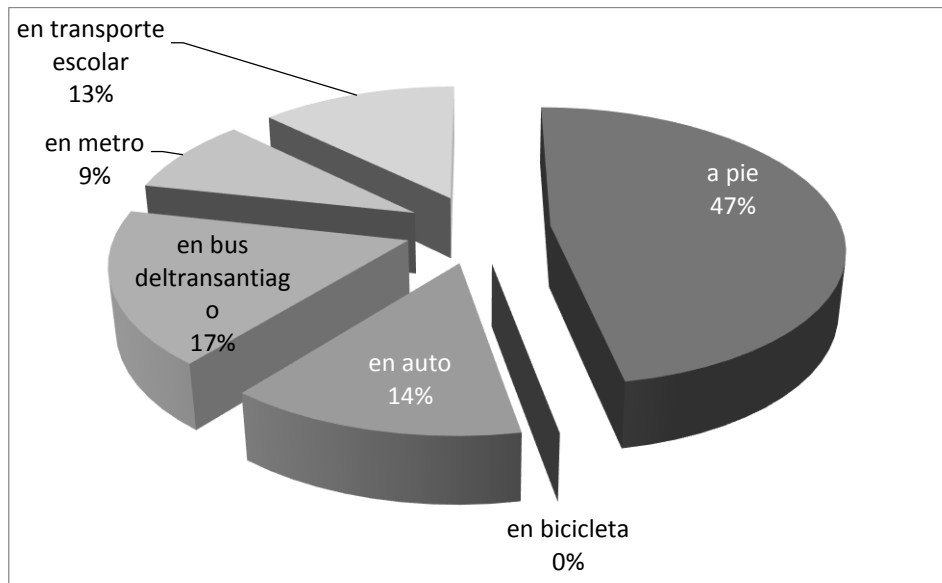
- No

7.3 Gráficos resultados encuestas a los niños/as grupo socioeconómico D.

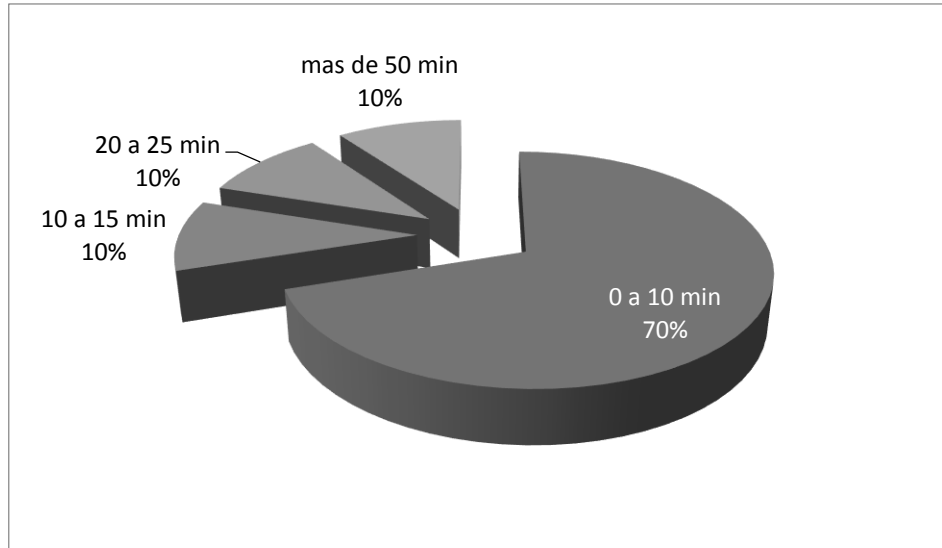
¿Con quién te vas al colegio en las mañanas?



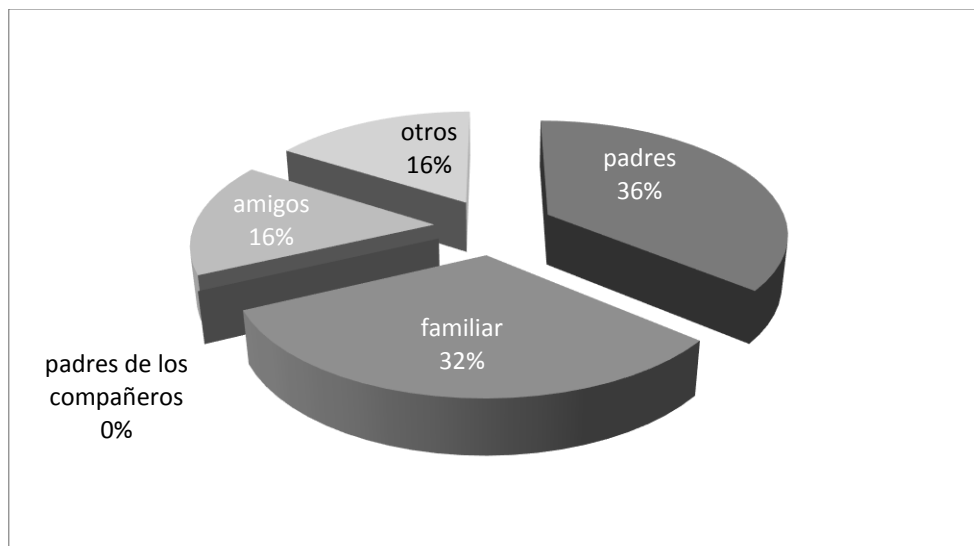
¿Cuál es el medio de transporte que ocupas para ir al colegio en las mañanas?



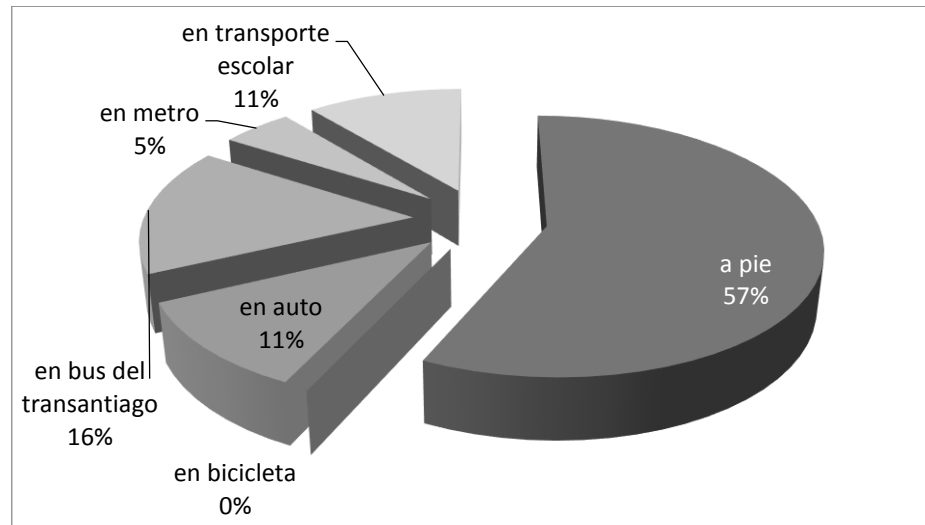
¿Cuál es el tiempo aproximadamente que te demoras en las mañanas en llegar al colegio?



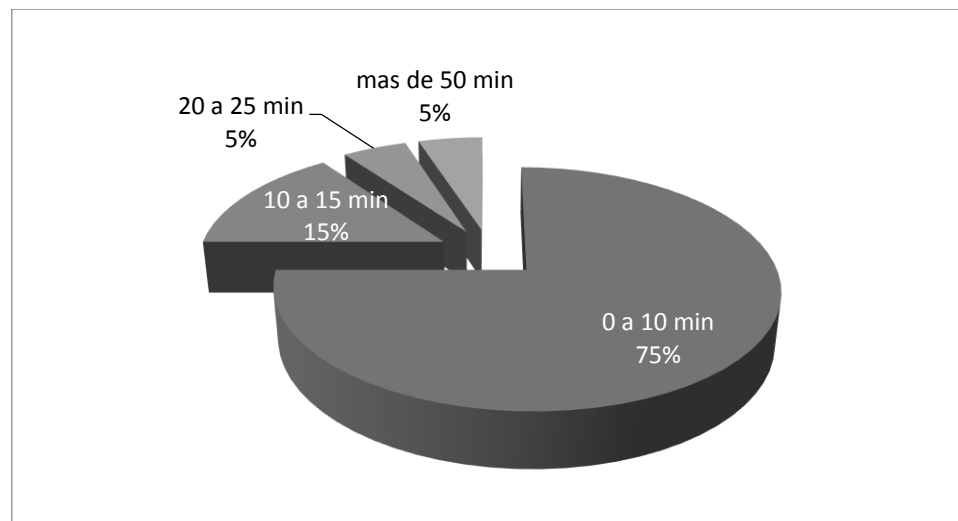
¿Con quién te vas a la casa en las tardes?



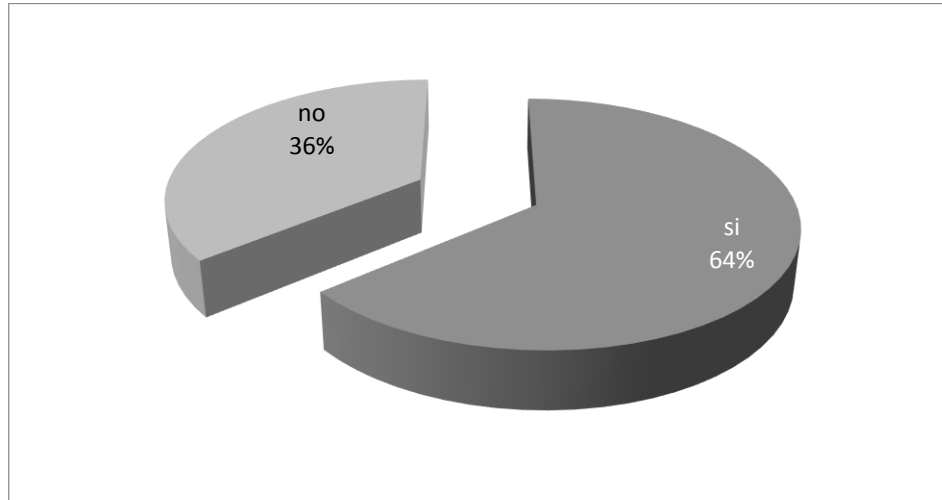
¿Cuál es el medio de transporte que ocupas para ir a la casa en las tardes?



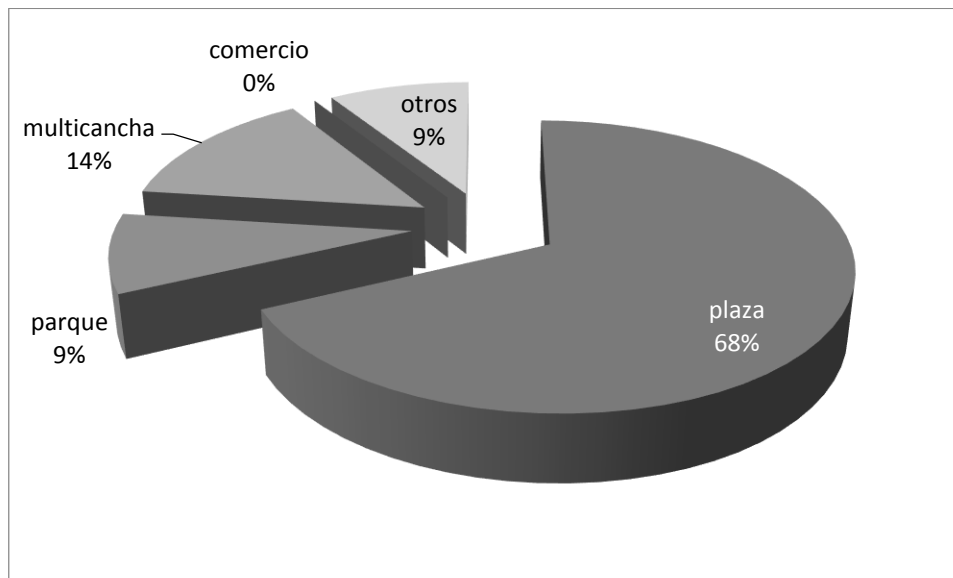
¿Cuál es el tiempo aproximadamente que te demoras en las tardes en llegar a la casa?



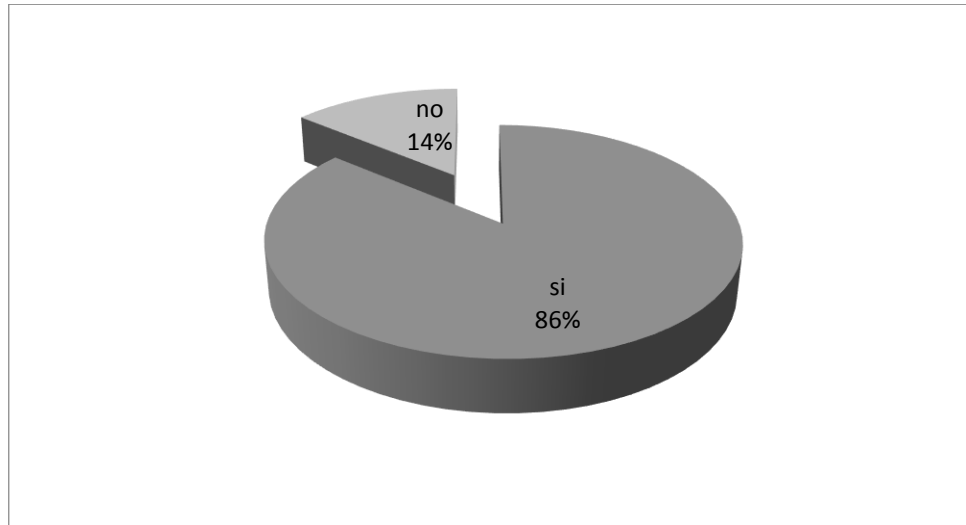
¿Realizas alguna actividad después de salir del colegio?



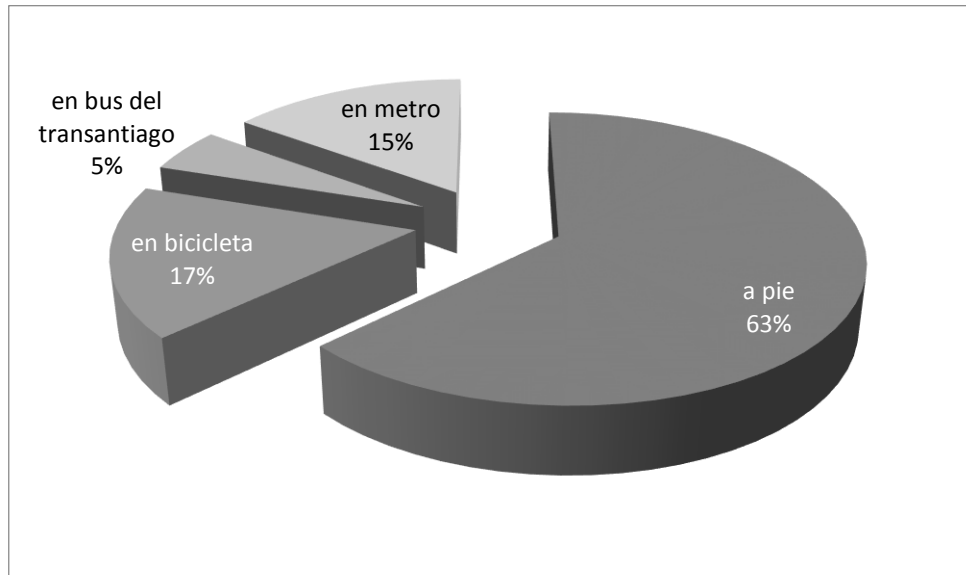
¿Realizas alguna actividad en algún lugar alrededor del colegio después de clases?



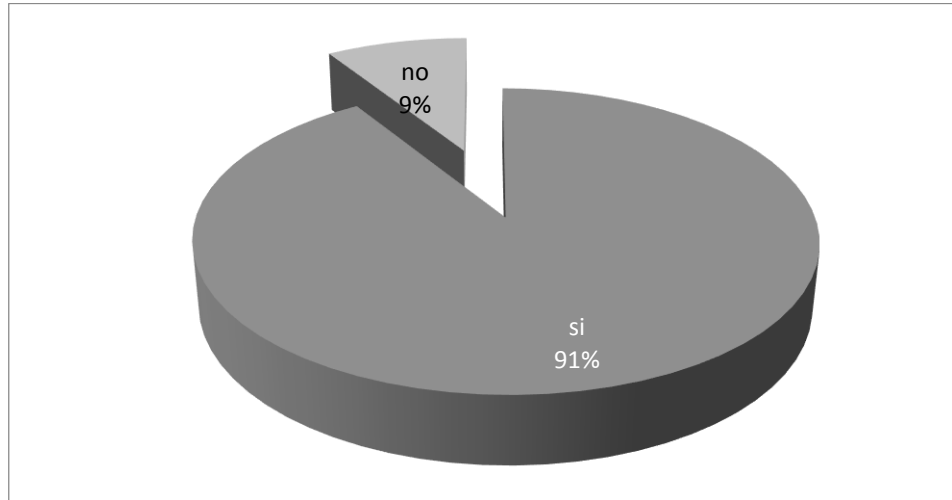
¿Te gustaría en las mañanas irte solo al colegio?



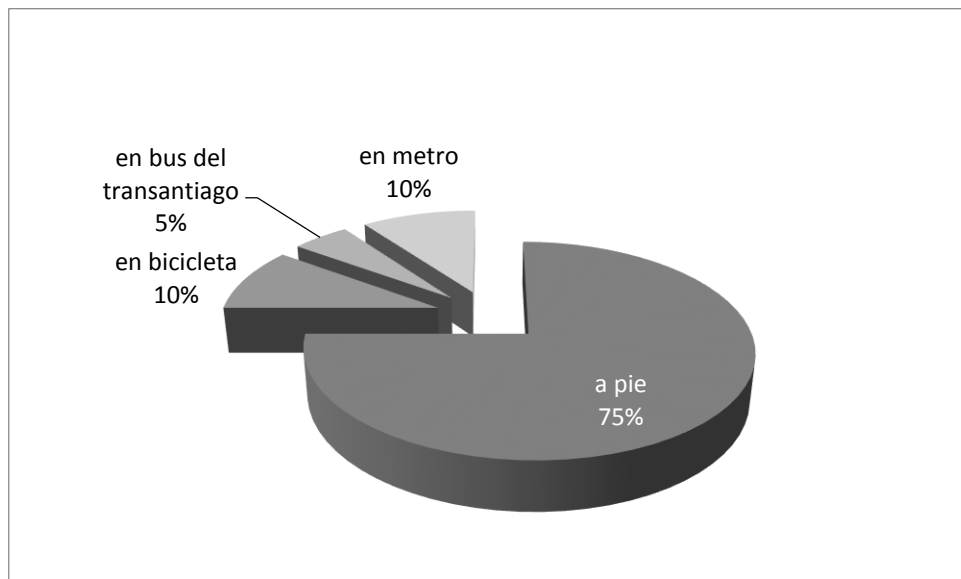
¿De qué manera?



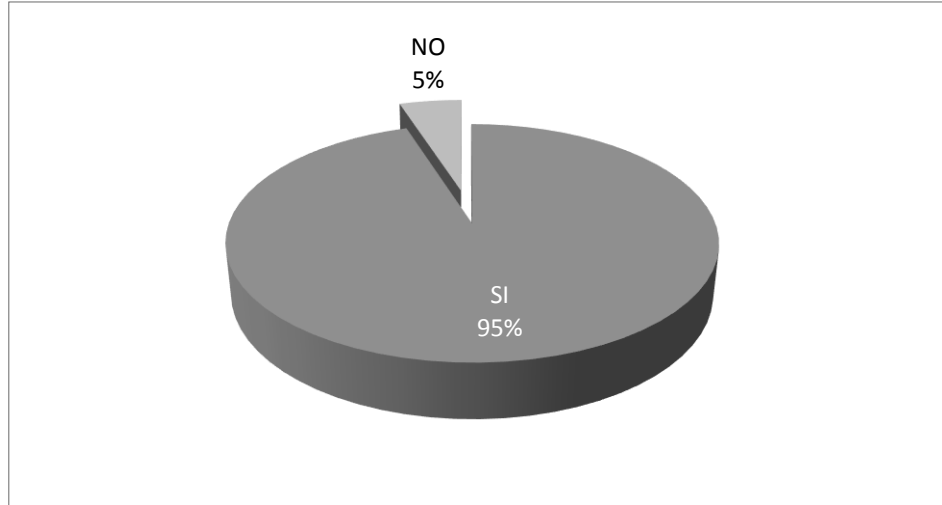
¿Te gustaría irte solo a la casa en las tardes?



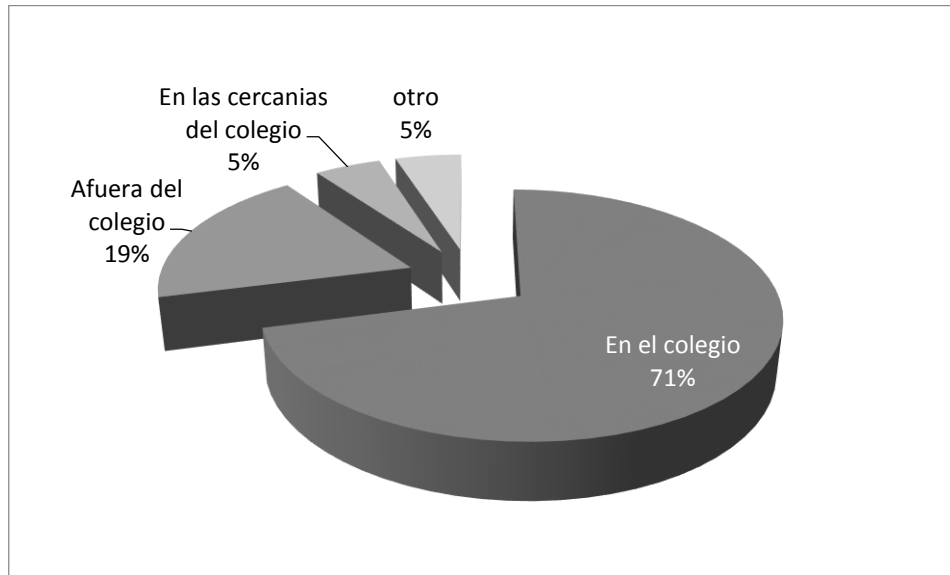
¿De qué manera?



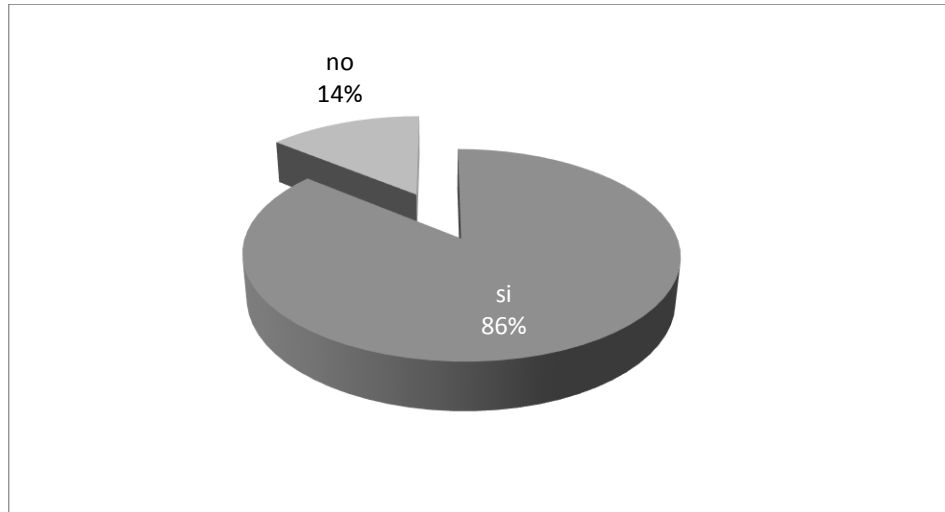
¿Te gustaría realizar alguna actividad entretenida con tus compañeros después de clases?



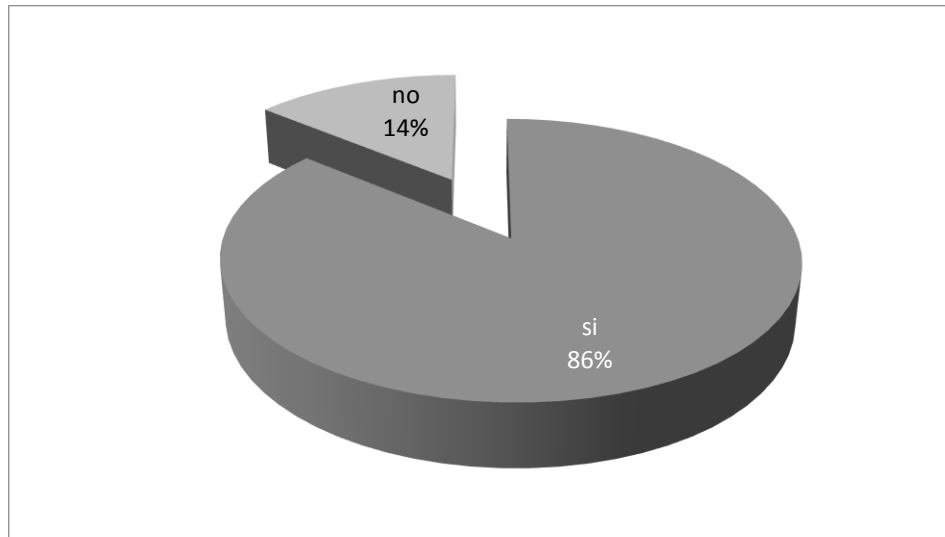
¿En qué lugar?



¿Si existieran las condiciones dadas para que pudieras irte solo en las mañanas y devolvete a la casa en las tardes aceptarías?

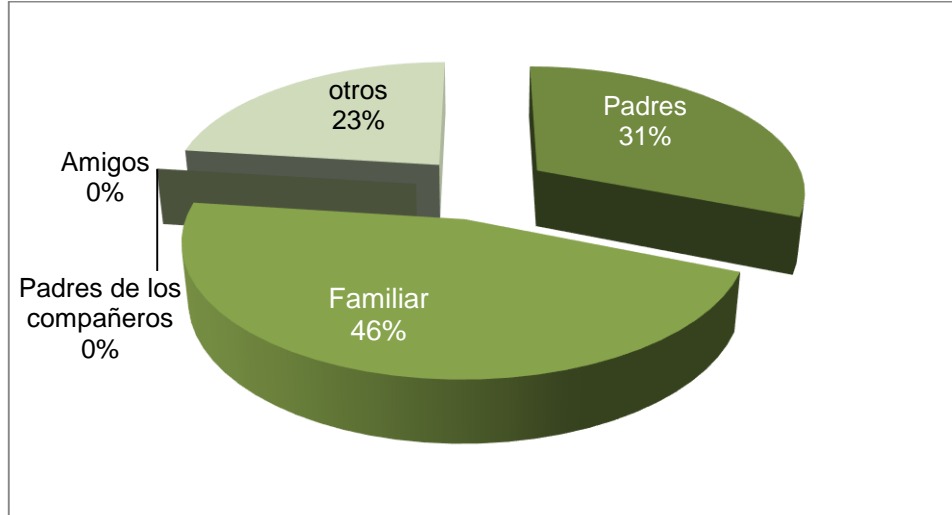


¿Si existieran las condiciones dadas para pudieras quedarte realizando alguna actividad alrededor del colegio aceptarías?

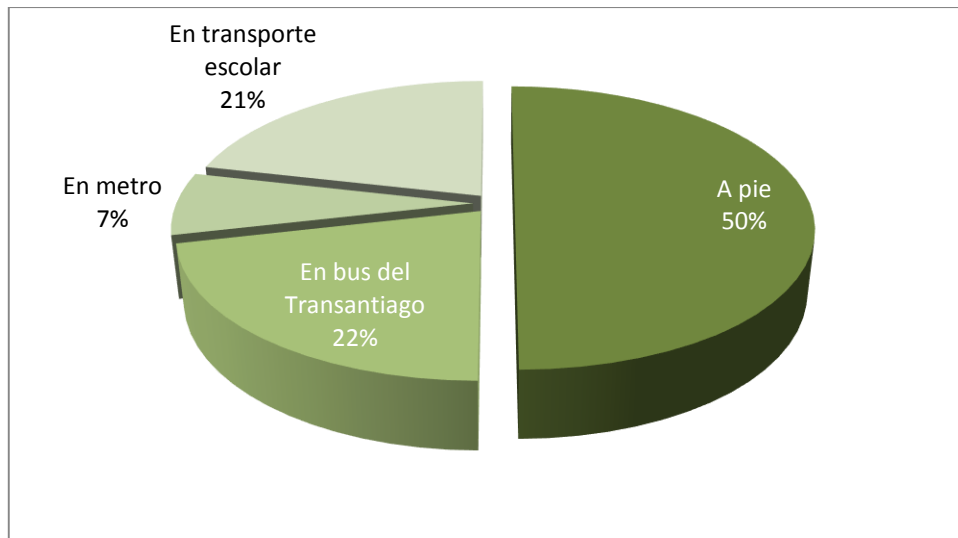


7.4 Gráficos resultados encuestas a los padres grupo socioeconómico D.

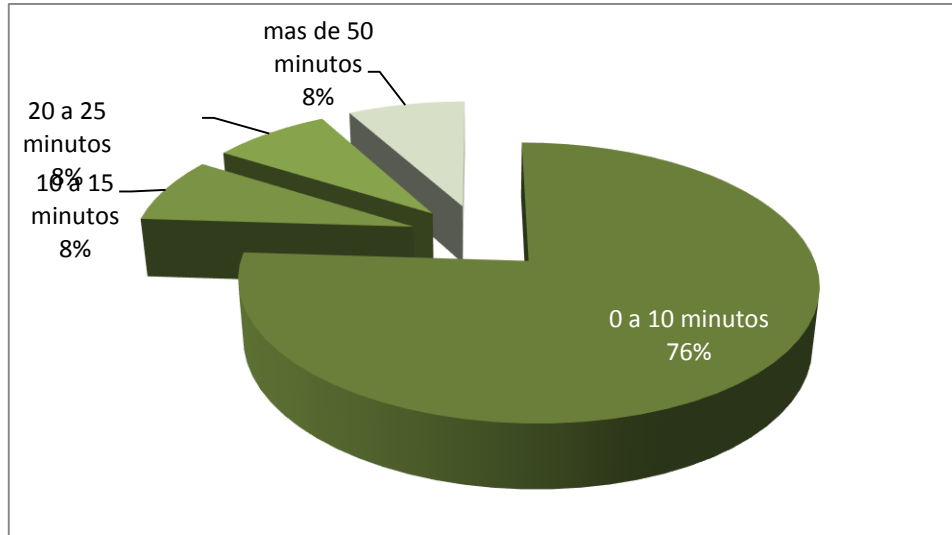
¿Con quién se va su hija/o al colegio en las mañanas?



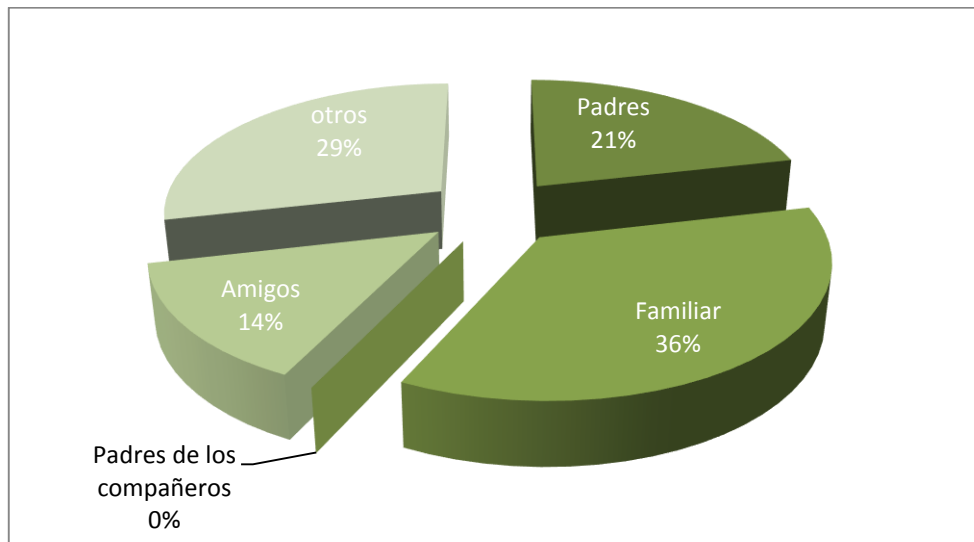
¿Cuál es el medio de transporte que ocupa su hija/o para ir al colegio en las mañanas?



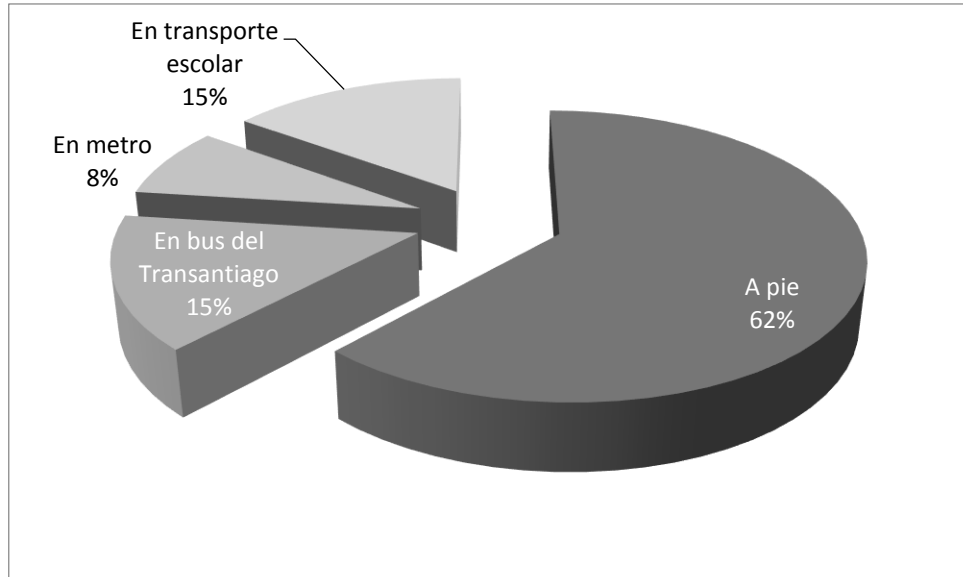
¿Cuál es el tiempo aproximadamente que se demora su hija/o en las mañanas en llegar al colegio?



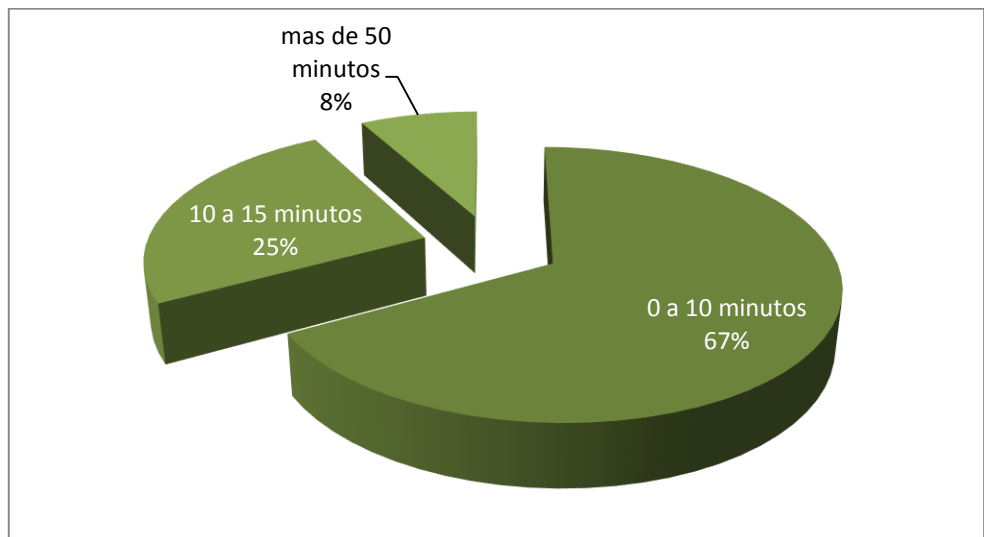
¿Con quién se va su hija/o a la casa en las tardes?



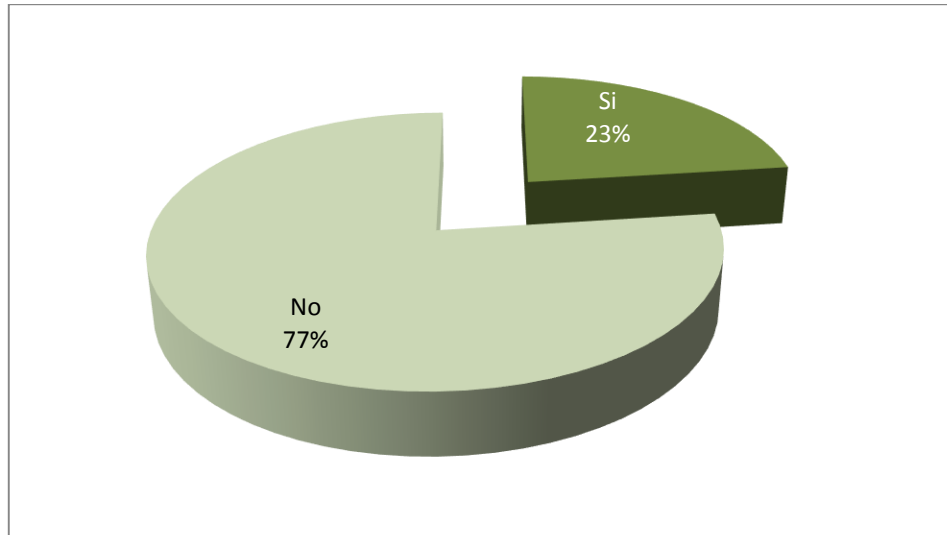
¿Cuál es el medio de transporte que ocupa su hija/o para ir al colegio en las tarde?



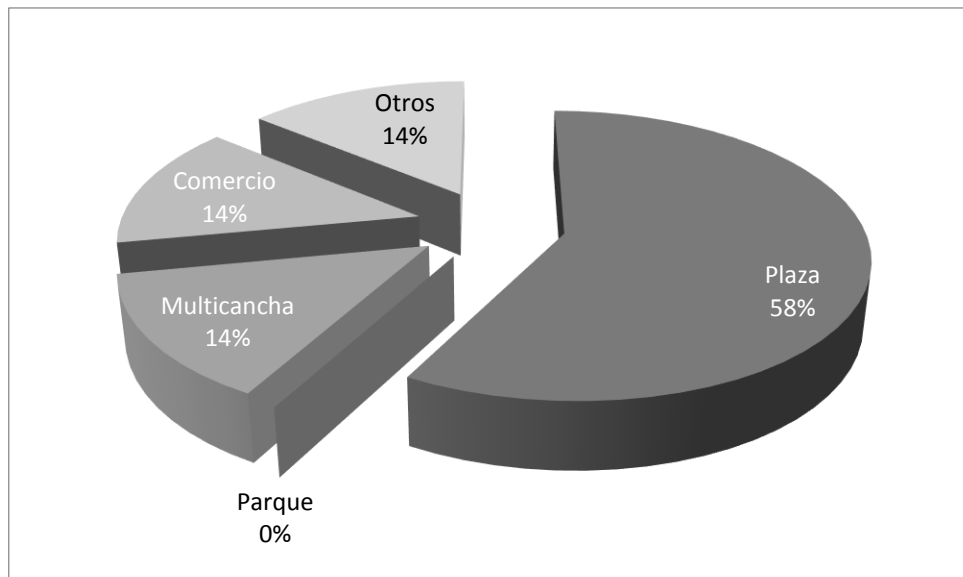
¿Cuál es el tiempo aproximadamente que se demora su hija/o en las tardes en llegar a la casa?



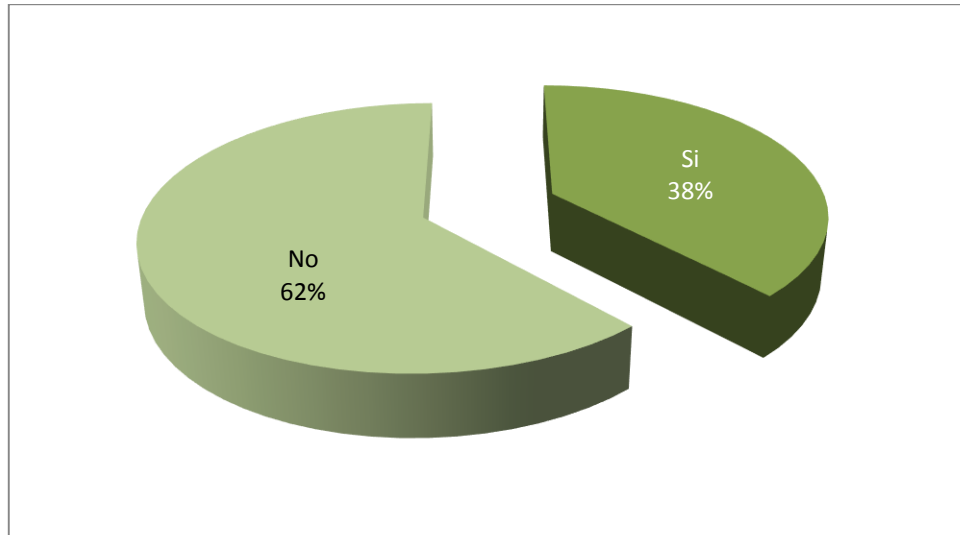
¿Su hija/o realiza alguna actividad después de salir del colegio?



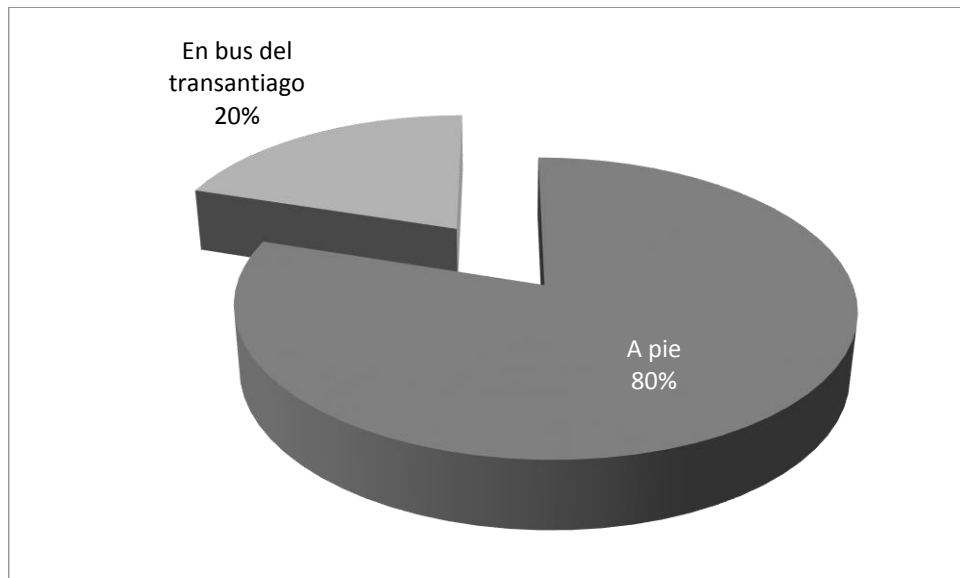
¿Su hija/o realiza alguna actividad en algún lugar alrededor del colegio después de clases?



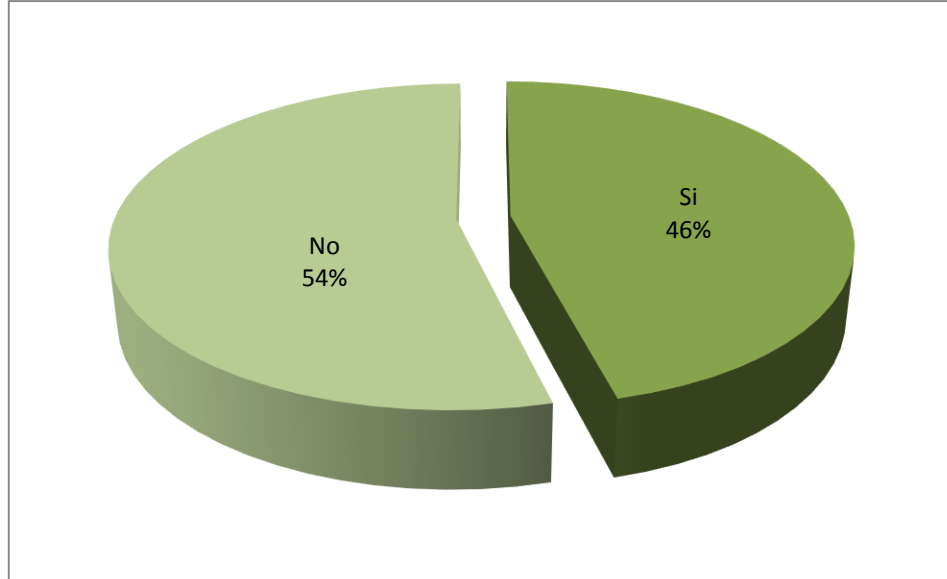
¿Le gustaría que su hija/o en las mañanas se fuera solo al colegio?



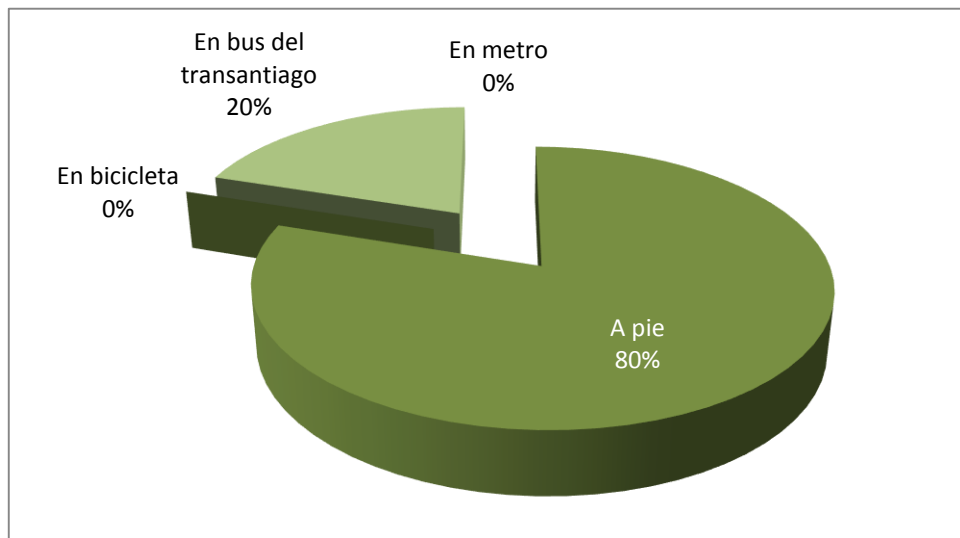
¿De qué manera?



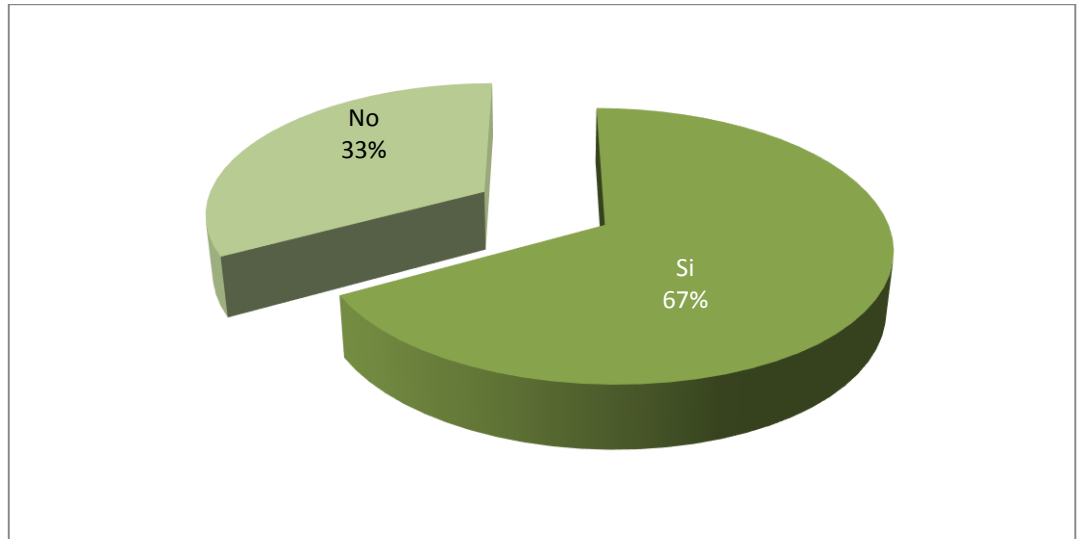
¿Le gustaría que su hija/o en las tardes se fuera solo al colegio?



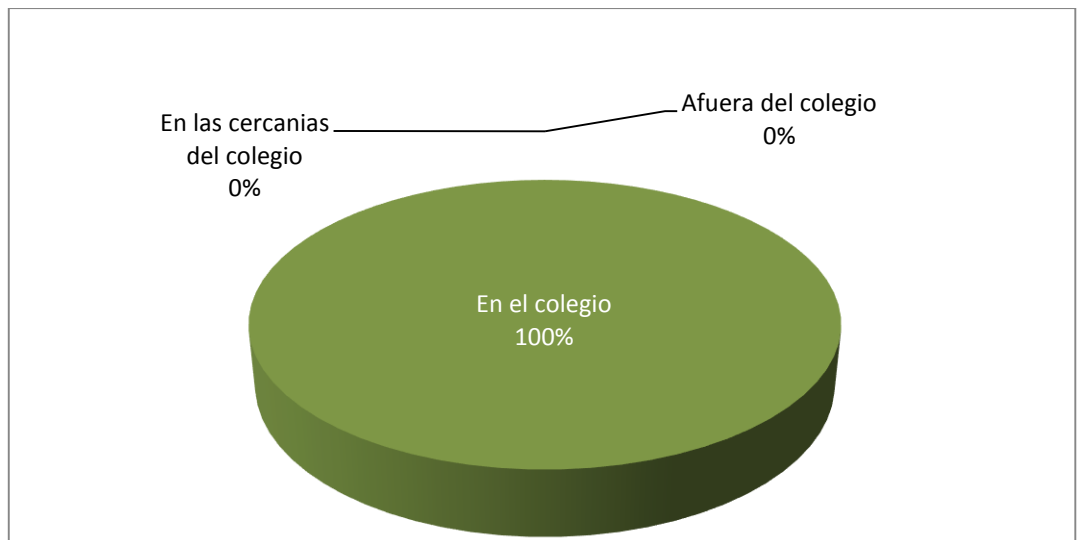
¿De qué manera?



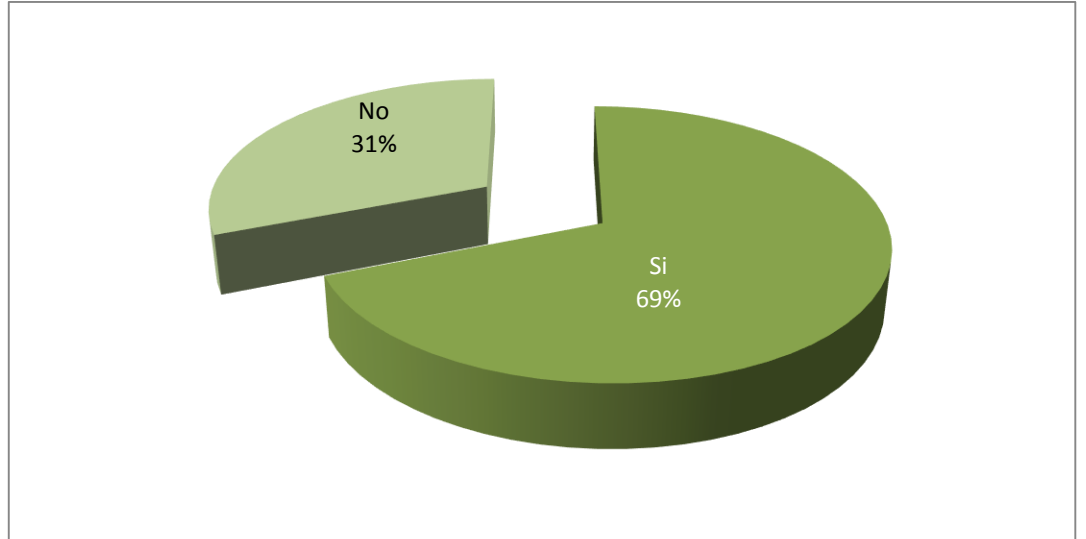
¿Le gustaría que su hija/o realizara alguna actividad entretenida con sus compañeros después de clases?



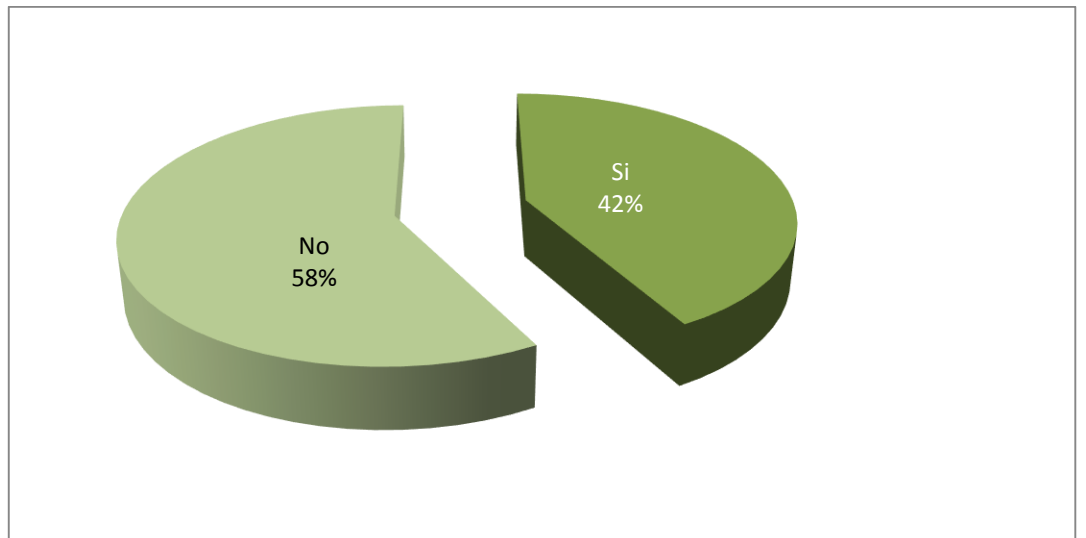
¿En qué lugar?



¿Si existieran las condiciones dadas para que su hija/o pudiera irse solo en las mañanas y devolverse a la casa en las tardes usted aceptaría?

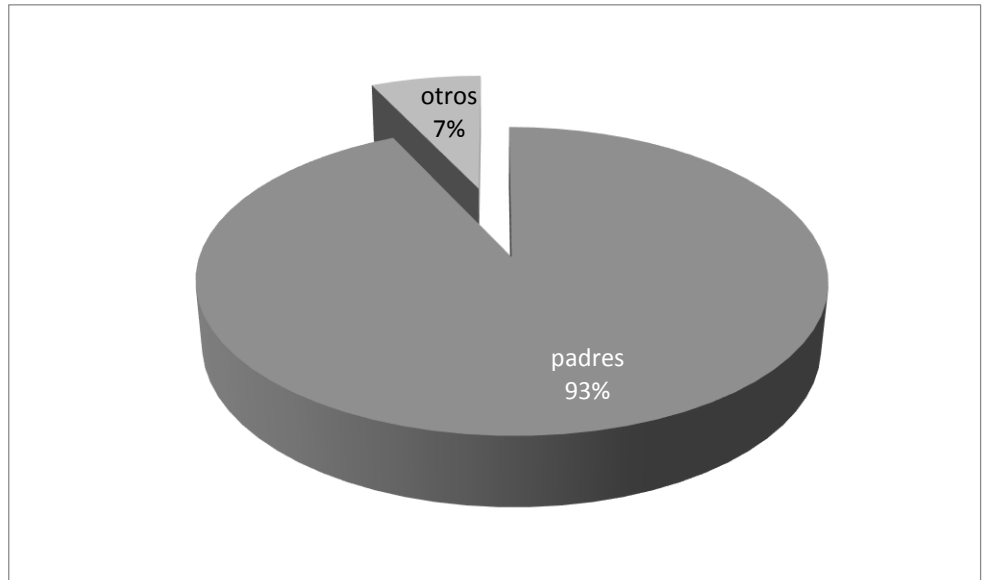


¿Si existieran las condiciones dadas para que su hija/o pudiera quedarse realizando alguna actividad alrededor del colegio usted aceptaría?

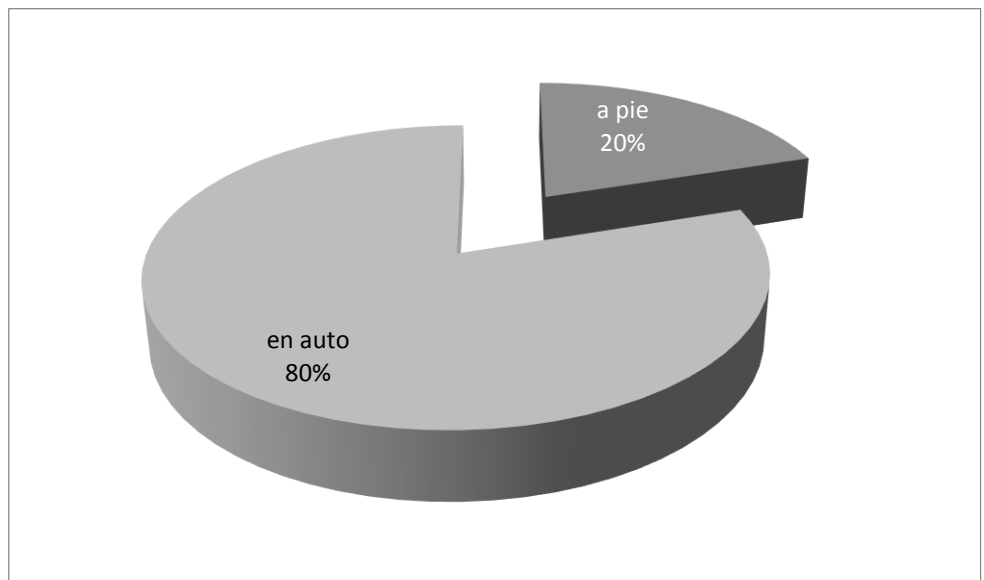


7.5 Gráficos resultados encuestas a los niños/as grupo socioeconómico ABC.

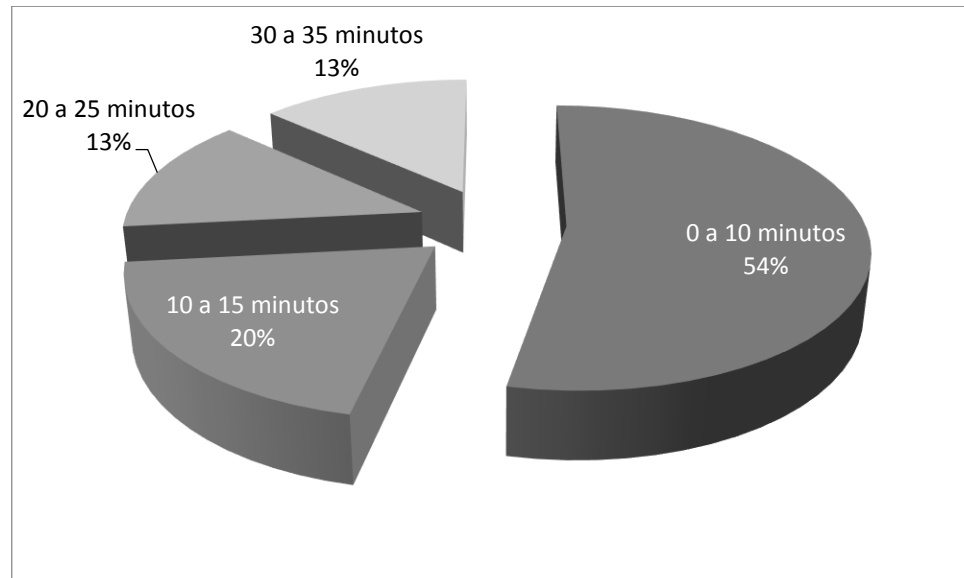
¿Con quién te vas al colegio en las mañanas?



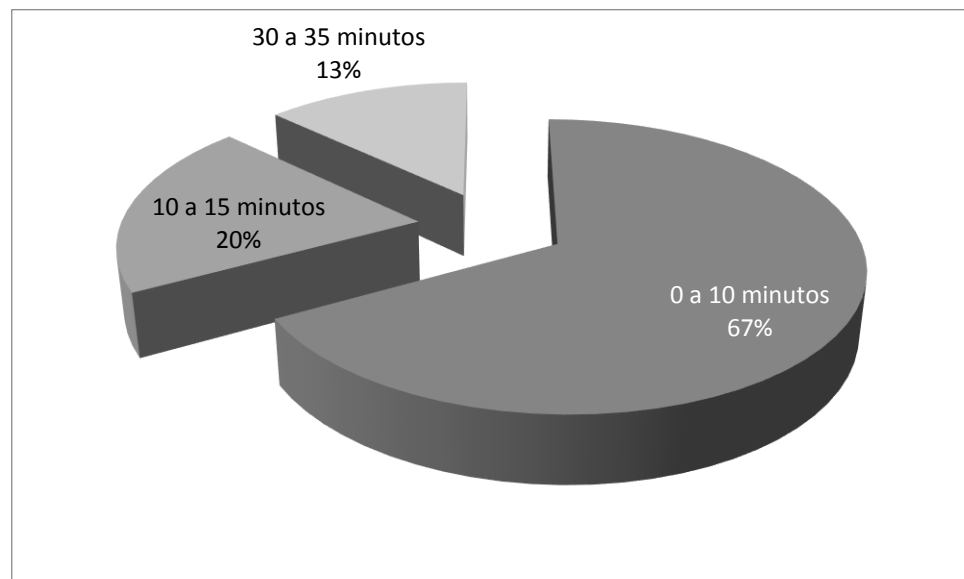
¿Cuál es el medio de transporte que ocupas para ir al colegio en las mañanas?



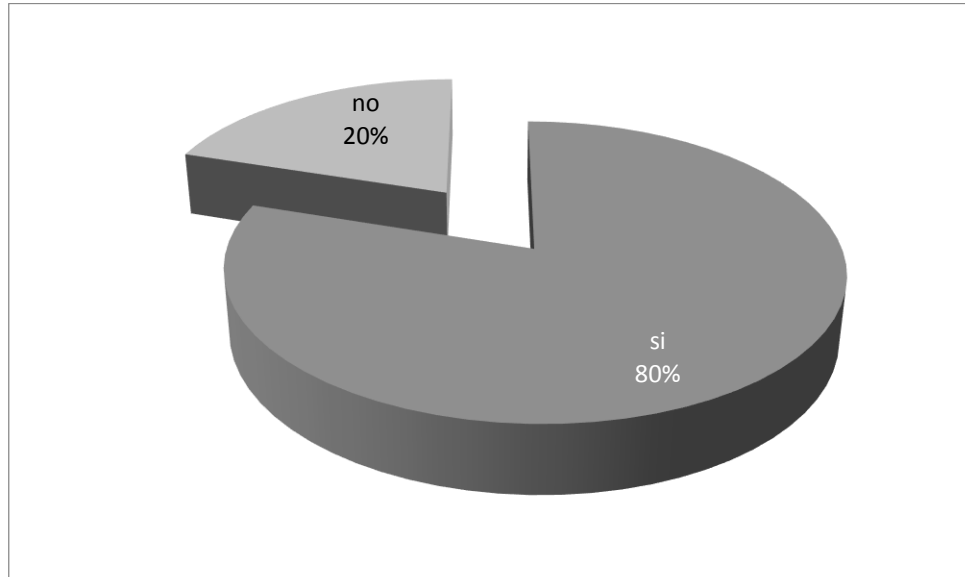
¿Cuál es el medio de transporte que ocupas para ir a la casa en las tardes?



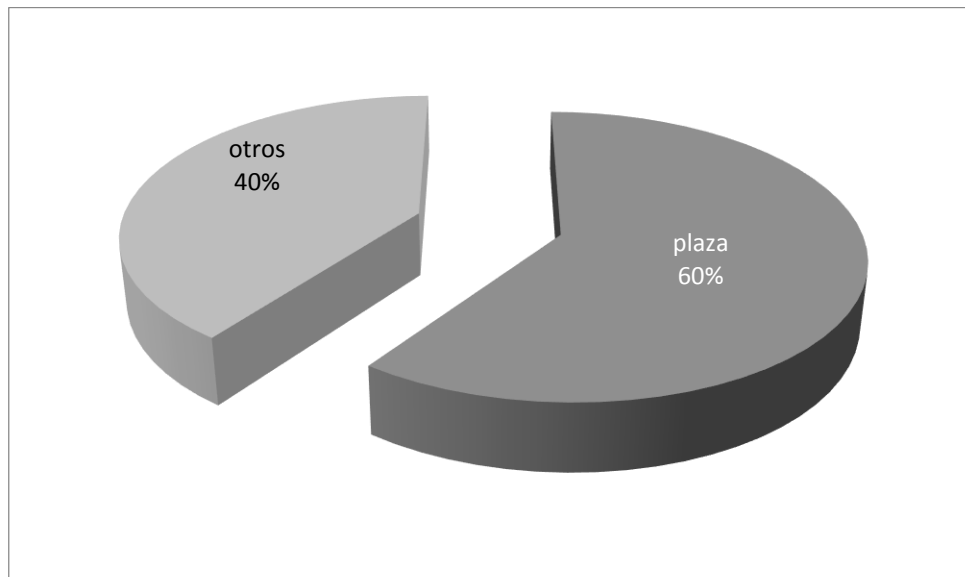
¿Cuál es el tiempo aproximadamente que te demoras en las tardes en llegar a la casa?



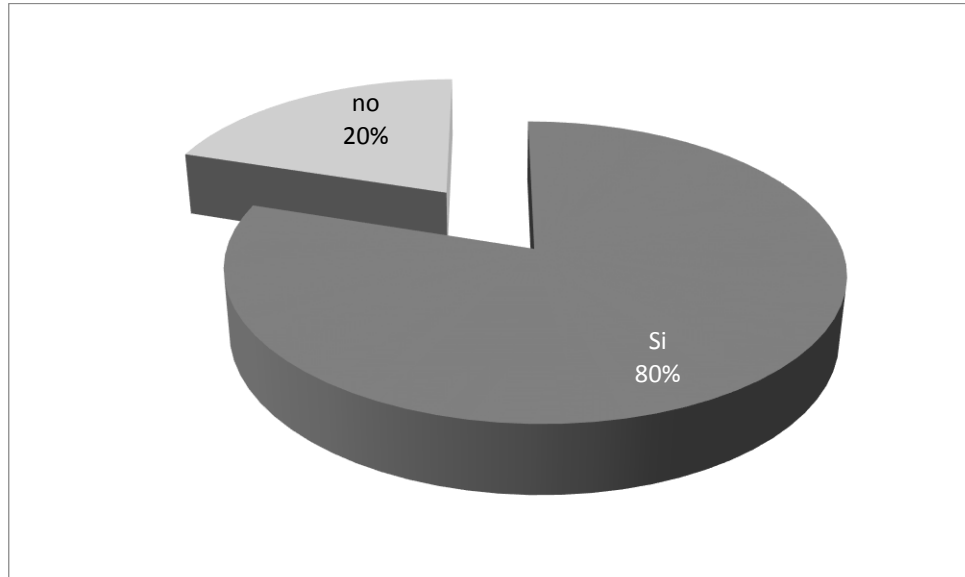
¿Realizas alguna actividad después de salir del colegio?



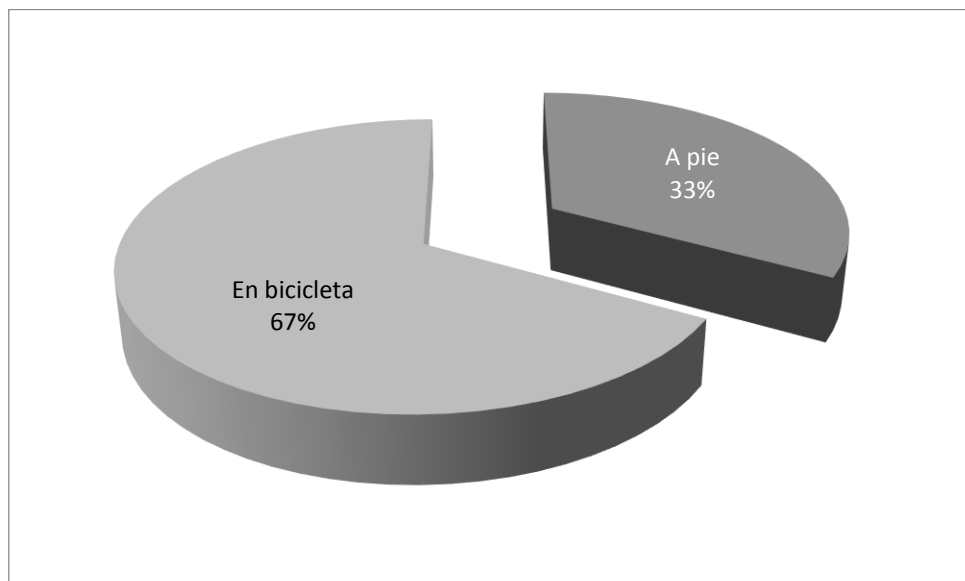
¿Realizas alguna actividad en algún lugar alrededor del colegio después de clases?



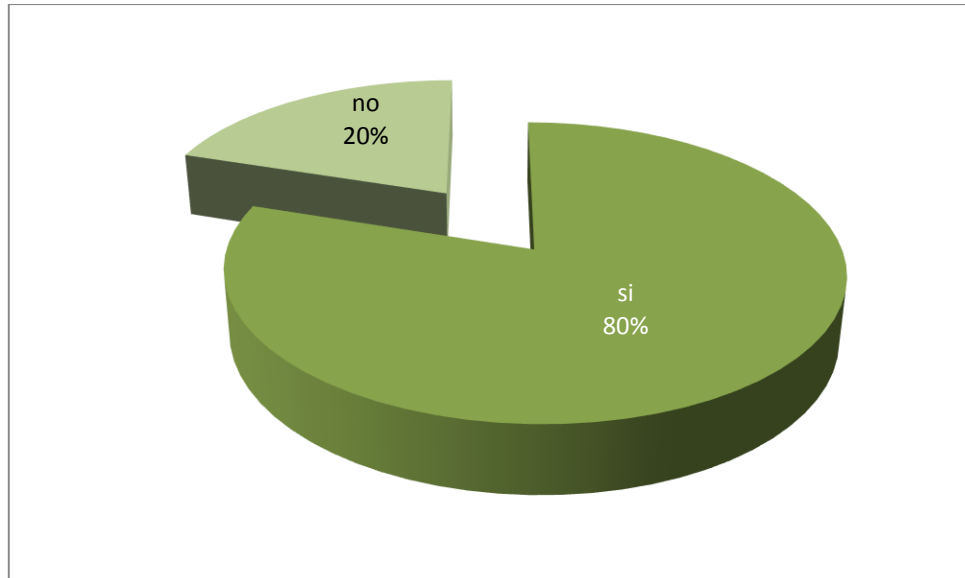
¿Te gustaría en las mañanas irte solo al colegio?



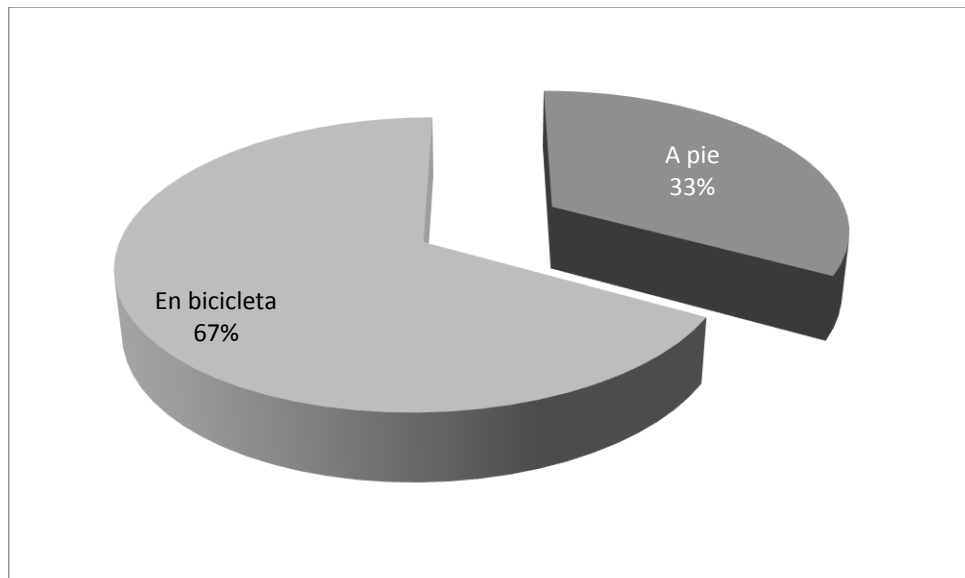
¿De qué manera?



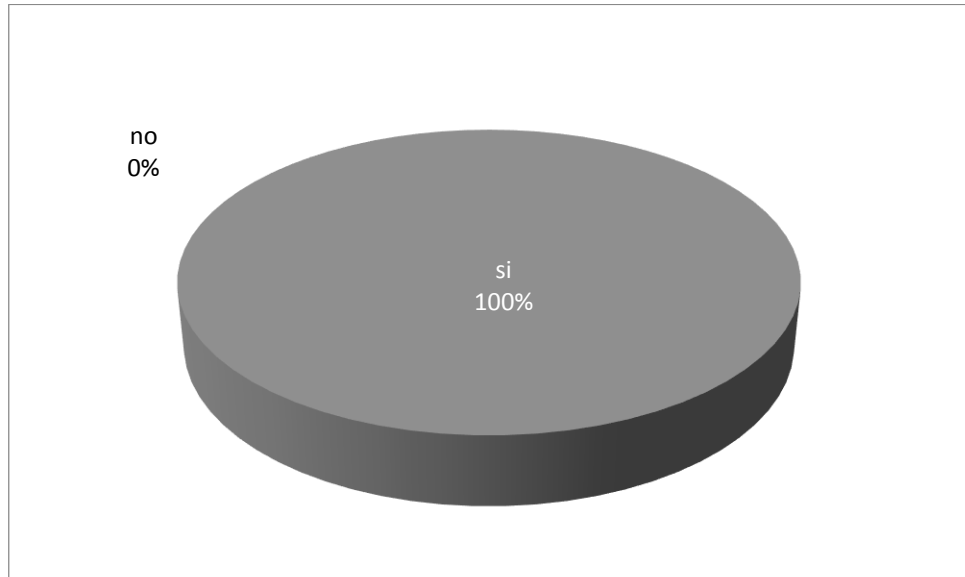
¿Te gustaría irte solo a la casa en las tardes?



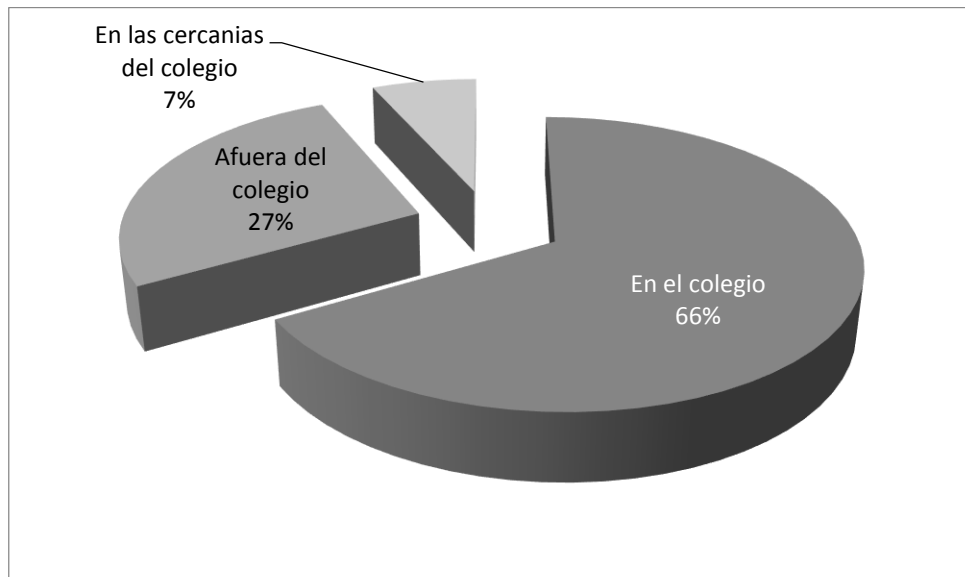
¿De qué manera?



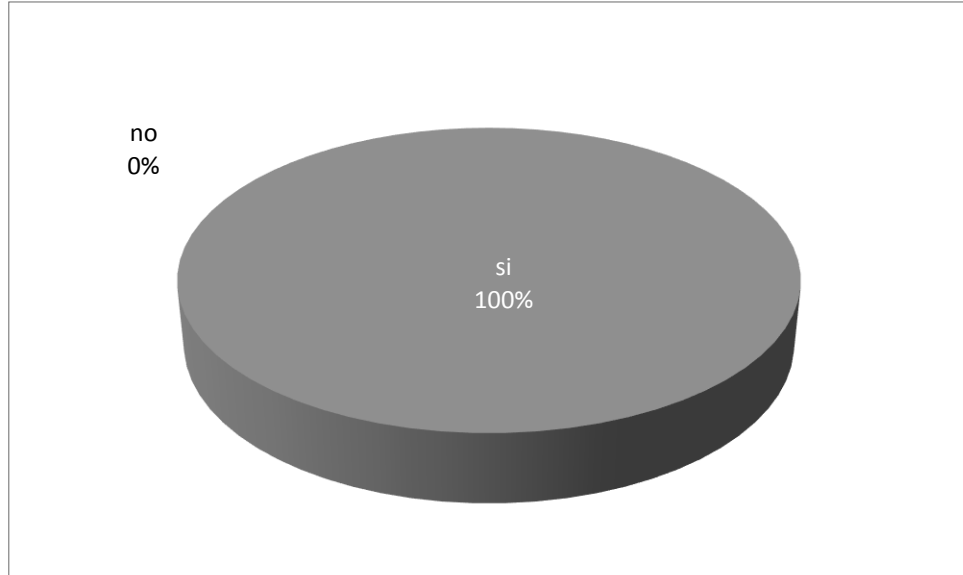
¿Te gustaría realizar alguna actividad entretenida con tus compañeros después de clases?



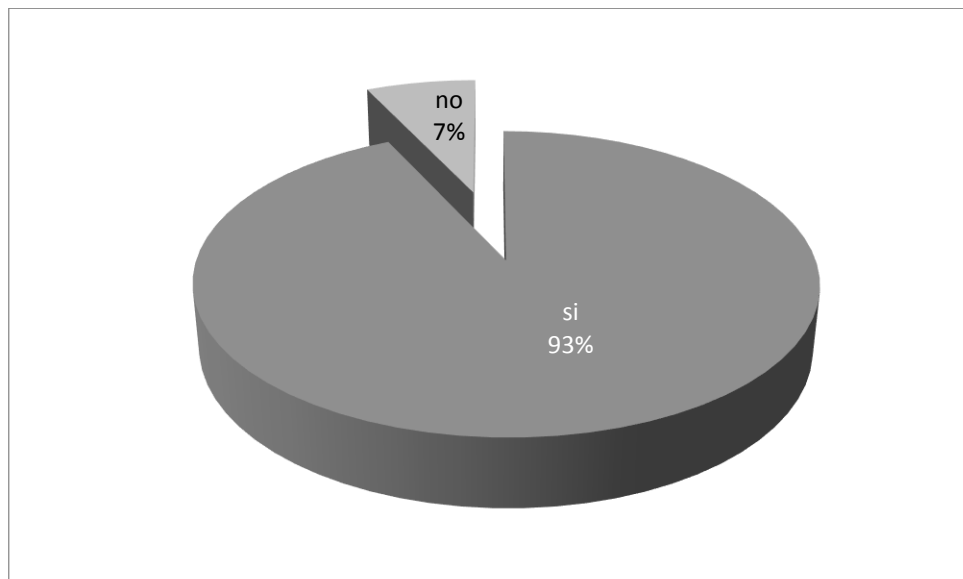
¿En qué lugar?



¿Si existieran las condiciones dadas para que pudieras irte solo en las mañanas y devolvete a la casa en las tardes aceptarías?

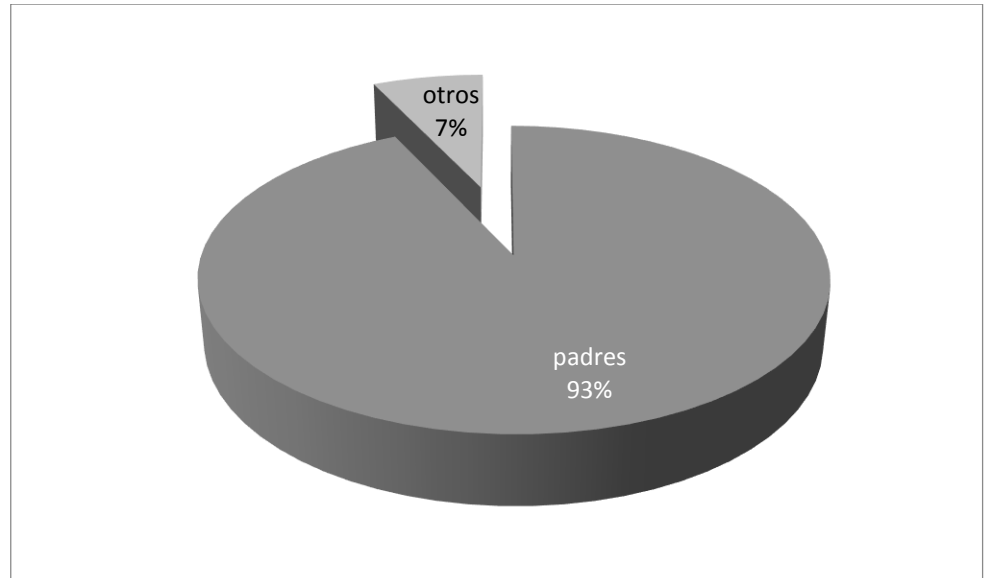


¿Si existieran las condiciones dadas para pudieras quedarte realizando alguna actividad alrededor del colegio aceptarías?

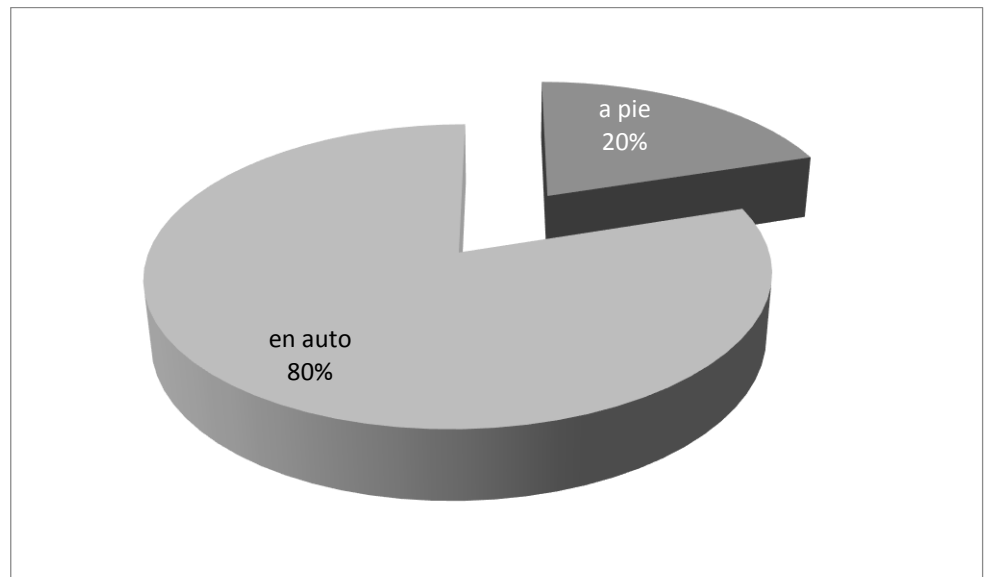


7.6 Gráficos resultados encuestas a los padres grupo socioeconómico ABC.

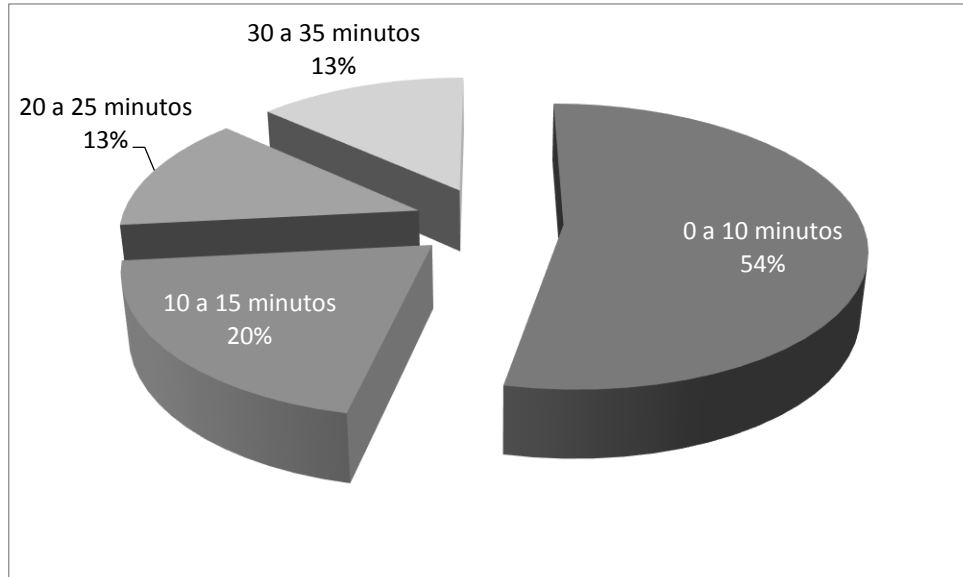
¿Con quién se va su hija/o al colegio en las mañanas?



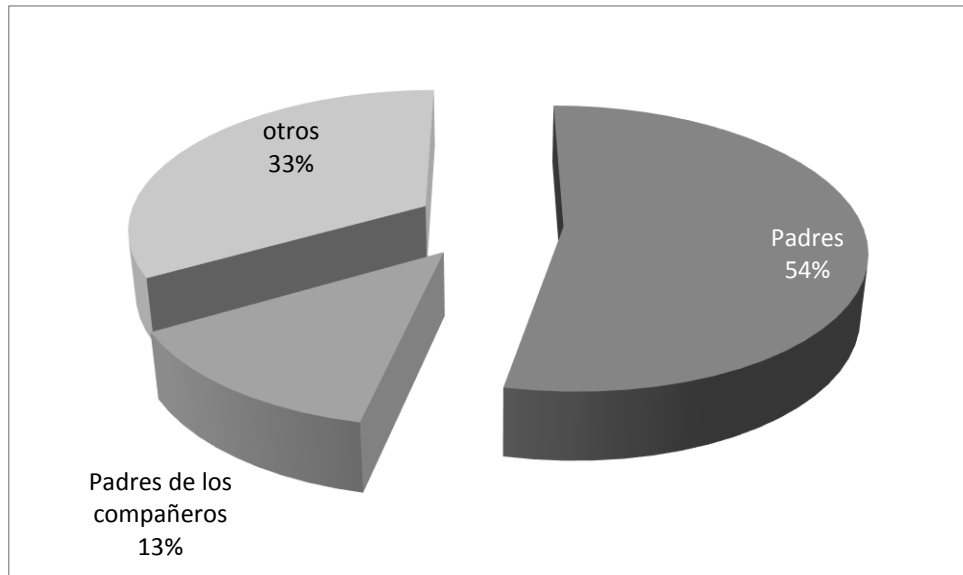
¿Cuál es el medio de transporte que ocupa su hija/o para ir al colegio en las mañanas?



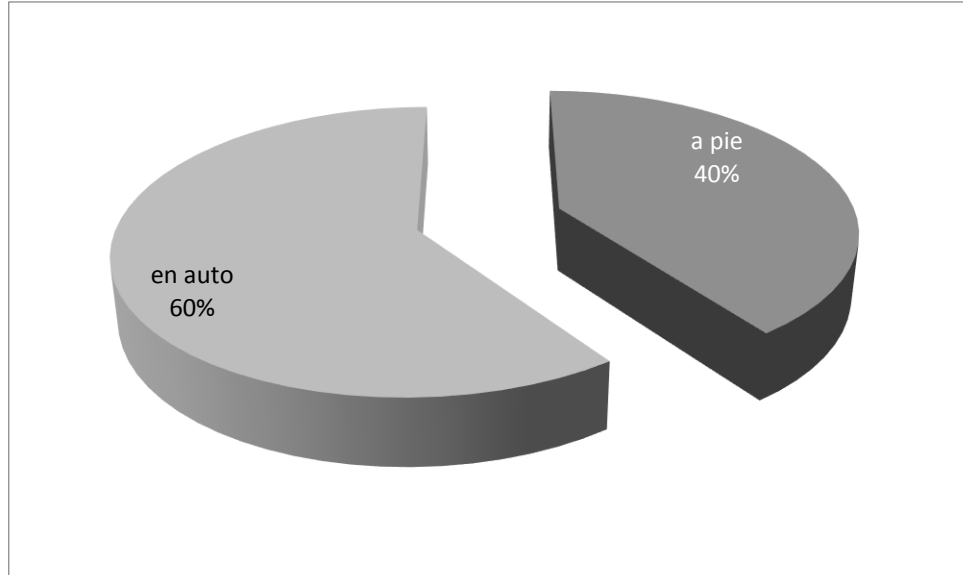
¿Cuál es el tiempo aproximado que se demora su hija/o en las mañanas en llegar al colegio?



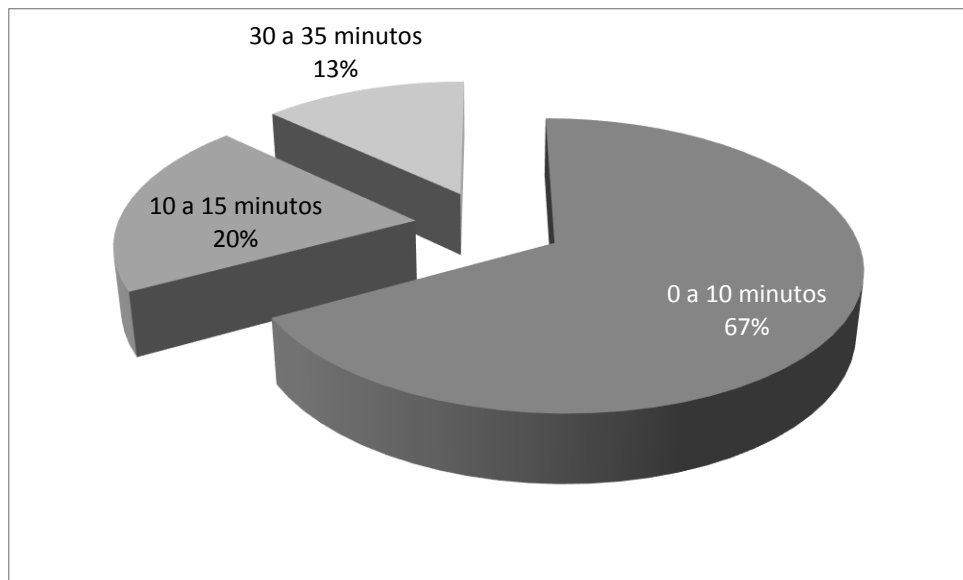
¿Con quién se va su hija/o a la casa en las tardes?



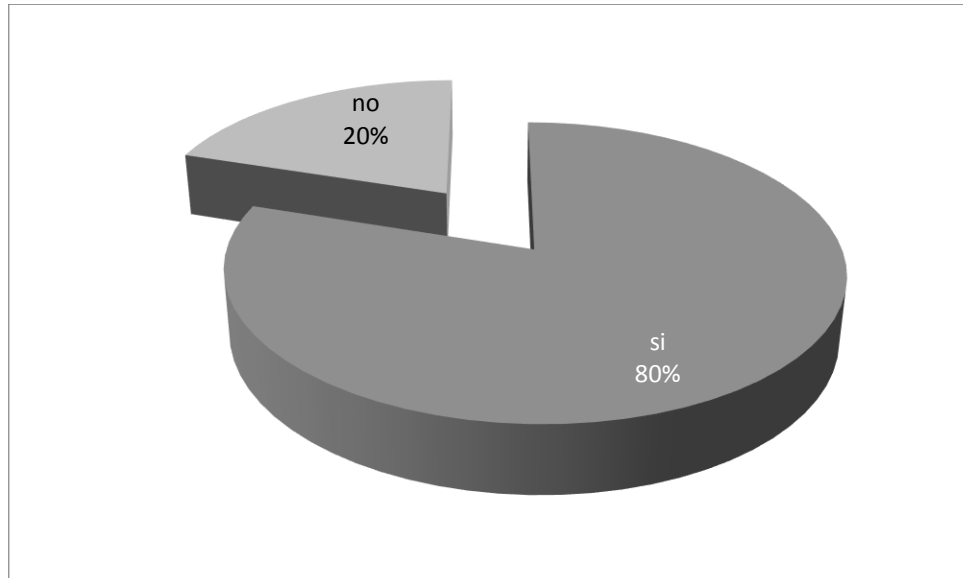
¿Cuál es el medio de transporte que ocupa su hija/o para ir al colegio en las tarde?



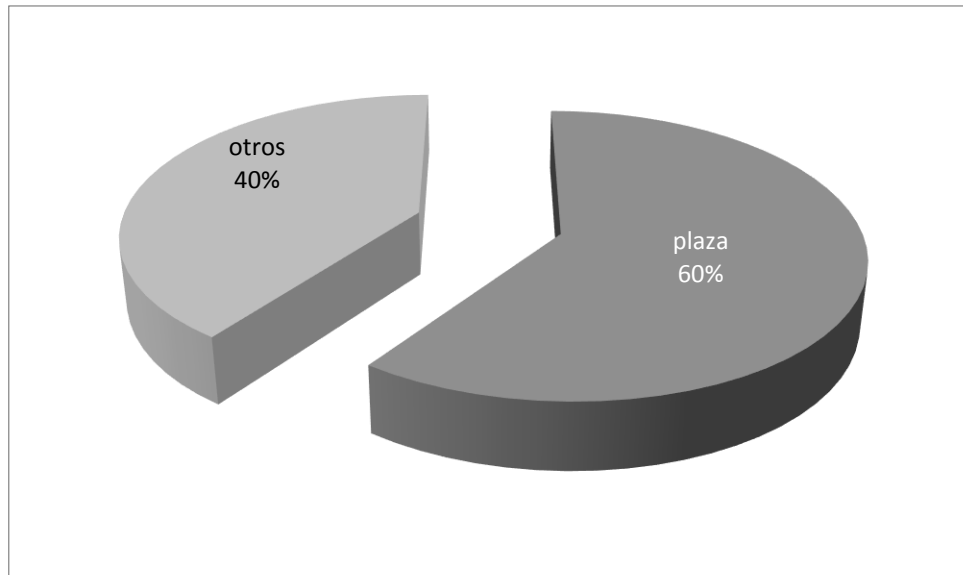
¿Cuál es el tiempo aproximado que se demora su hija/o en las tardes en llegar a la casa?



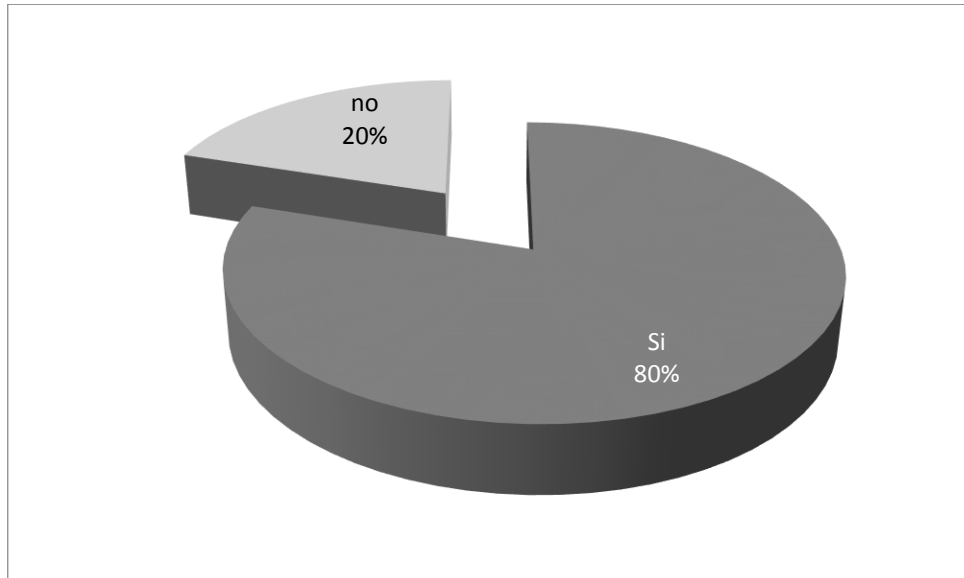
¿Su hija/o realiza alguna actividad después de salir del colegio?



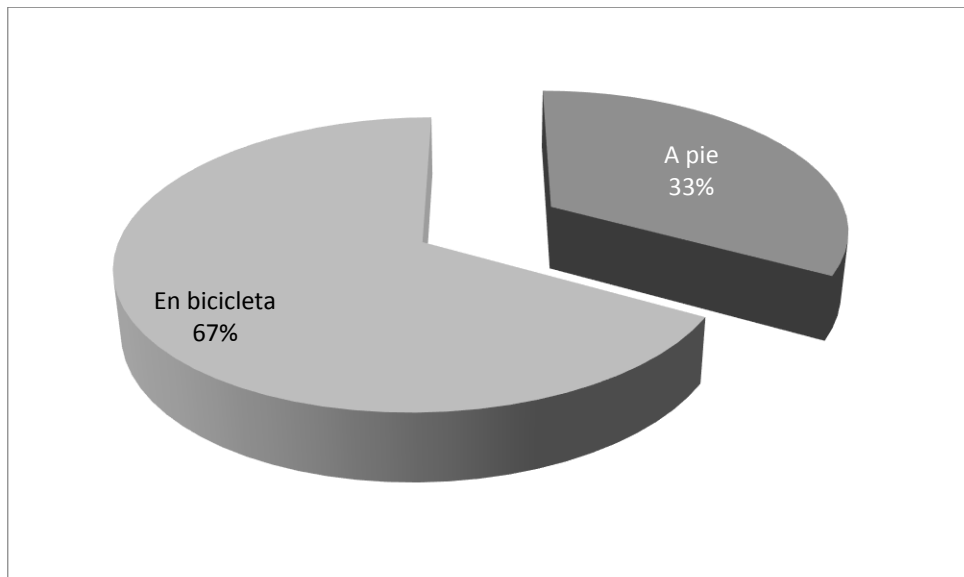
¿Su hija/o realiza alguna actividad en algún lugar alrededor del colegio después de clases?



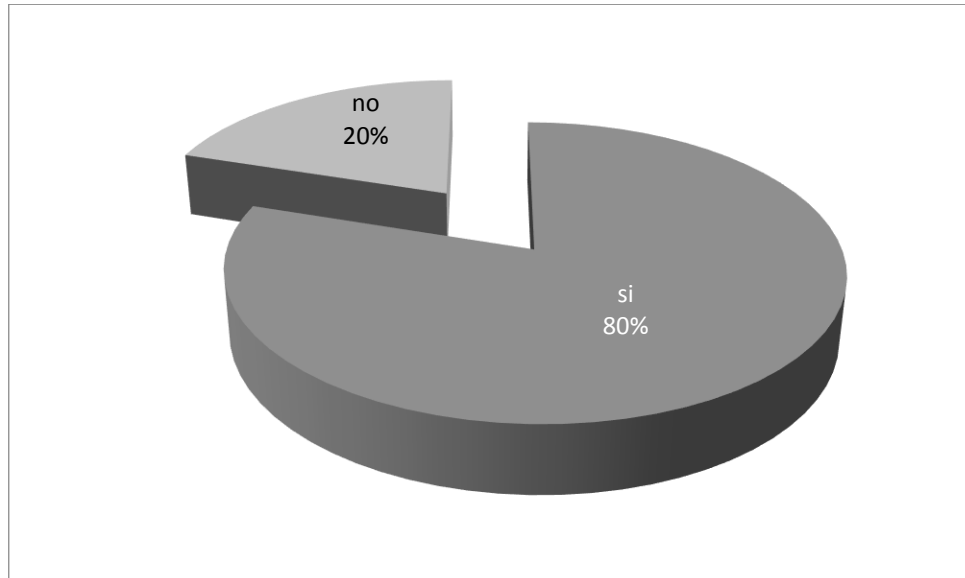
¿Le gustaría que su hija/o en las mañanas se fuera solo al colegio?



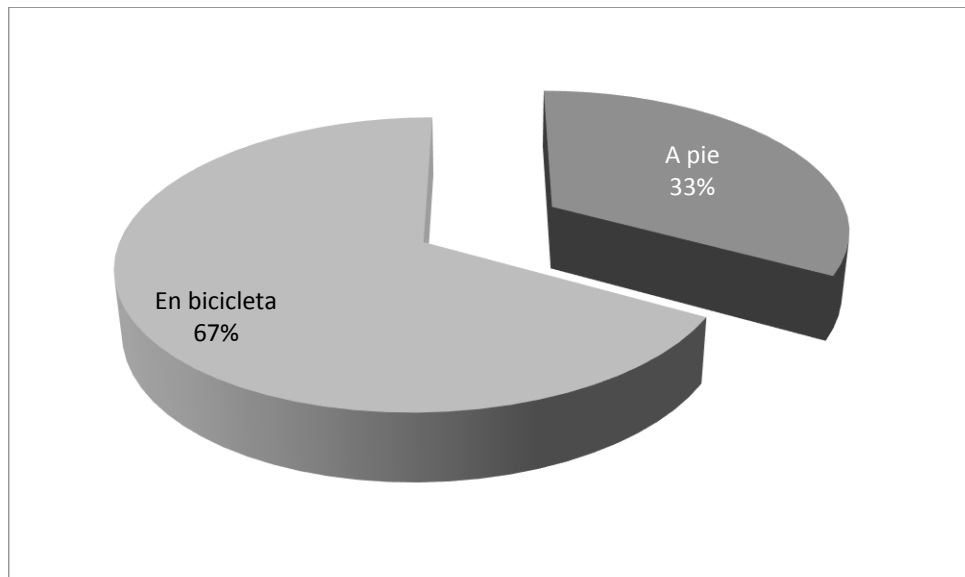
¿De qué manera?



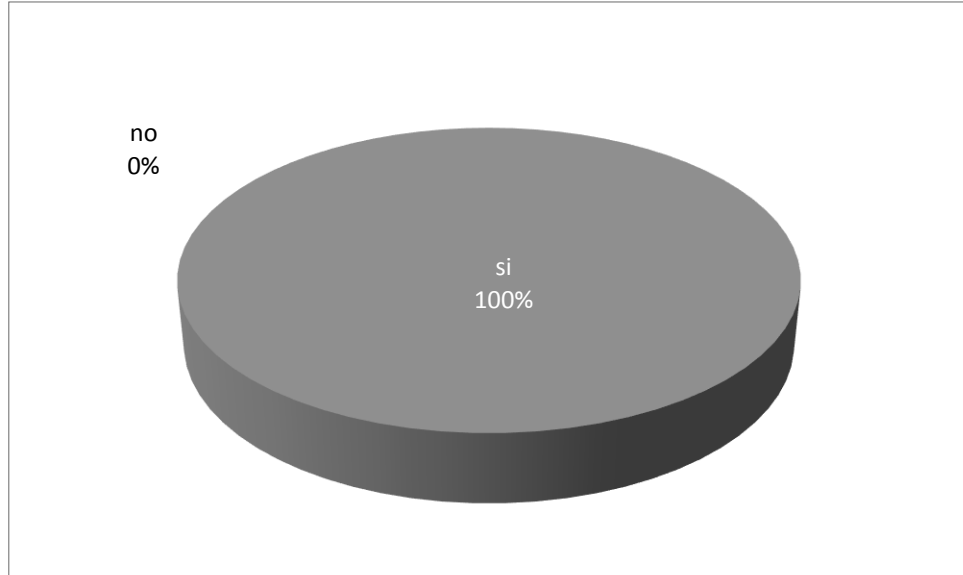
¿Le gustaría que su hija/o en las tardes se fuera solo al colegio?



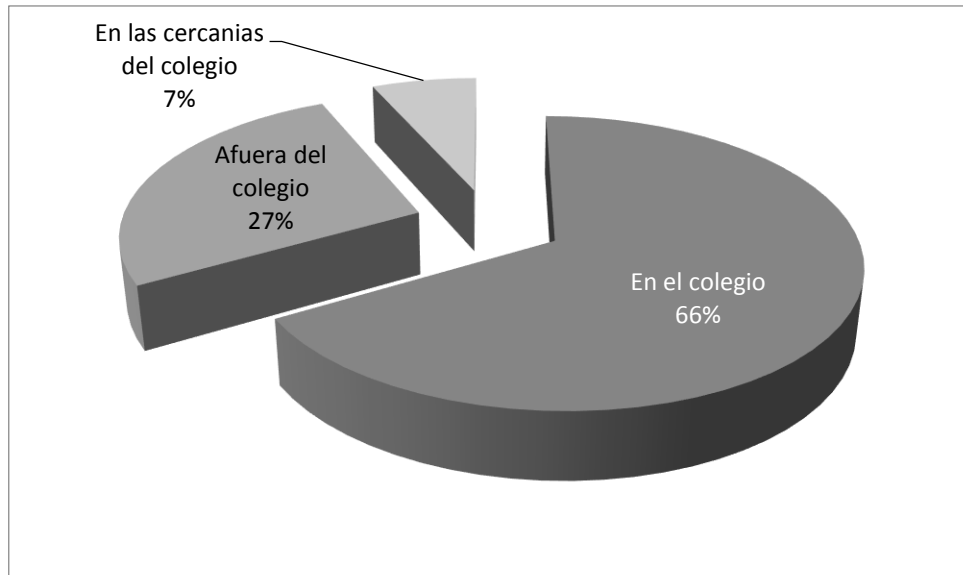
¿De qué manera?



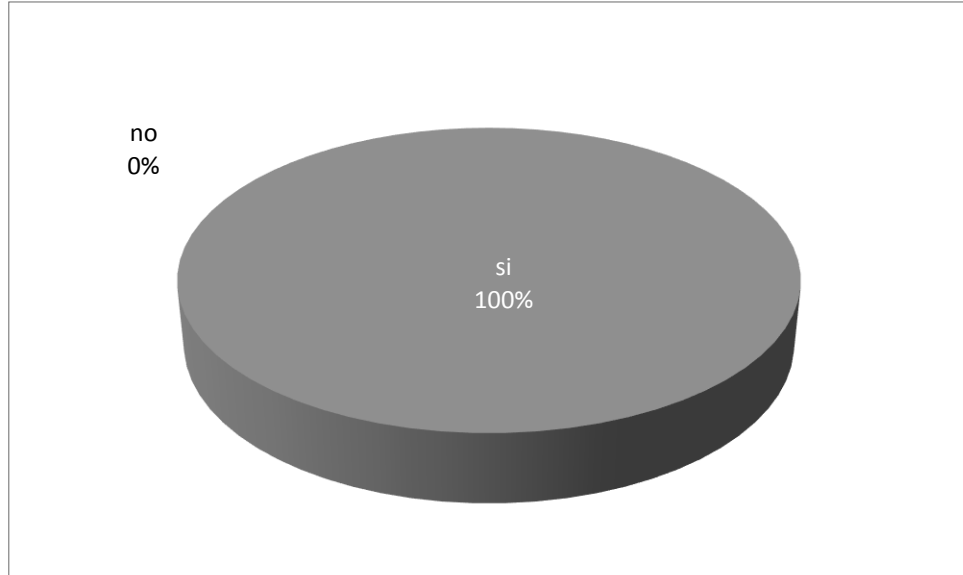
¿Le gustaría que su hija/o realizara alguna actividad entretenida con sus compañeros después de clases?



¿En qué lugar?



¿Si existieran las condiciones dadas para que su hija/o pudiera irse solo en las mañanas y devolverse a la casa en las tardes usted aceptaría?



¿Si existieran las condiciones dadas para que su hija/o pudiera quedarse realizando alguna actividad alrededor del colegio usted aceptaría?

