



FACULTAD DE GEOGRAFÍA E HISTORIA

Política pública en entornos urbanos: la calidad de uso del espacio público a través del análisis socioterritorial. Estudio de caso con población escolar en Las Palmas de Gran Canaria.

Doctoranda: Itahisa Chávez Santana

Directores: Dr. D. Enrique Javier López Lara y Dra. Dña. Carmen Ginés de la Nuez

Abril, 2021

AGRADECIMIENTOS

A través de estas líneas quisiera agradecer a las personas que han servido de guía, motivación y acompañamiento en la elaboración de esta Tesis Doctoral. Palabras simbólicas que brindo a todas y cada una de ellas por nutrirme de energía, por su asistencia y apoyo generoso, y por su luz a lo largo del camino.

Así, en primer lugar, a mis Directores, por la confianza que siempre depositaron en mí, por su disponibilidad y por su dedicación. A ellos que, como otros docentes e investigadores, han dado soporte a esta investigación, con lo que la contribución de todos supone para la ciencia en general y para la academia en particular.

En esta línea debo agregar a otros agentes clave para la exploración. Esto es, por una parte, a la comunidad educativa que participó en el desarrollo de la encuesta en la que se soporta el estudio de caso. Un colectivo que integra a los protagonistas de este trabajo académico: niñas y niños estudiantes en Las Palmas de Gran Canaria a los que, con suma confianza, reconozco un mejor devenir para nuestra sociedad. Y, por otra, a quienes han hecho posible mi contacto con el ejercicio de la política pública: personal técnico y decisor de diferentes instituciones y entidades que me han permitido construir el conocimiento que tengo acerca de ella.

En otro orden, y con mención especial, a mi familia, que con su respeto e incondicionalidad han hecho posible que alcance metas a pesar de las caídas, revelando el valor del esfuerzo. A ella, que al educarme con libertad y con su mano tendida, me ha permitido experimentar el ímpetu con el que afronto mis proyectos, así como descubrir que la humildad no está reñida con el éxito.

Debo agregar también a las almas bonitas que el universo ha cruzado en mi camino. A ellas, con quienes recuerdo cada rato que afrontar cualquier propósito es posible, si bien no es necesario atenderlos a todos de una vez. Esas con las que comparto pasiones y que me inspiran a soñar despierta. Influencias que, como la de mi terapeuta, me recuerdan que todo es cuestión de confianza y perseverancia.

Y con todo ello no puedo dejar de agradecer a la vida, a la que me aferro con pasión, desde el defecto y la virtud para, desde el aprendizaje y del crecimiento constante, ser y estar en armonía.

RESUMEN

Esta Tesis Doctoral contribuye al estudio de la calidad de uso del espacio público urbano. Esto es, enfocada desde el diseño y la materialización de la política pública, con especial énfasis en el derecho ciudadano y en la vulnerabilidad que enfrenta la población menor al respecto.

En este sentido resulta que la calidad de la que se habla debe responder a características ambientales que permitan experiencias positivas en los usuarios, y es por ello por lo que, en este caso, se busca contrastar tal cuestión a través del público objetivo para un ámbito de estudio concreto. Tal es así que la investigación se orienta con la participación de población escolar vinculada, concretamente, a centros educativos de Las Palmas de Gran Canaria.

Al respecto, la exploración enmarca el concepto de calidad de uso del espacio público para poder identificar posteriormente sus características en una situación particular: en el ámbito de estudio elegido. Para ello se confrontan matices relevantes del pasado, del presente y del futuro de la planificación urbanística y del sistema educativo, donde toma relevancia la confrontación entre la incidencia más reciente del desarrollo neoliberal y los fundamentos de las agendas marco para el desarrollo sostenible. Con esto es que, en consecuencia, se concretan aspectos críticos de la política pública con respecto a la calidad de uso en el modelo global de planificación, lo cual facilita el diseño metodológico para proceder al estudio de caso a través de un cuestionario que facilita la recogida de información para la caracterización planteada.

Con relación, los resultados son reveladores para las preguntas de investigación, y es que, por una parte, se reconoce que las pautas y hábitos de uso de la población menor son el reflejo de los de la población adulta. Una realidad perturbada con respecto al resultado anhelado, pues si bien se delata la falta de afinidad entre las dinámicas reales y deseadas de la población escolar, a la vez, se comprueba que el modelo actual no deja de ser determinante.

En esta situación es que, por último, y ante la heterogeneidad territorial de las variables analizadas, se concretan diferentes escenarios de la realidad del asunto de estudio en el ámbito de estudio. Esto es una síntesis de resultados que, a modo de herramienta que aporta criterios de preferencia adaptados a la pluralidad territorial, facilita la toma de decisiones en el ejercicio de la política pública. Una oportunidad, además, para integrar la participación de agentes clave en la búsqueda por mejorar la movilidad general, la movilidad escolar y los usos estanciales contribuyen a la mejora del desarrollo local del municipio.

FORMATO Y ESTILO

En primer lugar, cabe señalar que la elaboración del texto ha atendido a un ejercicio de integración de lenguaje inclusivo o no sexista mediante el uso de términos genéricos tales como: estudiante, estudiantes, alumno, alumnos, padres, etc. En este sentido debe entenderse que, no obstante, se atiende a las directrices de la Real Academia Española, que señala lo siguiente en el Diccionario prehistórico de dudas (Real Academia Española , 2005).

2.1. En los sustantivos que designan seres animados, el masculino gramatical no solo se emplea para referirse a los individuos de sexo masculino, sino también para designar la clase, esto es, a todos los individuos de la especie, sin distinción de sexos (...) A pesar de ello, en los últimos tiempos, por razones de corrección política, que no de corrección lingüística, se está extendiendo la costumbre de hacer explícita en estos casos la alusión a ambos sexos (...) en la lengua está prevista la posibilidad de referirse a colectivos mixtos a través del género gramatical masculino, posibilidad en la que no debe verse intención discriminatoria alguna, sino la aplicación de la ley lingüística de la economía expresiva; (...) Solo cuando la oposición de sexos es un factor relevante en el contexto, es necesaria la presencia explícita de ambos géneros. (Real Academia Española , 2005)

Por otra parte, se aclara que los estándares utilizados para las referencias han sido los propios de Normas APA, en su 6ª Edición.

ÍNDICE DE CONTENIDOS

INTRODUCCIÓN	16
CAPITULO I.MARCO DE REFERENCIA Y CONCEPTUAL	20
1. Objetivos e hipótesis de la investigación.....	22
1.1. Objetivos	22
1.1.1. De carácter general	22
1.1.2. De carácter específico	22
1.2. Hipótesis	24
2. Antecedentes: planificación urbanística y de la enseñanza	26
2.1. La atención a la persona en la planificación urbanística	27
2.1.1. Siglos XIX y XX: ensanche, ciudad lineal y ciudad jardín.....	27
2.1.2. El CIAM como epicentro de la planificación reciente (1928 – 1959)	32
2.1.3. Nuevo enfoque del urbanismo durante la postguerra.....	37
2.2. La planificación de la enseñanza.....	43
3. La política pública ante los retos del neoliberalismo.....	48
3.1. Urbanismo neoliberal: conceptualización y contextualización.	48
3.2. Condiciones de vida de la población menor.....	53
3.3. Formulaciones ante la situación de la población menor.....	59
4. Políticas Pública para el nuevo modelo de planificación	68
CAPITULO II.CONTEXTO METODOLÓGICO	77
5. Caracterización de la Investigación.....	78
5.1. Tipo de investigación, técnica y herramientas	78
5.2. Macrozonas o unidades territoriales de análisis	82
5.3. Centros escolares y unidades de aplicación de la encuesta	84
5.4. Variables	86
5.4.1. Cotidianidad como contexto	87
5.4.2. Realidad y expectativas de las nuevas generaciones.....	94
6. Procedimiento de trabajo.....	97
7. Limitaciones y determinantes de la investigación	112
CAPITULO III.MARCO EMPÍRICO	115
8. Caracterización del ámbito y de las unidades territoriales de estudio	116
8.1. Soporte físico	117
8.2. Configuración urbana.....	121
8.3. Configuración socioeconómica	134
8.4. Movilidad urbana	139
8.4.1. De carácter peatonal.....	141

8.4.2.	Ciclable	145
8.4.3.	Transporte público colectivo.....	149
8.4.4.	Transporte público individual	152
8.4.5.	Vehículo privado.....	152
CAPITULO IV.ANÁLISIS DE RESULTADOS		155
9.	Análisis de resultados de la Encuesta	156
9.1.	Pautas y hábitos de la cotidianidad como contexto	156
9.1.1.	De la residencia.....	156
9.1.2.	De la escolarización	159
9.1.3.	De la movilidad en el hogar	176
9.1.4.	De las pautas y hábitos de uso cotidiano del espacio público de los estudiantes	183
9.1.5.	De las pautas y hábitos de movilidad a la escuela.....	198
9.1.6.	Del tiempo libre y los períodos estanciales en el espacio público urbano	212
9.1.7.	Síntesis y conclusiones del apartado	214
9.2.	Realidad y expectativa de las nuevas generaciones	217
9.2.1.	Experiencias	217
9.2.2.	Percepciones	222
9.2.3.	Deseos.....	224
9.2.4.	Expectativas	227
9.2.5.	Síntesis y conclusiones del apartado.....	229
10.	Las Palmas de Gran Canaria: escenario plural en transformación	232
10.1.	La vulnerabilidad frente a las escalas de análisis	232
10.2.	Respuestas múltiples a circunstancias plurales	237
10.2.1.	La política pública ante los retos y las oportunidades de transformación	238
10.2.2.	Sistematización de la estrategia	243
CAPITULO V.CONCLUSIONES Y FUTURAS LÍNEAS DE INVESTIGACIÓN		248
11.	Conclusiones	249
12.	Futuras líneas de investigación.....	252
REFERENCIAS.....		254

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1.- Representación del cambio del perfil transversal de calle principal en Ciudad Lineal.	31
Ilustración 2.- Paseo de Colón (Barcelona). Finales de siglo XIX.	32
Ilustración 3.- Causas de defunción de menores en el mundo. Año 2012. Fuente: OMS (2015a)	54
Ilustración 4- Atropellos por Comunidades Autónomas en España. Fuente: (Centro de Estudios Ponle Freno-Axa, 2015).....	56
Ilustración 5.- Esquema del procedimiento estadístico de cálculo de la muestra.....	80
Ilustración 6 – Metodología. Diseño y cálculo muestral. Resultado de la selección muestral. Fuente: Saavedra (2017).	81
Ilustración 7.- Zonas de transporte de Las Palmas de Gran Canaria.	83
Ilustración 8.- Síntesis gráfica del geoprocésamiento para la delimitación de unidades de análisis.....	84
Ilustración 9.- Distribución de centros educativos del ámbito de estudio. Elaboración propia.	85
Ilustración 10.- Distribución de centros educativos del ámbito de estudio según naturaleza de gestión; y centros integrados en la muestra. Elaboración propia.	86
Ilustración 11.- Mapa de jerarquización de la centralidad territorial por macrozona.	117
Ilustración 12.- Distribución altitudinal (izq.), red de barrancos (centro) y estructura fisiográfica.	118
Ilustración 13.- Configuración urbanística (izq.) y modelo de ordenación (dcha.).	122
Ilustración 14.- Detalle de trama urbana y usos del suelo la Ciudad Jardín de 1994.	124
Ilustración 15.- Ciudad histórica (izq.) y colmatación de la terraza baja (centro y dcha.). ...	125
Ilustración 16.- Evolución de las áreas de edificabilidad agotada. Fuente: Ayuntamiento de LPGC (2019).....	127
Ilustración 17.- Calle Artemi Semidán. La Isleta, 2016.	128

Ilustración 18.- Delimitación de riscos en borde de barranco y cantil (izq.) y vista aérea del barrio de San Nicolás (dcha.).....	129
Ilustración 19.- Promociones públicas de viviendas más significativas (1950 – 1980) (izq.) y núcleos de la ciudad espontánea (dcha.)	132
Ilustración 20.- Población total de Gran Canaria por municipios. Año 2017. Fuente: ISTAC.	135
Ilustración 21.-Población de Gran Canaria por municipios. Entre 0 y 14 años. Año 2017. Fuente: ISTAC.	136
Ilustración 22.- Población total de 10 a 14 años por distritos. Año 2017. Fuente: ISTAC. ..	138
Ilustración 23.- Población de 0 a 14 años por núcleos. Año 2017. Fuente: ISTAC.	139
Ilustración 24.- Ámbitos urbanos de tejido peatonal significativo.	141
Ilustración 25.- Huella peatonal de Las Palmas de Gran Canaria. Fuente: Machín Gil (2015).	143
Ilustración 26.- Representación de la red ciclable en ejecución. Fuente: (Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, 2016).	148
Ilustración 27.- Cobertura del sistema público de alquiler de bicicleta (izq.) y de la red ciclista (dcha.).	149
Ilustración 28.- Paradas de transporte público colectivo y cobertura de los servicios urbano e interurbano. Fuente: Observatorio de movilidad LPGC (2020).	150
Ilustración 29.- Cobertura de la red de transporte urbano (izq.) e interurbano(dcha.). Fuente: Observatorio de movilidad LPGC (2020).	151
Ilustración 30.- Distribución de la experiencia positiva.	219
Ilustración 31.- Representación territorial del estado de vulnerabilidad de la calidad de uso de la movilidad general.....	234
Ilustración 32.- Representación territorial del estado de vulnerabilidad de la calidad de uso de la movilidad escolar.	235

Ilustración 33.- Representación territorial del estado de vulnerabilidad de la calidad de uso estancial.....	236
Ilustración 34.- Representación territorial del estado de vulnerabilidad de la calidad global de uso.	237
Ilustración 35.- Acciones de sensibilización dirigidas a población menor en centros escolares de Las Palmas de Gran Canaria, 2019.	239
Ilustración 36.- Diversidad modal en la movilidad escolar. Las Palmas de Gran Canaria, 2020.	241
Ilustración 37.- Ejemplo de intervención en entorno escolar. Las Palmas de Gran Canaria, 2020.	247

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1.- Fases del procedimiento de trabajo.	97
Gráfico 2.- Distribución de la muestra por sexo (izq.) y por edad (dcha.).	100
Gráfico 3.- Distribución de la muestra por edad según sexo.	101
Gráfico 4.- Esquema del procedimiento de análisis y concreción de resultados	102
Gráfico 5.- Esquema del diseño metodológico para la jerarquización de la centralidad territorial.	104
Gráfico 6.- Distribución del porcentaje de estudiantes por macrozona de residencia.	156
Gráfico 7.- Distribución del porcentaje de estudiantes por macrozona de residencia según naturaleza de centro escolar.	157
Gráfico 8.- Distribución del porcentaje de estudiantes por macrozona de residencia según macrozona escolar.....	158
Gráfico 9.- Distribución de la escolarización por macrozona escolar.	160
Gráfico 10.- Distribución de la escolarización por macrozona escolar según naturaleza de centro escolar.	160
Gráfico 11.- Distribución de la escolarización de cada unidad territorial según macrozona de residencia.	161
Gráfico 12.- Distribución de la escolarización según la naturaleza del centro escolar.....	162
Gráfico 13.- Distribución de la escolarización según naturaleza del centro escolar por países de UE. Curso 2014/2015.....	162
Gráfico 14.- Distribución de la escolarización según naturaleza del centro escolar por nivel educativo.	163
Gráfico 15.- Distribución de la escolarización según naturaleza del centro escolar y nivel educativo por CCAA de España. Curso 2016/2017.....	164
Gráfico 16.- Distribución de la escolarización según la naturaleza del centro escolar por macrozona de residencia.	165

Gráfico 17.- Distribución de la escolarización según naturaleza del centro escolar por macrozona de escolarización.	166
Gráfico 18.- Distribución de la escolarización según motivo de elección de centro escolar.	168
Gráfico 19.- Distribución de la escolarización según motivo de elección de centro escolar por correspondencia entre macrozona de residencia y de escolarización.	169
Gráfico 20.- Distribución de la escolarización según motivo de elección de centro escolar por macrozona de residencia.	170
Gráfico 21.- Distribución de la escolarización según motivo de elección de centro escolar por macrozona escolar.....	171
Gráfico 22.- Distribución de la escolarización según motivo de elección de centro escolar por macrozona escolar para estudiantes de centros públicos.	172
Gráfico 23.- Distribución de la escolarización según motivo de elección de centro escolar por macrozona escolar para estudiantes de centros públicos concertados y privados.	173
Gráfico 24.- Distribución de la escolarización según motivo de elección de centro escolar según la naturaleza jurídica del centro.	174
Gráfico 25.- Distribución de la escolarización según correspondencia entre macrozona de residencia y macrozona escolar por macrozona de residencia.....	175
Gráfico 26.- Distribución de la escolarización según correspondencia entre macrozona de residencia y escolar por macrozona escolar.....	176
Gráfico 27.- Distribución del modo habitual de desplazamiento del núcleo familiar.	177
Gráfico 28.- Distribución del modo habitual de desplazamiento del núcleo familiar por macrozona de residencia.	178
Gráfico 29.- Distribución del modo habitual de desplazamiento del núcleo familiar por macrozona escolar.....	179
Gráfico 30.- Distribución del modo habitual de desplazamiento del núcleo familiar por tipo de centro.....	179
Gráfico 31.- Distribución de la tenencia de vehículos por hogar.	181

Gráfico 32.- Distribución de la tenencia de vehículos por macrozona de residencia.	181
Gráfico 33.- Distribución de la tenencia de vehículos de modo blando por macrozona de residencia.	182
Gráfico 34.- Distribución de la tenencia de vehículos de modo blando por macrozona de residencia.	183
Gráfico 35.- Distribución del modo habitual de desplazamiento de los estudiantes.	184
Gráfico 36.- Distribución del modo habitual de desplazamiento de los estudiantes según macrozona de residencia.	185
Gráfico 37.- Distribución del modo habitual de desplazamiento de los estudiantes según macrozona escolar.	185
Gráfico 38.- Distribución del modo habitual de desplazamiento de los estudiantes según naturaleza del centro escolar.	186
Gráfico 39.- Distribución del modo habitual de desplazamiento de los estudiantes.	187
Gráfico 40.- Distribución del modo habitual de desplazamiento de los estudiantes según macrozona de residencia.	188
Gráfico 41.- Distribución del modo habitual de desplazamiento de los estudiantes según macrozona escolar.	189
Gráfico 42.- Distribución del modo habitual de desplazamiento de los estudiantes según naturaleza jurídica del centro escolar.	190
Gráfico 43.- Distribución de la autonomía en desplazamientos cotidianos según macrozona escolar.	191
Gráfico 44.- Distribución de la autonomía en desplazamientos cotidianos según macrozona de residencia y correspondencia con macrozona escolar.	193
Gráfico 45.- Distribución de la rutina de desplazamientos por macrozona de residencia.	195
Gráfico 46.- Rutina de desplazamientos por naturaleza del centro escolar.	196
Gráfico 47.- Duración de los desplazamientos cotidianos por macrozona de residencia.	197
Gráfico 48.- Duración de los desplazamientos cotidianos según rutina de desplazamiento.	198

Gráfico 49.- Duración del camino escolar según naturaleza jurídica del centro escolar.	199
Gráfico 50.- Duración de los trayectos por macrozona de residencia.	200
Gráfico 51.- Duración de los trayectos por macrozona escolar.	201
Gráfico 52.- Modo de desplazamiento a la escuela: ida (izq.) y vuelta (dcha.).....	202
Gráfico 53.- Modo de desplazamiento a la escuela (vuelta) según naturaleza jurídica del centro escolar.	202
Gráfico 54.- Modo de desplazamiento a la escuela (vuelta) según macrozona de residencia.	203
Gráfico 55.- Modo de desplazamiento a la escuela (vuelta) según macrozona escolar.....	204
Gráfico 56.- Modo de desplazamiento a la escuela (vuelta) según duración del camino escolar.	204
Gráfico 57.- Compañía de desplazamiento a la escuela según modo de desplazamiento y naturaleza jurídica del centro escolar.....	207
Gráfico 58.- Compañía de desplazamiento a la escuela por macrozona escolar.	208
Gráfico 59.- Limitación de la autonomía en el camino a la escuela.	209
Gráfico 60.- Limitación de la autonomía en el camino a la escuela según la naturaleza jurídica del centro escolar.	210
Gráfico 61.- Limitación de la autonomía en el camino a la escuela por motivo de elección del centro escolar.	211
Gráfico 62.- Resultados. Análisis del contexto. Tiempo libre.	212
Gráfico 63.- Distribución de la experiencias de uso del espacio público según macrozona de residencia.	221
Gráfico 64.- Distribución de la percepción de dificultad modal para realizar el camino escolar a pie.....	223
Gráfico 65.- Distribución de la percepción de dificultad modal para realizar el camino escolar en bici.....	224
Gráfico 66.- Deseo modal para desplazamientos cotidianos.	225

Gráfico 67.- Deseo modal para realizar el camino escolar.	226
Gráfico 68.- Distribución de la expectativa de cambio de modalidad para realizar el camino escolar.	228

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1.- Claves de los planes de ensanche.	28
Tabla 2.- Síntesis del CIAM durante el período de preguerra.	36
Tabla 3.- Síntesis del CIAM durante el período de posguerra.	40
Tabla 4.- Evolución de la relación entre alumnado y escuelas en España.	44
Tabla 5.- Síntesis de contenidos de la Carta Europea del Urbanismo.	53
Tabla 6.- Aceptaciones de la movilidad cotidiana desde la perspectiva geográfica.	66
Tabla 7.- Centros escolares y fechas de realización de encuestas.	99
Tabla 8.- Detalles la fase 3 del procedimiento de trabajo: Concreción de resultados.	102
Tabla 9.- Variables para la clasificación de escenarios resultantes.	106
Tabla 10.- Criterios para la clasificación de los escenarios resultantes.	107
Tabla 11.- Valores de los componentes de ponderación por macrozona.	108
Tabla 12.- Resultado cuantitativo para la jerarquización de la calidad de uso por macrozona.	108
Tabla 13.- Matriz para sistematizar la estrategia de mejora de la calidad de uso del espacio público.	110
Tabla 14.- Población. Elaboración propia a partir de datos de ISTAC.	137
Tabla 15.- Porcentajes de vulnerabilidad de la calidad de uso por categorías de uso y por macrozona.	233
Tabla 16.- Sistematización de la política pública para la mejora de calidad de uso del espacio público urbano en el entorno de Tamaraceite (Periferia Norte).	245

INTRODUCCIÓN

Desde finales del pasado siglo XX se viene promoviendo la transformación de las ciudades para mejorar calidad de vida en entornos urbanos. Con relación, se han aunado esfuerzos por alcanzar un modelo de ciudad y de movilidad más sostenibles, que emana de la preocupación por los problemas ambientales y sus repercusiones al territorio, a los bienes y a los recursos naturales, y, en última instancia, a la población (Lizárraga, 2006). Se trata de una batalla de largo recorrido en la que se lucha por revertir las externalidades de la ciudad contemporánea: el desequilibrio en la distribución del espacio público para los diferentes usos y usuarios (López de Lucio, 1993), donde el transporte privado, y el automóvil en particular, se mantiene como principal modo de transporte urbano (Sanz Alduán, Vega Pindado, & Mateos Arribas, 2015).

En ello se concentra la preocupación por la productividad y por la competitividad de las ciudades (Litman, 2015), que, no obstante, en el marco de las ciencias sociales, ha nutrido un interés particular por conocer la incidencia en la sociedad y en el territorio (Miralles-Guasch & Cebollada, 2009; Villena & Molina, 2015; Calonge, 2015). Estas han sido cuestiones de interés para la geografía, que, más allá de la rama humanista, también se ha integrado en el análisis geográfico regional, por ejemplo, en la medida en la que, desde esta otra rama, se atienden usos como la movilidad urbana con enfoque multiescalar (Vich Callejo, 2019).

En este sentido es que, en las últimas décadas, comienzan a ser más habituales las aportaciones focalizadas en el estudio del uso del espacio público, incluso, con énfasis en grupos poblacionales concretos como la población de menor edad. Y esta ha sido, en parte, la forma de dar visibilidad a uno de los colectivos que desde hace décadas se reconoce olvidado “bajo el mando de una supuesta identidad homogénea y uniforme” (Ortiz, 2007, pág. 209). Pero lo cierto es que, entre resultados y los de otras tantas investigaciones, se echa en falta información que refleje las características de experiencias, percepciones, deseos y expectativas de grupos amplios de población menor. Y es que, si bien se identifica estudios relevantes y recientes como el de Gálvez et al. (2021), ocurre que, a pesar de combinar las componentes población menor y espacio público, el énfasis no recae en el interés por la calidad del uso.

En cualquier caso, a través de otros autores se han podido comprobar cuestiones de interés relacionadas: la sobreprotección de la infancia (Rodríguez I. , 2006), el rol pasivo al

que esta ha quedado relegada (Vergara, Peña, Chávez, & Vergara, 2015) o la subordinación respecto de la población adulta (Segovia, 2017). Estas son algunas de las características que condicionan la calidad de uso del espacio público. Limitaciones de derechos de bienestar que, desde las últimas décadas del pasado siglo XX, han marcado la producción científica con nuevas perspectivas de estudio como la geografía de la infancia.

Así, como apuntara Ortiz (2007), el interés por conocer y mejorar los usos y las actividades de este grupo poblacional aterriza en el binomio espacio-sociedad. Y es que, más allá del ámbito jurídico en el que se enmarca el derecho considerado, la literatura se ha hecho extensa al tratar cuestiones como el rol de la infancia en la ciudad, su relación con el espacio público y con los espacios de juego; la percepción o las experiencias, entre otras (pág. 205). Y acerca de esto es que, con relación a la política pública, surge el interés por la consideración de lo social en la planificación.

Esto último centra, más concretamente, el marco de referencia de la presente investigación. Un encuadre que lleva a comprender la distancia entre el pasado y las aspiraciones presentes de cara al futuro; así como la necesidad de que el cambio de modelo deba orientarse en la política pública con estrategias que apunten más allá de la atención social generalizada y de estrategias unilaterales. Es decir, que para abordar la necesidad y la oportunidad de cambio, se debe reparar en la diversidad, tanto de perfiles como de componentes relacionados con el uso del espacio.

Con lo anterior se perfila que, además de atender a las particularidades del grupo poblacional en cuestión, deben ser considerados diferentes aspectos de la planificación: algunos más relacionados con la materia propiamente dicha (la configuración global de la ciudad, la oferta diversa de usos, el diseño concreto de los espacios, etc.) y otros más con cómo y para quién realizar el ejercicio (agentes implicados y roles; dinámicas de uso, etc.). Y es así como surge la relevancia de tratar el asunto con el rol activo de la población menor. Un modo de proceder que se aproxima a la participación en primera persona, entendiendo que las niñas y los niños con agentes clave para su propio desarrollo personal y para la consecución de sus derechos plenos como parte de la ciudadanía.

Lo cierto es que, tratar el asunto con precisión y rigor ha llevado a tratar claves teóricas y conceptuales. Contribuciones que se han centrado, en síntesis, en una aproximación a los

antecedentes de la planificación urbanística y de la enseñanza; al desarrollo de la política pública ante el contexto neoliberal; y a las preferencias perfiladas para la nueva planificación. Estos contenidos han facilitado las consideraciones y reflexiones acerca de asuntos amplios como el urbanismo, la planificación de las ciudades, las políticas urbanas, la sociología del espacio o el diseño de entornos urbanos. Pero, además, ello ha servido para nutrir el discurso más particular acerca de la situación que enfrenta la infancia y, aún más relevante, acerca de cómo enfocar la política pública para hacer por asegurar el ejercicio del derecho a la ciudad para la población de menor edad.

En la línea en la que se ha venido comentado, acerca de la planificación de las ciudades y de la humanización de estas, son numerosas las referencias que se podrían señalar. Así, destacan, por ejemplo, obras como las de Jacobs (1961) o Gehl (2006). No obstante, de un modo más concreto, han sido otras contribuciones como las de Román y Pernas (2009) o Tonucci (2015) las que han acabado de orientar la investigación en la medida en que estos últimos vienen posicionándose como referentes en el binomio infancia – ciudad para la política pública en España. Pero es evidente que para otras cuestiones como la crítica al urbanismo postmoderno, o para el enfoque de análisis desde la perspectiva geográfica, se ha trabajado con otros autores como Salcedo (2002), o la anteriormente citada Ortiz (2007), y otras como Miralles-Guasch y Cebollada (2009).

La complejidad y la relevancia del asunto que se trata quedan reflejadas en la diversidad de las disciplinas y de los enfoques que enlazan a estos y a otros autores. A pesar de ello, esta cuestión no ha determinado la configuración de un discurso que sirve de antesala a la materialización de resultados. Se trata de contenidos que explican el interés, la motivación y la justificación de la investigación, y a los que, como marco teórico y de referencia, le suceden los resultados del estudio de caso que se propone para el municipio de Las Palmas de Gran Canaria (España).

Al respecto, la elección del ámbito de estudio no es casual. Entre los instrumentos que recogen los principios de la política pública local se reconoce cómo, desde hace aproximadamente dos décadas, la planificación integra diferentes estrategias orientadas a alcanzar la transformación deseada, incluso, con atención directa a la población de menor edad. Pero, a pesar de ello, surgen incertidumbres que alimentan el interés por ahondar en una situación real como la elegida. Interrogantes acerca de si la población menor está siendo

atendida como prevé la estrategia local; si son suficientes las condiciones de uso que esta hace del espacio público; o hasta qué punto se han materializado actuaciones integradoras y favorables en el camino hacia el cambio de modelo. Estos son planteamientos en los que se propone ahondar para conseguir respuestas de las relaciones socioterritoriales e identificar oportunidades de cambio y mejora. Una contribución de carácter científico que se formula como investigación práctica o aplicada.

Tratar lo expuesto a través de esta Tesis ha llevado a estructurar los contenidos en cuatro capítulos a los que antecede este apartado de carácter introductorio. En ellos se concretan, en primer lugar, los objetivos e hipótesis de la investigación, así como la conceptualización y el marco de referencia del asunto que se ha venido tratando con anterioridad. Siendo estos los fundamentos del estudio, en un segundo capítulo se presenta la metodología, en la que se han integrado la caracterización de la investigación y el procedimiento de trabajo, así como las limitaciones y los determinantes de la investigación.

Con lo anterior resultan planteados la situación de partida y el camino hacia los resultados que se integran en un tercero capítulo. En este, en primer lugar, se caracteriza el ámbito y las unidades territoriales de estudio que, a posteriori, permiten ahondar en el principal bloque de resultados. Llega entonces la información cuantitativa derivada de una encuesta de hábitos a población escolar, y, en consonancia, las reflexiones cualitativas derivadas de la confrontación entre la situación de partida (marco de referencia) y la realidad identificada (caracterización y encuesta). Así es que este capítulo acaba tras un ejercicio de confrontación de lo anterior. De ello se derivan retos para el cambio y se aborda la oportunidad de actuar, a través de una herramienta sencilla de sistematización, que facilita el diseño y la materialización de la estrategia local en situaciones en las que se integran métodos de cooperación y de participación, tal como orientan las agendas políticas marco (Organización de las Naciones Unidas, 2015).

Entre tanto, se tratan particularidades del contexto familiar y de la escolarización con relación a las pautas y a los hábitos de uso del espacio público, no solo de la realidad vivida sino, además, como hechos que arrojan experiencias, percepciones, deseos y expectativas de la población menor en primera persona. Contribuciones que, con todo lo expuesto, llevan a elaborar las conclusiones integradas en el cuarto y último capítulo, junto a las anotaciones acerca de futuras líneas de investigación. En definitiva, apuntes últimos que buscan guiar estudios futuros como han servido a este las aportaciones de muy diversos autores.

CAPITULO I. MARCO DE REFERENCIA Y CONCEPTUAL

En este capítulo se presenta el marco de referencia y las claves conceptuales que dan sustento a la exploración. Se trata de contenidos que quedan estructurados en cuatro apartados, que llevan a entender la necesidad y la oportunidad de abordar un asunto como el que se trata.

Objetivos e hipótesis de la investigación

En consonancia con la introducción, este contenido aporta el detalle de los objetivos previstos por el estudio, así como los propósitos que se han formulado a modo de hipótesis antes de iniciar la investigación y que encuentran respuesta a través de los resultados. Enunciados que fijan la orientación del objeto de estudio a reconocer qué es la calidad de uso del espacio público; cómo se presenta esta en el ámbito de estudio; y cuál es su situación con respecto a lo que los principios del nuevo desarrollo procuran para ella.

Antecedentes: planificación urbanística y de la enseñanza

Reconocer el presente pasa por atender al pasado a través de la historia. Así, para ayudar a comprender el escenario actual, se ha incorporado una aproximación a la evolución del desarrollo reciente de la planificación, tanto del urbanismo como de la enseñanza. Esto son, en particular, los asuntos que permiten enmarcar la exploración, desde donde se revelan las que han sido las principales deficiencias y pretensiones de la política pública con incidencia general en la calidad de uso del espacio público urbano, y en particular, por parte de la población de menor edad. Es aquí donde se manifiesta la situación de vulnerabilidad pretérita que ya venía enfrentando el uso del espacio público con carácter estancial y de movilidad, paradójicamente, incluso, frente a flujos como el de los transportes.

El urbanismo neoliberal y sus retos para con el uso del espacio público urbano

En este caso se han tratado los pormenores del modelo de planificación que ha sucedido en el contexto del neoliberalismo. Esto es, el enfoque del diseño y de la materialización de la política pública en el que se ha venido soportando el urbanismo reciente y, en consonancia, la distribución de los usos ligados a entornos urbano y las dinámicas acogidas en estos espacios.

Con ello es que se reconocen las discrepancias que enfrentan la teoría y la práctica acerca de la equidad en el acceso y uso del espacio público, sobre todo, para determinados grupos poblacionales como el que integra a las personas de menor edad. Consecuencias de un modelo desarrollista, focalizado en el perfil tipo de la persona adulta y productiva, que ha obviado la heterogeneidad social y territorial con las que poder atender e integrar la autonomía, la seguridad y la comodidad de los desplazamientos cotidianos una parte importante de la población.

Políticas públicas para el nuevo modelo de planificación

Por último, acompaña una reflexión acerca de los objetivos que, como agendas marco, se han formulado como alternativa al modelo de desarrollo anteriormente referido. Esto es, disposiciones como las de la Agenda 2030 (Organización de las Naciones Unidas, 2015) o la Nueva Agenda Urbana (Organización de las Naciones Unidas, 2017) que, como sus trasposiciones al contexto nacional, confrontan las bases del modelo neoliberal que quebrantan derechos en su más extensa acepción. Con ello es que se perfila el escenario al que se aspira, no solo con carácter general sino, en particular, con relación al asunto de estudio: la calidad de uso del espacio público urbano, con especial atención a las generaciones más jóvenes.

Con ello es que se reconocen las discrepancias entre la teoría y la práctica con respecto al desarrollo equilibrado al que apunta el marco de referencia. Un contexto de conflicto en el que aún no se acaba de reconocer que el modelo de desarrollo esté siendo capaz de atender necesidades que son clave para la calidad de uso del espacio público urbano de niñas y de niños. Esto es, sin ir más lejos, la autonomía, la seguridad y la comodidad de los desplazamientos y de los períodos estanciales.

1. Objetivos e hipótesis de la investigación

En el contexto descrito acompañan en este primer apartado los detalles de los objetivos e hipótesis que orientan la investigación.

1.1. Objetivos

1.1.1. De carácter general

El desarrollo de la investigación aplicada, formulada como un estudio de caso para el municipio de Las Palmas de Gran Canaria, se sostiene sobre dos objetivos de carácter general.

- Orientar a la política pública en el diseño de estrategias de planificación mediante la propuesta de estudio formulada y a partir de los resultados de la investigación.
- Promover la planificación estratégica con carácter inclusivo, en particular, con relación al uso del uso del espacio público por parte de la población de menor edad.

Dicho de otro modo, la misma busca contribuir a la mejora de estrategias que faciliten el uso del espacio público por parte de la población de menor edad. Así, se trata de generar resultados que permitan favorecer las condiciones de autonomía, comodidad y seguridad de la población menor en el espacio público urbano.

1.1.2. De carácter específico

Pero el interés que centra la investigación va más allá de lo que la población menor experimenta, es decir, que resultan fundamentales otros detalles acerca de las percepciones, deseos y expectativas con que los sujetos se enfrentan a la cotidianidad y la conciben. Con relación a ello es que, en base los objetivos generales, se han concretado otros de carácter específico.

- Identificar cuales los principios de la política pública para atener a la calidad de uso del espacio público urbano en general, y con relación a la población de menor edad en particular.

Con relación, en este primer capítulo acompañan ideas relevantes del urbanismo heredado, así como del urbanismo reciente, que llevan a responder acerca de la

evolución de la política pública en la atención de calidad del espacio público urbano. Contenidos en los que se integran planteamientos del marco estratégico internacional para el desarrollo sostenible, estableciéndose como marco de referencia y contrapunto a las consecuencias del modelo socioeconómico preexistente. Esto es, en definitiva, el contexto que motiva a atender la pluralidad socioterritorial para dar respuestas a algunos de los conflictos de la infancia en el mundo adulto (Segovia, 2017), y que da respuesta al interrogante acerca de qué se entiende en la actualidad como calidad de uso del espacio público urbano.

- Concretar las pautas y dinámicas de uso del espacio público urbano por parte de la población escolar con relación a: la movilidad general, la movilidad escolar u obligada, y otros usos de tipo estancial.

A ello responde el contenido descriptivo del CAPITULO III, en el que se caracteriza el ámbito de estudio desde una perspectiva multiescalar, en base a las unidades territoriales de referencia que se definen según el marco metodológico de la investigación. Ello sirve de antesala para comprender, en última instancia, los resultados de contextualización de la cotidianidad acerca de las dinámicas de movilidad y del uso del espacio público urbano a través del estudio de variables socioterritoriales. En definitiva, responde al interrogante acerca de cuál es la realidad de uso del espacio público urbano en el caso de estudio.

- Identificar situaciones críticas y retos de la calidad de uso del espacio público urbano en el ámbito de estudio.

Este objetivo pretende revelar aquello que debe atender la política pública para mejorar la situación detectada de cara a una aproximación hacia los objetivos de desarrollo previstos por las agendas marco y, en definitiva, mejorar el estado de la autonomía, de la seguridad y de la comodidad con la que la población escolar afronta el uso de los espacios estanciales y de tránsito. Con ello se concretan los detalles de la experiencia, de la percepción, de los deseos y de las expectativas en primera persona. Determinantes y claves que, junto a los contenidos relacionados al objetivo anterior, responden al interrogante acerca de cómo es la calidad de uso del espacio público urbano en Las Palmas de Gran Canaria.

- Representar cartográficamente los escenarios locales para la movilidad general, para la movilidad escolar y para otros usos del espacio público urbano.

Los resultados están ligados a una realidad territorial, y estos permiten la representación por medio de las unidades de estudio. Es por ello por lo que, con este objetivo se contribuye a los objetivos generales en la medida en que información producida facilita el diseño de materiales de interpretación sencilla. Un contenido cuyo procedimiento se describe en el apartado correspondiente al marco metodológico, ubicándose el producto final en el CAPITULO III.

- Diseñar una herramienta sencilla que facilite la formulación de estrategias de mejora de las situaciones críticas detectadas a partir de los resultados de la Encuesta de hábitos.

A este objetivo se da respuesta también con un producto final, en el que se integran, a través de una matriz, diferentes criterios que permiten adaptar la formulación de estrategias y su orientación a la complejidad revelada por los resultados. Esto facilitará la toma de decisiones con criterio de preferencia para su aplicación, así como la creación de una visión transversal de las propuestas que se desee integrar. Al respecto es que, como con el objetivo anterior, se describe la cuestión metodológica en el CAPITULO II, y el producto final, con algunos ejemplos, en el CAPITULO III.

1.2. Hipótesis

Planteado lo anterior, y con vistas a formular la conclusión de la investigación, se han concretado los siguientes enunciados a modo de hipótesis, cuya verificación se realiza a partir de los resultados.

- Acerca de cuál es la realidad de uso del espacio público urbano en el caso de estudio.

En primer lugar, se estima la heterogeneidad de escenarios. Es decir, que del mismo modo que la configuración territorial resulta compleja, también lo es el uso del espacio público urbano. Esto se plantea, por tanto, como uno de los retos a los que debe enfrentarse la política pública, debiendo aproximarse a la pluralidad de la

realidad vivida y percibida por la población menor, residentes o escolares de entornos diversos como el centro urbano, zonas intermedias o periferias.

Por otra parte, con relación a las dinámicas de uso, se espera que las pautas y hábitos de la población menor resulten sometidas al modelo urbanístico consolidado y obsoleto que describe el marco de referencia. Esto es, que sus dinámicas estén ligadas a las del perfil tipo de persona adulta con una relación estrecha al uso del automóvil.

- Acerca de cómo es la calidad de uso del espacio público urbano en Las Palmas de Gran Canaria.

Con relación, se defiende que el uso y las expectativas de cambio que la población menor estima conveniente se encuentran, en cierto modo, supeditados por las pautas y dinámicas de uso global que integra al adulto y al manejo del automóvil para la movilidad cotidiana. De este modo es que las pautas y hábitos de cotidianidad no resultan del todo afines a las experiencias, percepciones, deseos y expectativas declaradas.

En última instancia, se entiende que la transformación del modelo de ciudad y de movilidad no está del todo alineado al sentir del grupo poblacional de interés. Así es que los avances en la transformación del modelo de ciudad y de movilidad, en lo que a calidad de uso del espacio público se refiere, aún no responden a la plena inclusión de la población menor en la medida en la que, después de dos décadas de discursos pretenciosos, las diferencias entre la realidad vivida y percibida resulta notablemente distante.

Pero, además, por último, desde el punto de vista de la planificación estratégica, entendida como el diseño de la política pública, se asume también que la situación de la vulnerabilidad de la calidad de uso entre las diferentes macrozonas no responda a la centralidad de corte clásico con la que se entiende el ámbito de estudio. Esto es, entendiendo que la evolución de la configuración urbanística ha generado nuevas centralidades y ello esté siendo determinante para los resultados del estudio que se trata en la medida que el crecimiento reciente ha implicado a la periferia y, a su vez, su repercusión en la distribución poblacional.

2. Antecedentes: planificación urbanística y de la enseñanza

Concretar y comprender el objeto de estudio de esta investigación pasa por llevar a cabo la contextualización. Para ello, en este apartado se incorpora una aproximación a las claves de la política pública, por una parte, con relación al modo en el que esta ha atendido necesidades y soluciones de usos cotidianos del espacio público y, por otra parte, ligada a la planificación de los recursos educativos.

En particular, en lo que al espacio público se refiere, el interés recae en enmarcar su puesta a disposición para el uso estancial y de desplazamientos. Esta cuestión se trata a través de la trayectoria de la planificación urbana, pues esta integra componentes relevantes para la investigación como es el binomio ciudad – transporte (Miralles-Guasch C. , 2002, p. 11); a la vez que permite revelar el lugar que ha ocupado la ciudadanía en el diseño de la ciudad.

En relación, con una revisión histórica desde el inicio de la ciudad industrial, entorno a la mitad del siglo XIX, y hasta tiempo más reciente, se entiende cómo ha cristalizado el diseño y el desarrollo de las políticas públicas. Se trata de un hecho del que se detectan deficiencias en la atención plural de la ciudadanía, ligadas tanto a la formulación y a la materialización de espacios urbanos como a su reformulación para acoger diversidad de usos.

A raíz de ello, y con relación al grupo poblacional de interés, ha resultado oportuno atender también a la planificación educativa. De ello se han extraído otros matices de la planificación estratégica como el Mapa Escolar. Un asunto con el que acaba de focalizarse la investigación, pues tras la institucionalización educativa, los centros de enseñanza acaban por posicionarse como recursos clave en el uso del espacio público de la población de menor edad.

De todo ello se extraen dos ideas de síntesis que orientan los contenidos sucesivos. Esto es, en primer lugar, el modo en el que las componentes económica y política se posicionan como base o guía del desarrollo urbanístico (Ponce & Dávila, 1998, pág. 141). De ello se deriva que la componente social quede postergada en la planificación. Un hecho perpetuado como herencia de la ciudad moderna o industrial, al menos, hasta la llegada del urbanismo reciente o neoliberal que se trata con posterioridad. Pero, no menos importante es que, con ello, en segundo lugar, se confirma el reclamo a la atención del diseño centrado en la persona, con contribuciones provechosas para poner de relevancia la manera en que la atención a la

población de menor ar edad ha pasado desapercibida en el ejercicio de planificación a lo largo de la historia.

2.1. La atención a la persona en la planificación urbanística

2.1.1. Siglos XIX y XX: ensanche, ciudad lineal y ciudad jardín

En la exploración histórica que se propone, resulta suficiente retroceder hasta la segunda mitad del siglo XIX, donde surgen los ensanches de ciudades europeas como Madrid, Barcelona y París, de manera generalizada en el marco del liberalismo (López, 1993, pág. 55). En ellas se reconocen soluciones urbanísticas que son ejemplos habituales de esta etapa de la planificación urbana, donde resalta la idea de racionalización del espacio (pág. 17) y, en sí misma, prácticas de la planificación que se reconocen aún en las ciudades del presente. Una época en la que, reconocido en obras como la de Terán (1964) , en España, el diseño de actuaciones permitió cambiar el escenario mediante la ampliación de la red de infraestructura viaria de las ciudades, orientada a mejorar la comunicación de regiones menos conectadas (pág. 7).

“Son muchos y significativos los «cambios revolucionarios» que tienen lugar en este tramo central del siglo XIX, y, entre ellos, muchos que van a transformar las condiciones de vida, a alterar las relaciones espaciotemporales, (...) y a repercutir en el funcionamiento y en el aspecto de la ciudad. (...) las nuevas formas de transportes y comunicaciones (...) iluminación, nuevas formas arquitectónicas, nuevos grandes edificios para nuevos usos...”. (Terán, 1999, pág. 42)

El mismo autor reconocía que para aquella época ya se habrían producido cambios derivados del planeamiento urbanístico, que incorporó la clasificación de carreteras y mejoró la velocidad de los desplazamientos, la frecuencia de los servicios y la accesibilidad; además de resultar de ello la distribución de competencias de la política pública, con soluciones que permitieron superar mayores distancias, con elementos como puentes y mayor ramificación y capilaridad de la red (Terán, 1999, pág. 45). Pero estos avances ponían especial atención a la movilidad en espacios libres de edificación. Y fue en este contexto, donde la forma urbana y la

movilidad dio paso a concepciones teóricas como los ensanches, con la introducción de un nuevo modo de transporte y de comunicación. (Magrinyà Torner, 2009)

Al respecto, el examen de la literatura lleva a reconocer cómo el espacio público y la movilidad tienen un papel relevante en los proyectos de ensanche, cuyas bases o principios apuntan a la reconfiguración de la red viaria como soporte de los transportes que, a su vez, relacionan los movimientos y desplazamientos vinculados a las dinámicas de usos y actividades de la ciudad, presentes como necesidades de la población, que acabaron siendo atendidas, precisamente, por medio de la planificación urbanística del momento. (Ver Tabla 1)

AUTOR Y PLAN	CARACTERÍSTICAS RELEVANTES DEL PLAN DE ENSANCHE
Ildefonso Cerdá Ensanche de Barcelona	Aprobación en el año 1859. Elementos destacados de la teoría urbanística de Cerdá: <ul style="list-style-type: none"> • Necesidades del transporte y análisis entre continente y contenido de viviendas. • Articulación entre sistemas urbanos y naturales con escala amplia: de núcleo a comarca. • Vías e Intervías o manzanas como instrumentos de dualidad vivienda-vialidad
Carlos María de Castro Ensanche de Madrid	Inicio del diseño del Plan: año 1846 Ordenación de usos del suelo con manzana regular como unidad básica de edificación. Calles principales de 30 m de ancho, secundarias de 20 m y estrechas de 15 m. ¼ del Ensanche: plazas, arboleda y jardines públicos. Construcción entre los años 1860 y 1930, desvirtuada respecto de la idea principal: reducción de espacios verdes, espacios libres de manzana como calles particulares y reducción de ancho de calle, mayor altura y masa de edificios.
Barón Haussmann Ensanche de París	Transformaciones entre los años 1852 y 1870. Mejora de la movilidad mediante derribo de edificaciones y creación de plazas junto a vías de confluencia, parques públicos, estaciones de ferrocarril y bulevares para rápida circulación de personas y mercancías. Incremento de altura de fachada, red de vías secundarias y vía principal con paseos laterales. Bulevar norte-sur que sustituye a callejones sin salida y corona de bulevares en el centro urbano. Acondicionamiento de distritos comunales con mejoras de los servicios. Plazas – espacios verdes a menos de diez minutos de barrios, con filas de árboles en bordes de avenidas.

Tabla 1.- Claves de los planes de ensanche.
 Fuente: Terán (1999). Elaboración propia.

Pero, si bien cuestiones como la accesibilidad o la preocupación por asegurar la movilidad con espacios libres de edificación pueden ser consideradas como componentes de una planificación amable con la movilidad más allá de los transportes, ello no acaba de referirse

a una atención de las necesidades particulares de toda la población y, cuanto menos, de grupos sociales por cuestión de edad. Acerca de ello, precisamente, Rubio Benito y Zárate Martín (2010) señalan la falta de atención. Y es que, ante la creación de nuevos espacios de calidad en el interior de la ciudad, el beneficio, como en épocas pasadas, era particularmente conocido por aquellos cuya condición socioeconómica les permitía ocupar los ensanches, relegándose los grupos de menor poder a los entornos de crecimiento espontáneo, no planificado, en la periferia de la ciudad, en barrios con mayor edificación y menor proporción de espacio público. Un hecho al que, además, acompañó la distribución sectaria en el interior de las edificaciones, donde sí que se identifica el perfil de estudiantes que, junto a la clase trabajadora ocupaba los espacios de más complejo o difícil acceso.

Hasta entonces, con lo expuesto, es posible afirmar que, a pesar de encontrar referencias de atención a la población desde la planificación urbanística, en la medida en que las soluciones de movilidad buscaban facilitar la conectividad, este no resultó un proceso de respuesta real a las particularidades de grupos específicos, aun entendiendo que, para entonces, los avances resultarían sobredimensionados a las posibilidades del momento. Pero, en cualquier caso, desde la literalidad y contundencia, no es posible afirmar que la planificación de aquel momento respondiese las necesidades sociales de movilidad cotidiana y de desarrollo de la vida comunal en su más amplia expresión y, menos aún, que las particularidades de la población de menor edad hubiesen sido atendidas en la línea que se pretende en el marco de la presente investigación.

En cualquier caso, en un tiempo más próximo como es la transición entre los siglos XIX y XX, donde surgen los diseños de la Ciudad Lineal y de la Ciudad Jardín, se reconocen otros detalles de interés en el ejercicio de la planificación.

El primero como precedente del segundo, y este último como un movimiento urbanístico centrado en la creación de nuevos espacios, resultan ambos como respuesta a los conflictos derivados de desarrollismo previo. Se trata, en este caso, de promociones de vivienda para clase media como alternativa a las integradas en los ensanches (Terán, 1999), surgidos a finales del siglo XIX de la mano de Arturo Soria y Mata y Ebenezer Howard respectivamente, si bien, como señala Terán (1964), la primera parece haber quedado opacada por el mayor éxito de la segunda en lo que al soporte en la materialización de proyectos se refiere. Pero, en cualquier caso, lo que centra el interés en este caso es reconocer algunos apuntes acerca de sus

planteamientos. Y es, el mismo autor, quien suscribe que, a pesar de no encontrarse una referencia sobre el ideario de la Ciudad Lineal, se reconoce cómo su atención se centra, especialmente, en resolver los conflictos de la circulación en las vías públicas: la insuficiencia de las calles para acoger la circulación moderna en casos como los de París y Madrid (pág. 6).

Para entonces ya se vislumbra cómo la planificación urbanística se perfila, respecto de la movilidad, orientando a los transportes a la centralidad espacial, con lo que relega a un segundo plano a los espacios de tránsito peatonal como los paseos. Y es que, nuevamente, a través de Terán (1964), se confirma cómo el diseño de la Ciudad Lineal pone particular interés en la problemática del tráfico y en otras cuestiones entre las que, en ningún caso, se reconoce con claridad la atención al tránsito peatonal de cualquiera de las formas posibles (calidad del espacio, convivencia intermodal, etc.), entre ejemplos como: zonas verdes, racionalización de trazados, extensión de la ciudad, concentración urbana, etc.

En relación, es cierto que, si bien se identifica la idea de comunicación de unas casas con otras, esta se relacionaba a la idea de locomoción, donde se asumía, además, que esta cuestión atendía al interés de facilitar un medio de transporte rápido, frecuente y barato como permitían aquellos que discurrían por vías férreas. Un planteamiento que, si bien es cierto, no deja de resultar pertinente, innovador y favorecedor para la pluralidad, pero que sigue centrado en el binomio espacio público – transportes y en la efectividad de la funcionalidad de este último.

Será perfecta la forma de una ciudad cuando la suma de los tiempos invertidos para ir de cada casa a todas las demás sea un mínimo, como acontece en las ciudades lineales. (Terán, 1964)

Así es que Terán apunta a la cuestión económica como motivación a la configuración y morfología de trama urbana, en geometría regular de calles y manzanas, con líneas perpendiculares y jerarquía viaria, donde la calle principal respondía al trazado de la vía férrea y, a ella, acompañaban otras calles transversales entre las que se integrarían manzanas completas para dotaciones y equipamientos como, por ejemplo, los de carácter educativo/formativo y de ocio y recreo (Terán, 1964, pág. 14). Pero, no obstante, el diseño inicial del perfil transversal de la calle principal sufrió una transformación en la que el espacio de tránsito peatonal, también con carácter estancial, que ocupaba el lugar central de la vía, quedó finalmente reservado para los transportes.

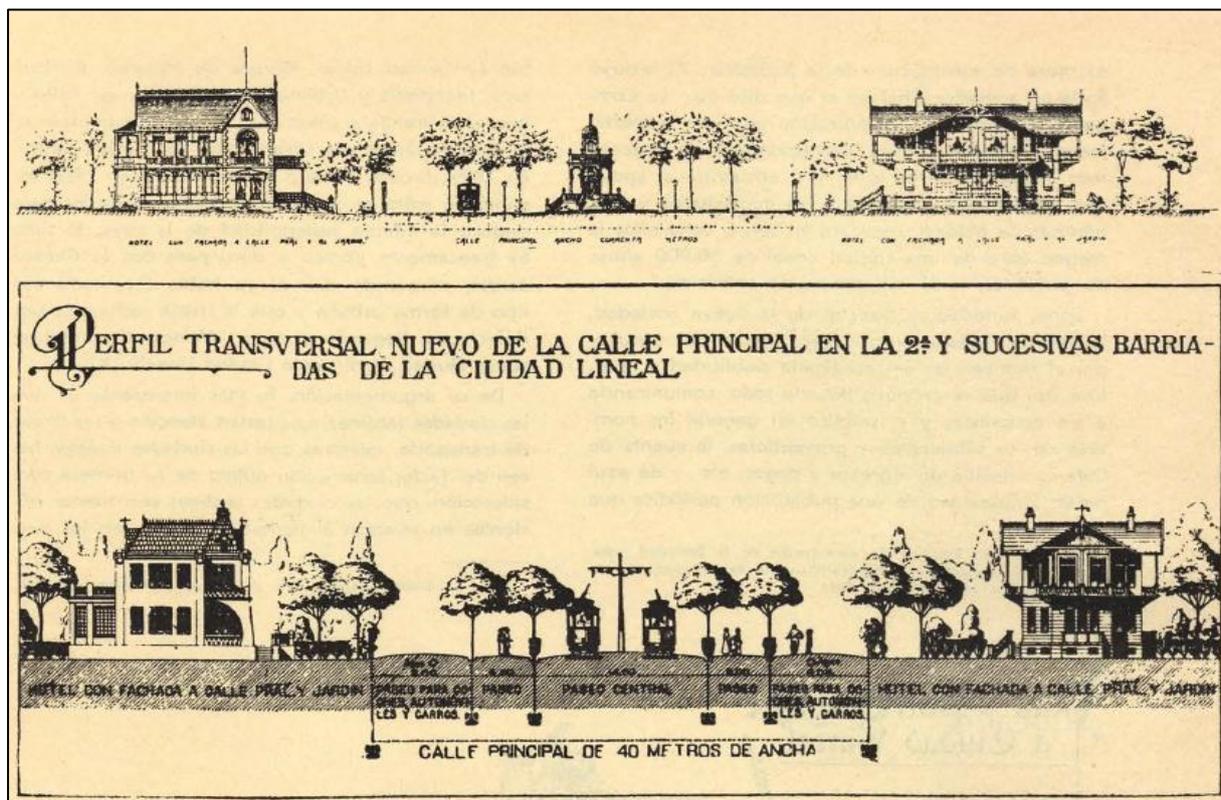
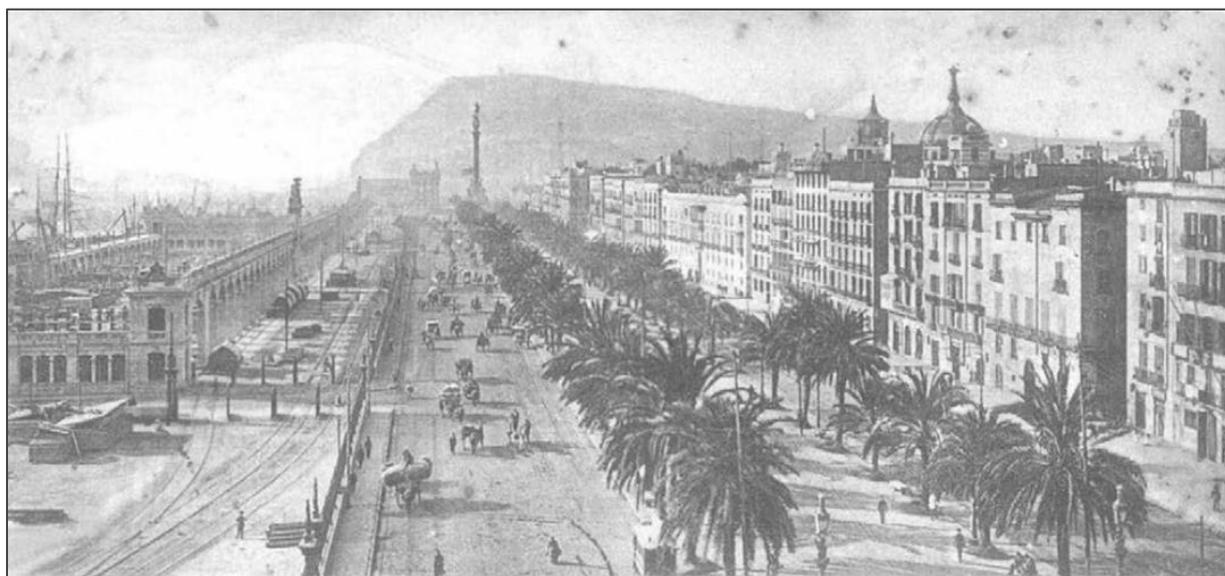


Ilustración 1.- Representación del cambio del perfil transversal de calle principal en Ciudad Lineal.
Fuente: (Terán, 1964).

De tales cambios tampoco se extrae conclusión en positivo para el asunto que se trata, y, en cualquier caso, tampoco resulta que el planteamiento de la Ciudad Jardín haya dado plena atención al diseño centrado en la persona con resultados a la movilidad personal con carácter autónoma, segura y cómoda para la generalidad, menos aún, para la población menor. Pero, no obstante, es cierto que su planteamiento supuso cambios con una orientación, en cierto modo, favorable. Esto es, por ejemplo, en la medida en que junto a la exclusión de los principales centros de trabajo (zonas industriales) hacia el exterior del centro urbano, hacia y desde donde se han venido produciendo un número ingente de desplazamientos que alimentan la conflictividad de las dinámicas urbanas con relación a la movilidad, se puso atención al espacio libre mediante el aumento de áreas de esparcimiento, así como mediante el aumento de equipamientos e infraestructuras para lo que se considerase la “humanización de las ciudades”. (Rodríguez, Sánchez, & Santiago, 2017)

De cualquier modo, la evolución y el crecimiento de las áreas urbanas ha arruinado tales mejoras, pues tales espacios atractores han vuelto a quedar integrados en el continuo urbano de las áreas urbanas junto a nuevos centros de actividad (Rubio & Zárate, 2010). Estas son,

dificultades a las que se suman el agravio de la evolución de los transportes, que para el último tercio del siglo XIX ya se reconocía como una nueva realidad con relevancia del transporte colectivo ante la dimensión de las ciudades en un momento de transición entre vehículos de carro y caballos, con servicio horario irregular y recorridos convenidos con paradas discretionales, a tranvías y nuevas infraestructuras férreas a final de siglo: servicio de locomoción urbana. Un tiempo en el que ya se daba la planificación de los transportes, con vehículos adaptados a las condiciones climáticas de invierno y de verano y servicios interurbanos desde el centro de las ciudades hasta núcleos periféricos, para pasajeros y mercancías, cuyos recorridos, incluso, ya se habrían asentado en lo que se conoce como tráfico rodado, sin raíles, con vías de circunvalación y abundantes líneas de transporte. (Terán, 1999)



*Ilustración 2.- Paseo de Colón (Barcelona). Finales de siglo XIX.
Fuente: Terán (1999)*

2.1.2. El CIAM como epicentro de la planificación reciente (1928 – 1959)

Pero de vuelta al ejercicio de la planificación, y ya entrado el siglo XX, el avance en la revisión histórica alcanza el período en el que tuvo lugar la fundación de la Sociedad Francesa de Arquitectos y Urbanistas, del Instituto de Planeación Urbana y del Colegio de Urbanistas de Londres y del Instituto Americano de Planeación Urbana; y algunas formaciones en la materia, con formación de referencia como el primer curso de urbanismo en la Universidad de Harvard (Rodríguez, Sánchez, & Santiago, 2017). Un contexto en el que resultan de interés los detalles que llevaron, además, a la formulación de múltiples propuestas, proyectos y planes

urbano y al que, particularmente, resulta clarificador aproximarse a través de los acontecimientos que tuvieron lugar en relación con el Congreso Internacional de Arquitectura Moderna (en adelante, CIAM).

Así, este período resulta relevante para comprender algunos antecedentes más recientes acerca de la forma y de la función de la ciudad, así como la atención que centraba, en este contexto, el diseño centrado en la persona o, al menos, en las condiciones de la movilidad personal como parte de un modelo amplio en el que la presencia de la ciudadanía mediante estancia y tránsito a pie convivía con los transportes. Otro período clave en la evolución y en la concepción del espacio de movilidad que lleva a comprender el precedente de la ciudad neoliberal que, para entonces, estaría por llegar.

Tal es así que, en este sentido, resulta clarificadora la contribución de Andrés Sarasa (1999), quien apuntara que la funcionalidad, los factores físicos y la planificación urbana son, en sí mismos, la causalidad de la vida cotidiana de las ciudades, de su forma y de la función de estas. Estos son, según señala el autor, conceptos integrados en la Carta de Atenas¹, cuya referencia lleva a fijar la atención en los aportes surgidos en el contexto del CIAM, en el que, ya en el período de preguerra, a principios del siglo XX, se perfilaban ideas urbanísticas de aproximación al rediseño y al desarrollo urbano basadas en aspectos como las necesidades biológicas, psicológicas y sociales de las clases trabajadoras del siglo XX (Mumford, 2007).

En este contexto, en el marco del CIAM I, la Declaración de Sarraz² fija conceptos como el urbanismo multiescalar, urbano y territorial; la opinión pública relacionada a la aceptación de la ciudadanía; y el compromiso del poder, a modo de fundamentos de obligaciones profesionales para con la sociedad. Todas ellas resultan, por tanto, cuestiones a las que, hasta el momento, no pareciera haberse aproximado la planificación urbanística precedente.

No obstante, Mumford (2007) apunta a que es, en torno al segundo cuarto del pasado siglo XX, cuando toma protagonismo la atención al espacio público en la planificación

¹ Manifiesto urbanístico que data del año 1933 en el marco del IV Congreso Internacional de Arquitectura Moderna (CIAM) celebrado en el año 1933 y publicado en 1942 por Sert y Le Corbusier.

² Escrito o manifiesto que sirvió como conclusión del CIAM I celebrado en el año 1928.

urbanística con Le Corbusier, si bien anteriormente ya se habría dado una reflexión acerca de estructuras comunales multifuncionales donde se incluyesen espacios que, entre otros, pudieran vincularse con la población de interés para la presente investigación: los menores. Estos son, por ejemplo, guarderías o equipamientos recreacionales.

En este sentido, señala Mumford, Le Corbusier planteaba el urbanismo con una evolución social significativa, contraria a las ciudades extensas y dispersas del contexto europeo, en las que se reconocían consecuencias negativas derivadas de los transportes, como la congestión, y, de ello, el ruido y el peligro que se definía como constante. Una cuestión que, entonces sí, pasa a resultar algo más afín a lo que se viene planteando como objeto de interés, pues se trata de situaciones y realidades que si ya entonces generaban rechazo para la calidad de vida de la ciudad, aún en la actualidad siguen reconociéndose como motivadoras de la necesidad de cambio del modelo tradicional de movilidad y, en la línea en que planteaba Le Corbusier, con posibilidad de ser intervenidas por medio de la planificación del espacio público.

En cualquier caso, el planteamiento de Le Corbusier lleva a una reflexión crítica acerca de las ideas de estandarización y taylorización que este autor plantea (Mumford, 2007, pág. 98) y, particularmente, a la conceptualización de estos términos en lo que a especialización del espacio se refiere. Y es que, si bien es cierto que el autor enfoca sus ideas a la vivienda, la ampliación de tal planteamiento a otros planos del urbanismo resulta contraria a la posibilidad de atender a cuestiones como la proximidad en la medida en que lo plantean en la actualidad, por ejemplo, propuestas como la de Carlos Moreno, con “la ciudad del cuarto de hora” (Paris en Commun, 2020). Esto es, no obstante, una crítica que se centra en el planteamiento de Van Eesteren acerca de la distribución racional de los elementos funcionales de la ciudad. Una propuesta que surge con posterioridad a la definición de la Ciudad Funcional y que se sostiene en una construcción conceptual que soporta el diseño del planeamiento urbanístico en la posguerra. (Mumford, 2007).

Pero poniendo el foco en otras contribuciones de la época, el desarrollo urbano basado en la localización, de Theodoor Karel van Lohuizen, (Mumford, 2007, pág. 101), resulta una idea, a priori, extrapolable a la planificación que se realiza en la actualidad con enfoque territorial como la provisión de centros educativos a través de herramientas como el Mapa Escolar, al que se hace referencia con posterioridad. Un planteamiento que, por asimilación, merece ser considerado entre los tributos que derivaron del CIAM. No obstante, es cierto que

cada una de las ideas formuladas en el contexto de este Congreso, responden a un período histórico en el que la densidad de población de las ciudades, las dinámicas sociodemográficas y las pautas de movilidad, junto con otros componentes, conformaban realidades que no acaban de asemejarse a las de las ciudades de las últimas dos décadas, por lo que no parece descabellado imaginar que la aplicación de alguna de aquellas en la actualidad pudiera presentar limitaciones.

Así es, por ejemplo, con respecto a la contribución de Theodoor Karel, que han resultado externalidades como la previsión desajustada de las pautas territoriales de distribución de la población (Salom Carrasco & Albertos Puebla, 2000) en un escenario en el que, además, suman otros factores determinantes para el éxito de la planificación. Esto es, por ejemplo, la diferencia entre el grado de libertad de movimientos/desplazamientos de aquel entonces y de la actualidad. Pero, en continuidad a la cronología de las teorías urbanísticas que reflejan parte de la evolución de la planificación, se retoman las aportaciones vinculadas al CIAM a través de la Carta de Atenas, en la que se recoge el método de trabajo propuesto como base para la planificación urbana de la ciudad moderna: habitar, trabajar, recrearse y circular (Blasco, 2015).

Así es que, siguiendo los apuntes de Mumford (2007), se conoce que en la quinta celebración del CIAM ya se recogió el desapercibimiento que hasta entonces afectó a los espacios cívicos y culturales, con especial mención a los peatones y a la vida pública. Y esta vuelve a ser una cuestión novedosa en el transcurso de la planificación.

EDICIÓN, AÑO Y LUGAR	FIGURAS	IDEAS CLAVE
CIAM I 1928 La Sarraz, Suiza	Helene de Mandrot (aristócrata franco-suiza); Le Corbusier (suizo de nacionalidad francesa, impulsor) y Siegfried Giedion (sueco, secretario e impulsor); Karl Moser (suizo, presidente).	Fundación del CIAM: Declaración de Sarraz. Apelación a ideas tayloristas. Busca opinión pública para nuevas aproximaciones arquitectónicas. Nutre al futuro urbanismo metropolitano. Ciudad industrial con mejora de condiciones de habitabilidad e incremento de eficiencia económica a través de sistemas de transportes.
CIAM II 1929 Fráncfort del Meno, Alemania	Ernst May; Sigfried Giedion; Walter Gropius; Víctor Bourgeois; Hans Schmidt; Le Corbusier	Trabajo de vivienda y bases sociológicas. Vivienda obrera de patrocinio público municipal influenciado por la Ciudad Jardín con repercusión en Alemania en años previos a la I Guerra Mundial. Nuevo ideal internacional de condiciones urbanas de habitabilidad para masas urbanas industriales.
CIAM III 1930 Bruselas, Bélgica	Cornelius van Eesteren, Víctor Bourgeois, Walter Gropius, Sigfried Giedion, Marcel Breuer, Rudolf Steiger, Ludwig Le Corbusier. Ausencias de radicales por encontrarse en el diseño de nuevas ciudades industriales de la Unión Soviética.	Desarrollo racional del lugar (Stam, May y Le Corbusier). Satisface problemas de grandes aglomeraciones como reto de modernidad (transporte, equipamientos y viviendas). Planeamiento con evolución social, con influencia soviética hacia ciudades de recreación contraria a la ciudad jardín europea con peligro por congestión de tráfico. Sitúa las rutinas que dan razón de ser a la ciudad. Cuestionamiento de la propiedad del suelo con defensa del carácter público (Le Corbusier). Agrupaciones edificatorias para conformar “barrios”. Distancia reconocida entre los intereses norteamericanos y europeos.
CIAM IV 1933 Atenas, Grecia	Dificultades de asistencia de soviéticos y germanos compensada por incremento de mediterráneos y nórdicos.	Carta de Atenas: habitar, trabajar, recrearse y circular. Doctrina funcional como método de trabajo). Involución cultural iniciada en Alemania con rechazo a la vanguardia. Le Corbusier genera revulsivo al proponer la armonía como superación de la función: rechazo a reforzar el urbanismo funcional. Ascenso de los regímenes totalitarios y la II Guerra Mundial.
CIAM V 1937 París, Francia	Exilio de muchos arquitectos fuera de Europa	Interés por vivienda, ocio y tiempo libre (Logis et Loisir). Recupera la Carta de Atenas para adaptación de ciudades industriales contemporáneas. La ciudad entendida como parte de un conjunto económico, social y político, articulado con la complejidad de las actividades humanas: debate poco fructífero sobre la ciudad-región.

Tabla 2.- Síntesis del CIAM durante el período de preguerra.
Fuente: Mumford (2007) y Blasco (2015)

2.1.3. Nuevo enfoque del urbanismo durante la postguerra

Diferente sería el tiempo de postguerra y, con ello, llegaron nuevas contribuciones a la planificación, aunque, de igual modo, aún durante un tiempo en el contexto del CIAM. En primer lugar, en la celebración de su sexta edición, a la que Mumford (2007) relaciona el trabajo de Sert y Wiener acerca de planes de compactación urbana en altura que, a escala metropolitana, acompañaban medios urbanos de transporte como autopistas y, además, senderos peatonales que tomaban como referencia a la Carta de Atenas y Le Corbusier. Un planteamiento que, a pesar de ser reconocido con tímido desarrollo, y sin amplio respaldo, resulta también relevante para el objeto que se trata al hablar de centralidad e incluir en su terminología y conceptualización a la componente peatonal.

No resulta menos importante que lo anterior lo que se describe acerca de Le Corbusier y su relación con perfiles más diversos como, por ejemplo, personas conocedoras de la disciplina social y, además, gente común. El camino hacia la doctrina instrumental sobre arquitectura y urbanismo, orientada a la opinión pública, a fin de ser practicada con correcta aplicación (Mumford, 2007). Pero los requerimientos de la posguerra acerca de la rehabilitación de los centros urbanos afectados y el exilio descentralizador fueron los que introdujeron, entonces, cerca de mitad del siglo XX, la atención a lo cívico y a lo urbano en el diseño de las ciudades. Una cuestión acerca de la cual Mumford hace referencia a un énfasis particular del hombre, a la vez que de la libertad y de la opción de elección.

Y esto último resulta relevante desde la transversalidad para el planteamiento de la presente investigación, pues, en parte, respecto de lo que plasma el autor, se considera que el diseño de las políticas públicas encuentra posibilidades de mejora en la medida en que, mediante estudios de caso en los que se integra al hombre (a la persona, al individuo, a la ciudadanía) se alimenta la libertad de movimiento (de movilidad) mediante la oportunidad de elección, con lo que se reducen, así, desajustes o desequilibrios en la movilidad como parte de las dinámicas urbanas que no solo afectan a los centros urbanos sino, de la población de las diferentes zonas de la ciudad. Este planteamiento, precisamente, encuentra además especial afinidad a la configuración de una red de corazones de ciudades a la que hace referencia Mumford (2007) como aportación de Sert, vinculada a centros peatonales, con la necesidad de integrar la perspectiva social. Una idea en la que se sostiene la formulación de la presente investigación, que busca integrar lo social en el estudio del uso y de las prácticas de movilidad

en el espacio urbano más allá de las teóricas y prácticas tradicionales del urbanismo, tal como se concebía en el seno del CIAM hasta incluso entrado el período de posguerra. Una época, mitad de siglo XX, en la que ya, incluso, se reconocen declaraciones que no solo centran la atención en la persona adulta.

La situación por aquel entonces ya traería consigo el rechazo de las cuatro funciones de diseño que habría establecido el CIAM, en el lugar de las que se propondrían fórmulas de asociación humana con relación al entorno urbano, de la mano del grupo de expertos reconocido bajo la denominación del TEAM X, de modo que es, entonces, cuando lo urbano acaba de centrar el interés sobre lo arquitectónico (Mumford, 2007).

EDICIÓN, AÑO Y LUGAR	FIGURAS RELEVANTES	IDEAS CLAVE
CIAM VI 1947 BRIDGWATER, INGLATERRA	MARS (MODERN ARCHITECTURE RESEARCH GROUP) ³ JOSEP LLUIS SERT	RECONSTRUCCIÓN DE CIUDADES DEVASTADAS POR LA II GUERRA MUNDIAL. REENCUENTRO DE POSTGUERRA Y PUESTA EN COMÚN. RECAPACITACIÓN TÉCNICA SOBRE LA NECESIDAD DE TENER EN CUENTA LAS EMOCIONES HUMANAS ADEMÁS DE LAS CUESTIONES MATERIALES: RESURGE LA ESTÉTICA Y SE INTRODUCE EL SIMBOLISMO DEL ESPACIO.
CIAM VII 1949 BÉRGAMO, ITALIA	ASCORAL (ASSEMBLÉE DE CONSTRUCTEURS POUR UNA RENOVACIÓN ARCHITECTURALE) ⁴	AFLORES CONFLICTOS ENTRE DELEGACIONES. RECUPERACIÓN DE LA CARTA DE ATENAS EN LA PRÁCTICA. SISTEMA GRÁFICO DE ORGANIZACIÓN DE LA INFORMACIÓN PARA PROYECTOS URBANOS (LE CORBUSIER Y ASCORAL). RECHAZO DE DOCTRINA INSTRUMENTAL SOBRE ARQUITECTURA Y URBANISMO (ASCORAL).
CIAM VIII 1951 HODDESDON, INGLATERRA	-	DESAFÍO: DAR SOLUCIONES A LA RECONSTRUCCIÓN DE LOS CENTROS HISTÓRICOS DESTRUIDOS DURANTE LA II GUERRA MUNDIAL. EXPECTATIVA TÉCNICA DE IMPLEMENTAR NUEVA ARQUITECTURA FRENTE AL RECLAMO CIUDADANO DE LA IDENTIDAD Y DE LA CONSERVACIÓN QUE CUESTIONA EL IDEAL MODERNO. SE CONSTATA LA REALIDAD FRENTE AL VANGUARDISMO. CRISIS DEL CIAM Y REPLANTEAMIENTO FRENTE A NUEVAS CIRCUNSTANCIAS.
CIAM IX 1953 AIX-EN-PROVENCE, FRANCIA	ALDO VAN EYCK (ALEMÁN); ALISON Y PETER SMITHSON (INGLESES)	PUBLICACIÓN DE LA CARTA DE HABITACIÓN. DILEMA ENTRE LA CONTINUIDAD Y LA CRISIS DEL CIAM. REVISIÓN DE LA CARTA DE ATENAS POR JÓVENES ARQUITECTOS (TERCERA GENERACIÓN): ATENCIÓN A NECESIDADES PSÍQUICAS PARA LA PLANIFICACIÓN DE LA CIUDAD, EXPECTATIVAS SOCIOEMOTIVAS RECOGIDAS EN PLANES URBANOS DESDE LA INVESTIGACIÓN DE PRINCIPIOS ESTRUCTURALES DEL CRECIMIENTO DE LA CIUDAD A PARTIR DE LA FAMILIA.
CIAM X 1956 DUBROVNIK, YUGOSLAVIA	TEAM X5	RECHAZO DE FUNCIONES URBANAS COMO CATEGORÍAS DE DISEÑO TRAS EL MANIFIESTO DE DOORN POR EL TEAM X EN 1954. NUEVAS REFERENCIAS DE ASOCIACIÓN HUMANA RELACIONADAS AL ENTORNO. UNIÓN DE MIEMBROS DEL TEAM X CON NACIONALIDADES DIVERSAS.
CIAM XI 1959 OTTERLO, PAÍSES BAJOS	-	POSTURAS ENCONTRADAS FRENTE A LA CONTINUACIÓN DEL DEBATE ACERCA DEL HÁBITAT HUMANO, CON LA AUSENCIA DE PIONEROS DEL CIAM Y LA DISOLUCIÓN DEL CONGRESO.

*Tabla 3.-Síntesis del CIAM durante el período de posguerra.
Fuente: Mumford (2007) y Blasco (2015).*

Entonces, a partir de mitad del siglo XX fue cuando surgiendo nuevas consideraciones acerca del espacio público, donde el movimiento postmoderno comenzó a considerar los aspectos sociales y la relación de los usuarios, pero, en este caso, hasta llegar a ser considerada un entorno de reclusión en contra a la ciudad tradicional (Terry, 1987). Al respecto, el cambio supuso el cuestionamiento de las actuaciones públicas hasta adquirir el derecho a uso plural del espacio público para usos de interés colectivo, sociales y económicos que se mantiene, en cierto modo, en la actualidad, donde la ciudadanía reacciona ante transformaciones o indicios de actuaciones que se interpretan con resultados de cambio en el modelo tradicional de uso del espacio público y, con ello, de la movilidad.

El espacio público estaba destinado a expresar y ejercer el poder sobre grandes poblaciones, las cuales no cuestionaban este derecho, por lo que su comportamiento y acciones en dichos espacios se basaban en un profundo respeto –si no miedo– por el soberano, ya sea físico o metafórico. (Salcedo Hansen, 2002, pág. 15)

Tal cuestión ha sido expresada como la reacción de los herederos del proletariado industrial que negoció con la burguesía por la hegemonía del espacio público. Un grupo social que, como ocurre en la actualidad, aunque multitudinario, no integraba otros grupos que, como ocurría con el uso del espacio público posmoderno explicado por Salcedo Hansen (2002), tampoco han sido integrados en el espacio público neourbanita. No obstante, tal como refiere el autor, algunas minorías se han atenido a los nuevos condicionantes del uso social del espacio

³ Grupo anfitrión de arquitectos británicos funcionaban coordinadamente desde 1932 bajo la denominación MARS. (Blasco, 2015)

⁴ Le Corbusier y otros profesionales diversos del sector de la construcción, sociólogos, filósofos y gente común. (Blasco, 2015)

⁵ Grupo de arquitectos y otros participantes que se integró en el seno del CIAM IX (Mumford, 2007)

(comercialización, control y vigilancia), superando, en parte, los niveles de exclusión que enfrentaban a mitad del pasado siglo XX.

La anterior es una cuestión acerca de la cual se plantean matices para el grupo poblacional objeto de la presente investigación. Y es que, si bien puede considerarse minoría y cuenta con espacios cuyo diseño, en cierto modo, están orientados al mismo, hasta el momento histórico que se ha recorrido en estas líneas, no se reconoce una atención plena que vaya más allá de lo que pudiera ser su integración como parte de una comunidad más amplia, sin que se identifique, entre tanto, su inclusión.

Así, el espacio público burgués se convierte no sólo en un espacio de construcción de ciudadanía, sino además en una herramienta imprescindible para derrotar el orden capitalista. (Salcedo Hansen, 2002, pág. 17)

En esta línea, de las aportaciones de Salcedo Hansen (2002) se concluye que, para entonces, en la producción de la ciudad posmoderna, se considera que el espacio debe ser resultado de la construcción ciudadana y del diálogo social de los grupos no oprimidos de cada momento histórico, entre los cuales no se refiere, en ningún caso, a las minorías por razón de edad. No obstante, se comprende, de palabras del autor, que la consideración de estas minorías, tanto para el espacio moderno como postmoderno, se fija en la idea de expresión y ejercicio de poder, que, para el espacio posmoderno, refiere el carácter libre, abierto pero seguro, y espontáneo, a la vez que controlado (pseudo-públicos).

Esto último es algo para lo cual, nuevamente, no acaba de encontrarse situación real, normalizada, de expresión y de ejercicio de poder por parte del grupo poblacional en cuestión. Al contrario, es el reconocimiento de vacío y de deficiencia en la producción y el uso del espacio público, lo que nutre, junto a las cuestiones que han sido señaladas con anterioridad, la motivación de la exploración.

Tal es así que, cuando se mencionan los usos, entre tanto, se integra la consideración de la movilidad, donde las pautas quedan vinculadas a los roles sociales y cuyos modelos deben ser entendidos con carácter territorial (Wiel, 1999). De ahí la concreción del binomio socioterritorial en el enfoque de la tesis formulada.

Y, llegado este punto, no resulta menos relevante la contribución de Miralles-Guasch & Cebollada (2009), acerca de cómo “la transformación de las estructuras económicas y territoriales alteran los desplazamientos cotidianos de las personas” (pág. 199). Al respecto, resulta de interés la idea que estos apuntan acerca de que, de entre las anteriores, la mayor incidencia resulta de lo territorial, y, además, que en un contexto de cambios y transformaciones, el espacio reconocido como barrio es la unidad espacial de referencia de la cotidianeidad (Schwanen, Djist, & Dieleman, 2002), con una creciente valoración social del tiempo y de su interés como unidad de análisis socioeconómica en relación a la calidad de vida urbana (Durán, 2007).

Así es que, por ejemplo, entre tanto, ya Giner (2002) exponía un estudio acerca del nuevo escenario en el que determinados grupos sociales muestran interés en la aproximación de sus actividades cotidianas a los entornos de residencia. Un hecho que, a priori, resulta contrario a lo que Miralles-Guasch & Cebollada (2009) definieron acerca de la dinámica de “dispersión de las actividades y de la población en entornos urbanos y metropolitanos” (pág. 198) en lo que García Palomares (2008) hubiese descrito anteriormente como descentralización.

En este contexto ya más reciente es que, para España, otras referencias reconocen el crecimiento del espacio urbano mediante la fragmentación socioespacial multiescalar propia del urbanismo neoliberal. Ciudades configuradas a través de unidades territoriales monofuncionales ligadas al espacio urbano preexistente con nexos que, a su vez, actúan como protagonistas de la fragmentación. Se trata, generalmente, de ejes viarios o arterias de circulación, y otros obstáculos, que dificultan la percepción del continuo urbano consolidado y que, en consecuencia, limita el desplazamiento o la movilidad personal. Un escenario en el que, en consecuencia, se produce segregación social, un modelo policéntrico y una incidencia creciente del uso del automóvil privado. (Escolano-Utrilla, López-Escolano, & Pueyo-Campos, 2018). En definitiva, la idea de conjunto que más alejada pudiera resultar para comprender y asegurar el carácter autónomo, seguro y cómodo de los desplazamientos cotidianos en entornos urbanos que, si ya se aprecia complejo para la población adulta, no deja de resultar aún más limitante para la población de menor edad, como resulta semejante para la estancia y el disfrute de los espacios de colectividad.

2.2. La planificación de la enseñanza

Sin dejar de lado la esfera del urbanismo, resulta de interés poner atención al modo en el que el uso del espacio público queda determinado por el enfoque de la política pública, al menos, con relación a las pautas de movilidad escolar. Y es que, teniendo en cuenta la escolarización, si bien es cierto que los factores que inciden en la elección del centro escolar por parte de las familias son múltiples (Escardíbul & Villarroya, 2009), la planificación territorial del sistema educativo a través del Mapa Escolar es el que vincula a la esfera pública con, al menos, en la distribución de la red de centros educativos y en la correspondencia respecto de la residencia del estudiantado.

Así, tal instrumento resulta de interés no solo por su contenido o resultado sino, además, en la medida en que, en el contexto sociocultural en el que queda inserto el ámbito de estudio, entre los aspectos que determinan su diseño se encuentra la componente territorial, por ejemplo, relacionada, entre otros asuntos, a la distribución poblacional. Ambas cuestiones, no obstante, se aprecian relevantes para concretar el marco de referencia en el que se integra el objeto de estudio.

En este sentido merece conocer, en primer lugar, que los procesos que se han sucedido en el desarrollo de las políticas públicas en la materia, el desarrollo organizativo de los sistemas de escolarización masiva, comienzan con la regulación e institucionalización de la enseñanza. El proceso de regulación de la educación formal que se tradujo en la disposición de una red de centros educativos en el territorio. Hecho que llevó, por tanto, a una nueva necesidad de desplazamiento para el acceso, también masivo, a centros educativos, desde múltiples emplazamientos.

La escolarización masiva no surge ni se desarrolla como un conjunto de actividades que se entiendan mejor en función de características sociales endógenas tales como la urbanización o la industrialización, la estructura de clases o el carácter de las élites políticas o religiosas. (Ramírez & Ventresca, 1992, pág. 124).

Aquello ocurre en diferentes épocas de la historia según el territorio, aunque, en general, tras la Revolución Industrial y, por tanto, avanzado el siglo XVIII. Incluso, de una forma más generalizada y común, sucede a lo largo del siglo XIX y hasta la actualidad. Y es aquí, en la

época más reciente, cuando toma forma la planificación en base al referido instrumento, el Mapa Escolar, que, para finales del pasado siglo XX, ya venía poniendo asunto en la necesidad de multiplicar de los centros educativos a partir de la relación entre la oferta y la demanda.

Entre tanto, la escolarización masiva se ha reconocido como un “proyecto estatal fuertemente validado al nivel de la cultura política mundial, que define la educación básica como uno de los derechos humanos fundamentales”, según apuntan Ramírez y Ventresca (1992, pág. 121). Entre sus textos es que, además, se reconocen orígenes de la planificación vinculada a la enseñanza, donde señalan que, para las primeras décadas del siglo XIX, los poderes públicos ya regulaban la escolarización obligatoria en textos legales, con áreas de gobierno especializadas que apuntaban a los niños como futuros ciudadanos con la idea de progreso (1992, págs. 126 - 127).

Los cambios en el contexto político, social y económico, junto con la propia práctica de una planificación educativa dirigida fundamentalmente a la localización de nuevos recursos educativos, han conducido a importantes variaciones tanto en la demanda como en la oferta educativa, así como en la relación oferta-demanda. (Salom Carrasco & Albertos Puebla, 2000, pág. 9)

No obstante, para el caso particular de España, la referencia de Cuesta, Mainer y Mateos (2009) concreta que el paso del modelo de educación tradicional elitista que se venía desarrollando hasta mediados del siglo XX, pasa a constituirse y generalizarse como educación tecnocrática de masas a partir de los años 70 del mismo siglo, en semejanza a la que se mantendría hasta entrado el nuevo siglo XXI (pág. 25). Enseñanza en multitud de centros educativos con estudios de educación formal, entre los que se encuentran los niveles de primaria y secundaria obligatoria, a los que atiende la presente investigación por ser estos los que se relacionan a la población en edad infantil y preadolescente.

AÑO	POBLACIÓN EN EDAD ESCOLAR	NÚMERO DE ESCUELAS	RATIO ESCUELA/Nº DE ESTUDIANTES
1900	2.373.173	23.378	1/105
1950	4.207.684	59.686	1/70,5
1980	6.610.300	151.476	1/43,63

Tabla 4.- Evolución de la relación entre alumnado y escuelas en España.

Fuente: Esteban y López (1994).Elaboración propia.

Así, la evolución de la planificación en la materia, junto a otros cambios como los demográficos y los de distribución poblacional en el territorio a partir de la evolución de los entornos y espacios urbanos, y del propio modelo de movilidad, ha llevado a que los desplazamientos relacionados a la escuela también hayan experimentado variaciones, no solo en cantidad sino, además, en modalidad. Una reconstrucción de las dinámicas de movilidad cotidiana asociadas a la población escolar que, al fin y al cabo, sobre todo en el período más reciente, implica también a otros grupos que conforman lo que hoy se conoce como comunidad educativa, al menos, en el contexto de la Ley 6/2014, de 25 de julio, Canaria de Educación no Universitaria.

Pero, asimilado lo anterior como contexto, debe ser concretada la razón por la que la planificación de la enseñanza y, en síntesis, el Mapa Escolar, resulta clave para la presente investigación. Y es que, en parte, la atención al objeto de estudio que se plantea en la presente investigación encuentra un plus en su motivación en tanto en cuanto la referida Ley 6/2014 contiene disposiciones acerca de la regulación de “las características y el procedimiento de elaboración y revisión del Mapa Escolar, con participación y con criterios generales objetivos y públicos”. Ello es, en particular, considerado que el diseño del Mapa Escolar requiere de un conocimiento amplio que permita ajustar la planificación a, por una parte, circunstancias socio-territoriales, pero, por otra, a otras particularidades que llevan implícitos los comportamientos que arrojan la movilidad cotidiana de la población de interés y que, por tanto, debe ser tomado en consideración la planificación de tal cuestión desde la transversalidad.

En definitiva, a la vez que la definición de esta investigación toma como referencia la planificación de los recursos de enseñanza, y principalmente de la red de infraestructura educativa en el territorio, surge el estímulo de contribuir a ello a raíz de los resultados, como un proceso del que se nutra el ejercicio de gestión de la política pública del que se viene hablando.

En este sentido, la definición metodológica prevista para llevar a cabo el estudio de caso no se aleja de la organización territorial de la enseñanza en la medida en que, para la concreción de la muestra, toma en consideración unidades espaciales, si bien lo hace con atención en unidades de transporte, pero, en el fondo, la integración de un criterio de selección muestral basado en unidades con carácter territorial ha estado apoyado por el modo en que la

planificación educativa también usa este elemento para definir las zonas educativas y los distritos escolares junto a criterios afines como proximidad o escala.

Artículo 54. Zonas educativas.

1. Las zonas educativas se conformarán a partir de distritos escolares y atendiendo a criterios de proximidad, de manera que una zona educativa comprenderá el agrupamiento de varios distritos escolares.

2. (...). En cada una de estas zonas debe garantizarse una oferta suficiente de plazas en las enseñanzas no universitarias, con una distribución equilibrada de alumnado, y una previsión de los correspondientes servicios educativos.

3. La delimitación territorial en zonas educativas debe realizarse atendiendo a criterios de escala, de forma que en cada zona se garantice la suficiencia de la oferta educativa de las enseñanzas de régimen general, (...). Ley 6/2014, de 25 de julio, Canaria de Educación no Universitaria. Boletín Oficial del Estado, 238, de 1 de octubre de 2014.

Con todo ello es que, en última instancia, se considera incluso la oportunidad de aproximar este tipo de estudios a la planificación de los recursos educativos a fin de afinar aún más la ordenación territorial como un modo de acercar un ejercicio de investigación aplicada a la gestión de los recursos y de los servicios públicos, que, al fin y al cabo, es el contexto en el que se define la presente.

Y esto se plantea en la línea en que algunos autores ya han señalado la relación de la movilidad escolar con la planificación de la enseñanza, entendiendo que la primera es determinante de las distancias de los viajes de la población escolar entre la residencia y la escuela, y respecto de lo que se reconoce también que, a mayor proximidad, mayor posibilidad de realizar desplazamientos activos (Larsen, Gilliland, & Hess, *The Influence of the Physical Environment and Sociodemographic Characteristics on Children's Mode of Travel to and From School*, 2009). Pero, no obstante, no deja de reconocerse que la política con la que cuenta cada territorio determina la posibilidad de elegir el centro educativo de escolarización de los

menores o la correspondencia según el Mapa Escolar previsto y que, de igual modo, ha llevado a nutrir esta investigación de otros estudios en los que se comprueba la relación entre los hábitos de movilidad familiar y escolar, donde se reconoce la influencia del tipo de centro educativo elegido para la formación de la población menor y la incidencia de la estrategia pública respecto del modo de transporte a la escuela (Marshall, Wilson, & Wilson, 2010). Contribuciones que, en última instancia, han ayudado a determinar algunas de las variables clave seleccionadas para la exploración cuyos resultados acompañan más adelante.

3. La política pública ante los retos del neoliberalismo

La evolución del urbanismo y el modo en el que su desarrollo a través de las diferentes etapas o fases históricas ha integrado (o no) la atención a lo social y, particularmente, a grupos como la población menor, lleva a situar el centro de atención del presente en el contexto neoliberal.

En este sentido es que resulta oportuno considerar esta cuestión como escenario, no solo desde el punto de vista conceptual sino, además, con relación a los principios del urbanismo que se viene formulando y que debe enfrentar los planteamientos propios de tal contexto a la vez que, como se expone a continuación, de los requerimientos que el desarrollismo viene precisando en busca del equilibrio presente y futuro frente a lo que se reconocen como errores del pasado más reciente y del propio presente.

Como parte de su resultado se reconoce la cotidianidad poblacional, entre la que se diferencian características que definen a cada uno de los perfiles sociales en el uso del espacio público mediante pautas y hábitos particulares que acaba por incorporarse a este apartado de contenidos acerca del grupo de interés para el caso que se trata. Con ello es se plasma una parte de la realidad de las dinámicas urbanas que, en definitiva, ocupa el centro de atención de la investigación en el escenario que se suma a la exposición del apartado anterior para continuar la contextualización.

Actualmente las ciudades enfrentan diversos retos (...); sin embargo, lo más importante es reconocer que estos retos giran en torno a la persona, a su nivel de satisfacción, su percepción y la forma en cómo recupera su derecho a la ciudad. Una ciudad tendrá éxito en la medida que logre enfrentar con ventaja estos retos a través de un diseño que agregue valor al ciudadano. (Alva Fuentes & Narváez Rodríguez, 2015, pág. 526)

3.1. Urbanismo neoliberal: conceptualización y contextualización.

Para comenzar a ahondar en este asunto resulta mercedora la consideración conceptual, para lo que sirve de referencia la definición propuesta por Díaz Orueta y Lourés Seoane (2013) acerca del neoliberalismo, entendido desde la interpretación del capitalismo contemporáneo. Así, apuntan los autores que se trata de un “proyecto político de las clases dominantes a la

búsqueda de la restauración de las condiciones de acumulación del capital”, reconocido como un proyecto de clase social, de acumulación de poder, vinculado al control de la evolución del capitalismo como sistema económico global, donde lo público, a través del Estado, propicia el marco institucional para garantizar el libre mercado y comercio.

La ideología neoliberal descansa en una visión descarnadamente utópica de la supremacía del mercado, visión que tiene sus raíces en una concepción idealizada del individualismo competitivo y en una profunda antipatía hacia las distintas formas de solidaridad social e institucional. (Theodore, Peck, & Brenner, 2009, pág. 3)

Con este proyecto ideológico como contexto es que surge, a principios del siglo XIX la Nueva Carta de Atenas, donde se habla de la “integración plena de las políticas de transporte y planificación de la ciudad” con relación a la “organización espacial de la ciudad conectada”. Un texto del Consejo Europeo de Urbanistas (2003) que sustenta esta idea en la diversificación de los modos de transporte, en el que se entiende que limitaciones al respecto son un “elemento crítico de la vida en la ciudad”, además del que también supondría la “facilidad de movimientos y acceso”.

Pero si bien puede considerarse que las ciudades, en general, presentan semejanzas a la primera de las anteriores, no ocurre lo mismo con la segunda de las cuestiones que esbozara la referida Carta, pues, ante su definición de espacios interconectados, con redes de transporte evolucionadas para facilitar la conexión entre lugares de trabajo, vivienda, ocio y cultura; y entornos alternativos de residencia y trabajo de ambiente más tranquilo, no parece haberse perpetuado la facilidad de movimientos y acceso o, al menos, no con la misma posibilidad para todos los grupos sociales. Acerca de ello es que, posteriormente, la Carta del Urbanismo Europeo (2013) integra, como parte de la perspectiva, la cohesión social y la conectividad, donde, además, reconoce como compromiso atender a las demandas surgidas, entre otras, por cuestión de edad.

(...) en consonancia con la Carta de Leipzig (2007) y la Declaración de Toledo (2010), que hacen hincapié en la importancia del compromiso de los urbanistas y de su papel fundamental, junto con otros actores (propietarios, entidades financieras, residentes y administraciones

públicas), como parte de la “alianza urbana” necesaria para reinventar la ciudad actual. (Consejo Europeo de Urbanistas, 2013, pág. 10)

Al respecto, como ocurriese en los antecedentes de la planificación, la formulación de estos pronunciamientos resultó como respuesta a una situación dada, y es por ello por lo que, antes de conocer los detalles que han servido como fundamento a la investigación que se trata, resulta oportuno hacer por comprender, primero, la relación entre tales aportaciones y los determinantes del proyecto ideológico neoliberal al que se ha hecho referencia.

Para ello resulta suficiente, en una aproximación somera, con conocer algunos matices en los que el urbanismo neoliberal ha incidido a raíz, por ejemplo, de procesos de transformación urbana y del modelo de movilidad. Esto es, por ejemplo, en la medida en que se reconoce, a través de textos como el de Díaz Orueta & Lourés Seoane (2013), cómo la política pública de carácter neoliberal ha materializado, de forma generalizada, acciones derivadas de la modificación de prioridades, contenidos y modalidades de actuación de los gobiernos locales, que actúan con incertidumbre económica y desarrollo cortoplacista, que relega a un segundo plano el compromiso con la componente social. Así, la crisis global que ha acontecido desde la primera década del siglo XX ha derivado en consecuencias para el propio modelo neoliberal, de lo cual no se ha librado el urbanismo, con especial incidencia en condiciones esenciales del modelo socioeconómico precedente.

(...) las respuestas a la crisis se han dirigido, mayoritariamente, a tratar de salvar el propio neoliberalismo, reforzando el carácter autoritario de las políticas aplicadas, profundizando la desigualdad social y generando nuevos e irreversibles daños ambientales. (Díaz & Lourés, 2013, pág. 10)

En consecuencia, algunos colectivos sociales han quedado caracterizados como periféricos o sin voz. Grupos que, en consecuencia, para la investigación, resultan objeto de estudio en una dimensión que pretende dar visibilidad a la complejidad del análisis y de la gestión (Hodgson & Turner, 2003; Espluga, Cebollada, & Miralles-Guasch, 2008).

En este sentido es que toman relevancia los contenidos promulgados por textos como la anteriormente citada Carta del Urbanismo Europeo (Consejo Europeo de Urbanistas, 2013), en la que, con relación a la cohesión social, se apunta al modo en que las desigualdades sociales

quedan potenciadas por la desregulación del mercado y la globalización. Estas son, en definitiva, cuestiones derivadas del modelo socioeconómico neoliberal en el que queda acogido, en última instancia, el ejercicio de la política pública.

Pero más relevantes resultan los enfoques de su contenido, donde se hace referencia, entre tanto, a algunos de los retos globales de la movilidad, como reducir la dependencia del uso del vehículo privado; o detalles que agregan valor añadido desde la perspectiva urbanística propiamente dicha y de planificación de los transportes, como, por ejemplo, estrategia de conexiones entre barrios y mejora de puntos de intercambio modal; así como con énfasis particular en lo social, en la medida en que, por otra parte, hace referencia a la justicia social, a la protección de los derechos humanos, o a las atención de minorías.

No obstante, es cierto que, a pesar de todo, la Carta se pronuncia acerca de la intergeneracionalidad, donde el énfasis recae en la población de mayor edad, sin que la población menor encuentre el más mínimo atisbo de protagonismo. Pero, a la vez, son numerosas las cuestiones que presentan relación al planteamiento que formula el objeto de investigación, entendiendo la aplicación de la Carta desde la transversalidad y, en particular, en la línea de los contenidos de la Tabla 5.- Síntesis de contenidos de la Carta Europea del Urbanismo.

Fuente: Consejo Europeo de Urbanistas .

COMPONENTES	IDEAS CLAVE
EQUILIBRIO SOCIAL	<p>PROMOVER LA JUSTICIA SOCIAL A TRAVÉS DE LA COHESIÓN Y LA CONECTIVIDAD.</p> <p>CONSIDERAR A LA GENTE COMO INDIVIDUOS, CON DERECHOS HUMANOS A SER PROTEGIDOS Y PERSONAS INTEGRANTES DE LAS COMUNIDADES A LAS QUE PERTENECEN.</p> <p>EQUILIBRAR LOS INTERESES GENERALES, LAS NECESIDADES Y LOS DERECHOS DE LAS MINORÍAS.</p> <p>DESIGUALDADES POTENCIADAS POR LA DESREGULARIZACIÓN DEL MERCADO Y LA GLOBALIZACIÓN.</p> <p>ASEGURAR ACCESO EQUITATIVO A LA EDUCACIÓN, A LA SALUD Y A OTROS SERVICIOS SOCIALES.</p> <p>DESARROLLAR GOBERNANZA Y PARTICIPACIÓN DE LA COMUNIDAD.</p>
DIVERSIDAD CULTURAL	<p>POSIBILITAR EL PAPEL SIGNIFICATIVO DE LAS PERSONAS EN LAS DECISIONES QUE AFECTAN A SU ENTORNO SOCIAL Y FÍSICO.</p> <p>EQUILIBRAR LA NECESIDAD DE MANTENER LA DIVERSIDAD MEDIANTE EL FOMENTO DE LA INTEGRACIÓN, LOS VALORES Y VISIONES COMPARTIDOS DE LOS LUGARES Y PAISAJES.</p>
PARTICIPACIÓN SOCIAL	<p>VISIÓN MÁS AMPLIA DEL BIENESTAR DE TODOS LOS GRUPOS SOCIALES.</p> <p>RECONOCER LAS NECESIDADES DE LOS GRUPOS EXCLUIDOS O MARGINADOS.</p> <p>PRESTAR ATENCIÓN A COMUNIDADES EXISTENTES Y A LOS EFECTOS EN SU CALIDAD DE VIDA.</p> <p>NUEVOS SISTEMAS DE REPRESENTACIÓN Y PARTICIPACIÓN.</p> <p>PARTICIPAR DE FORMA PLENA Y EFECTIVA EN LA CONFIGURACIÓN DE SU FUTURO.</p> <p>ELABORAR PROPUESTAS A TRAVÉS DEL PROCESO URBANÍSTICO, QUE FAVOREZCA LA CREACIÓN DE VÍNCULOS SOCIALES Y DE UN COMPROMISO VERDADERO.</p>
VÍNCULOS INTERGENERACIONALES	<p>ESTABLECER REDES E INFRAESTRUCTURAS DIRIGIDAS A APOYAR A ESTAS COMUNIDADES.</p> <p>PLANIFICACIÓN PARA LOS JUBILADOS Y LAS PERSONAS MAYORES, POR EJEMPLO, EN TÉRMINOS DE ACCESIBILIDAD Y GESTIÓN DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS</p>
IDENTIDAD SOCIAL	<p>IDENTIDAD FUERTEMENTE VINCULADA A LA IDENTIDAD DE LAS CIUDADES Y TERRITORIOS.</p> <p>ATRACTIVO DEL LUGAR RESIDENCIAL, DE TRABAJO, DE EDUCACIÓN, DE COMERCIO Y DE OCIO.</p>

DESPLAZAMIENTOS, TRANSPORTE, MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD	INTEGRACIÓN DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE Y DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO CON DISEÑO URBANO CREATIVO Y DE FÁCIL ACCESO A LA INFORMACIÓN. MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD COMO ELEMENTO FUNDAMENTAL DE LA VIDA URBANA, CON MAYOR CAPACIDAD DE ELECCIÓN EN EL MODO DE TRANSPORTE. REDUCIR DISTANCIAS CON CONEXIONES EFICACES, AGRADABLES, SOSTENIBLES Y ECONÓMICAS. SISTEMAS DE TRANSPORTE CON ENERGÍA EFICIENTE Y RESPETEN LOS OBJETIVOS AMBIENTALES. REDUCIR LA DEPENDENCIA DEL USO DEL VEHÍCULO PRIVADO CON CONEXIONES ENTRE BARRIOS.
VIVIENDA, EQUIPAMIENTOS Y SERVICIOS	VIVIENDA Y LOS SERVICIOS DEBEN SER CADA DÍA MÁS ACCESIBLES. SERVICIOS Y ACTIVIDADES COMPLEMENTADOS POR UN FUERTE SENTIDO DE IDENTIDAD COMUNITARIA, DE PROPIEDAD Y DE SEGURIDAD.

Tabla 5.- Síntesis de contenidos de la Carta Europea del Urbanismo.
Fuente: Consejo Europeo de Urbanistas (2013). Elaboración propia.

3.2. Condiciones de vida de la población menor

Conocido lo anterior se presenta, ahora, la oportunidad de ahondar en la relación que la población de menor edad mantiene con el espacio público urbano en el contexto reciente. Un conjunto de ideas que lleva a concretar cómo enfrenta, principalmente, la población en edad escolar, infantes y preadolescentes, el desarrollo de su actividad cotidiana.

Al respecto, en un contexto global, uno de los componentes de que debe tratarse es la seguridad vial. Esto es, entendiendo su relevancia a través de cifras como las que maneja la Organización Mundial de la Salud (en adelante, OMS), que, para mitad de la década pasada, señalaba la muerte de 186.300 menores de 18 años cada año en el mundo, o lo que es lo mismo, de 500 personas de este grupo etario al día (2015a). Ello se relacionaría a la cuarta causa de defunción para el grupo de 5 a 9 años; la tercera para el grupo de 10 a 14 años y la primera para jóvenes de entre 15 y 17 años.

Clasificación de las causas de defunción entre niños menores de 18 años en todo el mundo, en 2012				
Clasificación	<5 años	5–9 años	10–14 años	15–17 años
1	Complicaciones prenatales	Enfermedades diarreicas	VIH/Sida	Traumatismos causados por el tránsito
2	Infecciones de las vías respiratorias inferiores	Infecciones de las vías respiratorias inferiores	Enfermedades diarreicas	Lesiones autoinflingidas
3	Asfixia/traumatismo perinatal	Meningitis	Traumatismos causados por el tránsito	Violencia Interpersonal
4	Enfermedades diarreicas	Traumatismos causados por el tránsito	Infecciones de las vías respiratorias inferiores	VIH/Sida

Ilustración 3.- Causas de defunción de menores en el mundo. Año 2012. Fuente: OMS (2015a)

Esta situación representa una amenaza a la salud pública mundial, donde la tasa de defunción por accidentes de tránsito de menores de 18 años en países de ingresos bajos y medianos en Europa resulta mayor que la de países de altos ingresos, pero ninguno de estos se libra de tal efecto y, además, en ningún caso se encuentra a la cola en la comparativa que formula la OMS para las diferentes regiones a través de las Estimaciones Sanitarias Mundiales. Tal es así que, el dato por cada 100.000 habitantes, en el caso de países de altos ingresos de Europa (2,9) es inferior a la media global (3,4), aunque consigue mejor situación el Pacífico Occidental (2,0), a diferencia de los que se localizan en América (3,9), África (6,3) y el Mediterráneo Oriental (8,5). (Organización Mundial de la Salud, 2015a)

Esta cuestión pasa a poner especial atención a la vulnerabilidad, y es que, entre otros grupos, la misma Organización señala a los menores y a sus limitaciones a razón del desarrollo físico, cognitivo y social, donde no sólo llevan desventaja en lo que son capaces de observar sino, además, en las posibilidades de ser observados en un contexto de convivencia con otros usuarios en el espacio público y, especialmente, con aquellos que hacen uso de vehículos. (Organización Mundial de la Salud, 2015a)

Con mayor aproximación, en el caso de España, hasta el año 2012 el fallecimiento de menores de entre 0 y 14 años representa a la principal causa de causa externa de muerte infantil, lo que suponía el fallecimiento de entre 1 de cada 3 y 1 de cada 2 niños en el período 1990 – 2015. Un escenario que llegó a suponer, al menos, el 50% de las muertes por causas externas del referido grupo de edad para varias anualidades a lo largo del citado período, si bien es cierto que los fallecimientos se relacionan en mayor proporción en carreteras interurbanas que en vías

urbanas, y no siempre sucede que el rol del afectado es el de peatón, sino que también se incluyen, por ejemplo, los ocupantes de turismos. (Fundación Mapfre, 2017)

La integración de diferentes tipos de perfiles entre las víctimas no se interpreta como un desahogo para la situación que se enfrenta siendo peatón, sino que, al contrario, lleva a poner el foco en otras cuestiones como, por ejemplo, la amplitud del alcance de la siniestralidad para la población menor en cualquiera de las situaciones que esta enfrenta, no en tránsito sino, además, como usuario estancial del espacio público. Y esto es lo que particularmente centra el asunto de estudio, pero está de más señalar que la dimensión de todo ello va más allá de las repercusiones sociales en el entorno familiar.

En ello inciden los factores de riesgo, aunque sin mayor detenimiento en su análisis, ya desde el pasado siglo se hacía referencia a que la única prueba necesaria para reconocer el peligro de una vía y actuar con medidas sobre el tráfico es el registro en ella de un número elevado de accidentes (Hillman, Adams, & Whitelegg, 1990). Pero, en cualquier caso, los factores que se señalan al respecto son variados, si bien, en lo que respecta a la culpabilidad, se conocen datos que señalan que el peatón es inocente en casi 9 de cada 10 atropellos; un hecho que, en España, supone el fallecimiento de más del 50,00% de los peatones menores de 14 años.

Así se recoge en el Informe de atropellos a peatones del Centro de Estudios Ponle Freno – Axa (2015), que, por otra parte, señala que, en los resultados de la ratio de atropellos por cada 1.000 vehículos asegurados según comunidades autónomas de España, Canarias se encuentra entre las diez primeras por la cabeza.

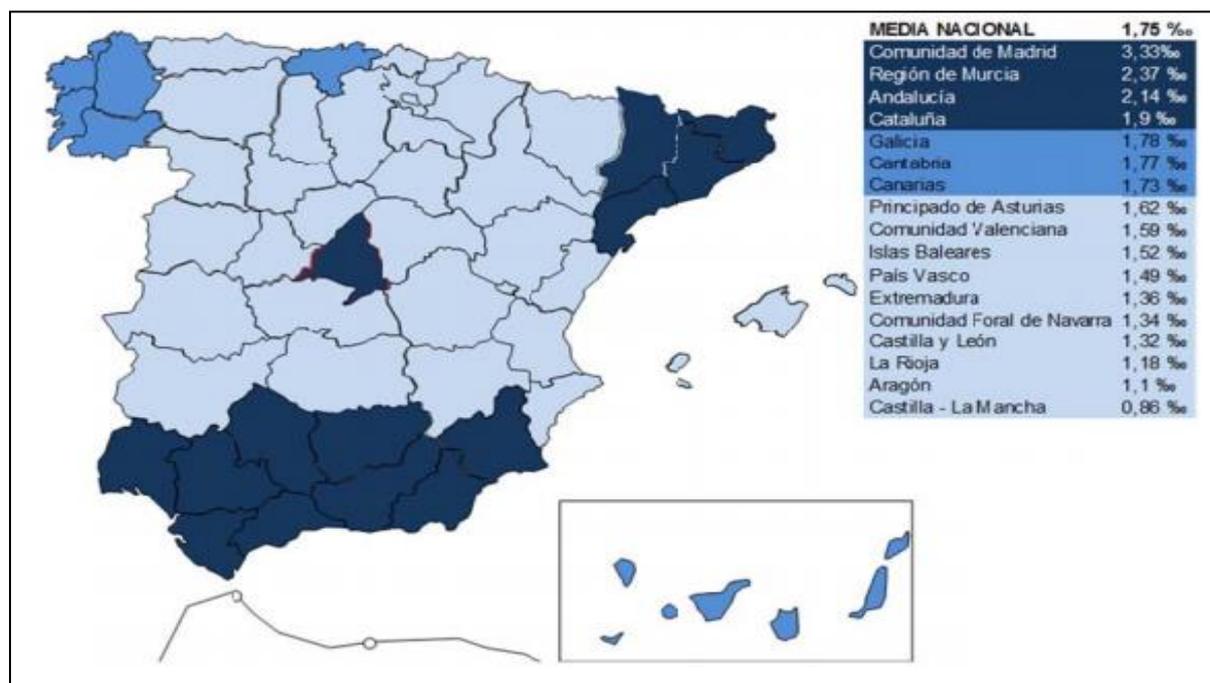


Ilustración 4- Atropellos por Comunidades Autónomas en España. Fuente: (Centro de Estudios Ponle Freno-Axa, 2015).

Pero si resulta un añadido relevante a la situación global de la seguridad vial es la percepción de la ciudadanía al respecto. Y es que, tal como se recoge en otro de los informes del Centro de Estudios Ponle Freno – Axa (2014), a partir de un estudio estadístico en la primera mitad de la pasada década, la situación se perfilaba con matices que merecen ser considerados para continuar avalando la relevancia del asunto que se trata. Y es que, entre tanto, resulta lo siguiente.

- En primer lugar, entendiéndose la muestra como peatones, tan solo el 15,00% se considera buenos mientras que el resto se reparte en porcentajes similares entre normales y malos.
- Así, el porcentaje de peatones totalmente seguros es el más reducido (12,00%) frente al de conductores, tanto de coches (30,00%) como de motos (20,00%); aunque el dato de los peatones que se sienten bastante seguros es del 64,00%, similar al de conductores con la misma sensación (65,00%).
- Por otra parte, los factores personales son reconocidos como principal responsable en la mayoría de los accidentes viales según opinión de conductores (86%) y de motoristas (84%) frente a cuestiones del propio vehículo y a otros factores externos.

- Además, entre los resultados de aspectos influyentes en el comportamiento durante la conducción, sobre un valor total de diez, resulta lo más destacado, en positivo, menores (7,4) y la conciencia de los peligros en la carretera (7.5); sin que las campañas de prevención logren alcanzar valores semejantes a los anteriores (5,9).
- Los comportamientos percibidos como menos peligrosos son los que se dan con más frecuencia, mientras que los percibidos como de más riesgo se realizan con cierta frecuencia. Hechos que se acentúan en el caso de motoristas.
- Entre los anteriores, la valoración de los comportamientos considerados como más peligrosos para la conducción, así como con mayor relevancia respecto de la seguridad del resto peatones o ciclistas, sitúa en cabeza el consumo de sustancias a la cabeza (79,00% para drogas y 69,00% para bebidas alcohólicas), así como la manipulación de tecnología móvil (66%). Pero cuestiones relacionadas a la propia conducción y a la convivencia en la vía pública pasan algo más desapercibidas, como son, no respetar la señal de ceda el paso o la distancia de 1,5 metros respecto de bicis (56,00%), adelantar con línea continua (53,00%), invadir el carril bici (49,00%), conducir pegado al vehículo delantero (49,00%), o adelantar o girar sin señalizar (46,00%).
- En suma, a lo anterior, además de ser destacado el reconocimiento de haber incurrido en comportamientos peligrosos en alguna ocasión, se incluyen situaciones propias de entornos urbanos como saltase un semáforo en ámbar
- Y, por último, resulta relevante que, en el comportamiento como peatones, un 57,00% cruza por lugares no señalizados, 54,00% cruza con el semáforo en rojo, 37,00% cruza mientras usa el teléfono o escucha música, 28,00% pasea por el carril bici, 26,00% anda por la derecha en carretera, 22,00% se queda parado en el carril bici, 21,00% cruza por paso de peatones sin mirar.

Es cierto que todo lo anterior no apuntan a comportamientos de la población menor, pero sí que influyen, en definitiva, en las pautas y hábitos de este grupo poblacional y, en consecuencia, repercute en su comportamiento y se enfrenta a una exposición respecto de la cual, de ningún modo, cabe reconocer que esté excluido.

Precisamente, respecto de estas cuestiones es que en el mismo informe (Centro de Estudios Ponle Freno-Axa, 2014) se recogen, como expectativas de los conductores para revertir las consecuencias de la siniestralidad y reducir los factores de riesgo, cuestiones como la formación en seguridad vial en colegios para la ciudadanía adulta del futuro, mientras que las aseguradoras priorizan acciones como premiar o incentivar a quienes no pierdan puntos en su permiso de conducir o contribuir a los programas de seguridad vial; ofrecer cursos de mejora y perfeccionamiento de la conducción u ofrecer consejos y recomendaciones sobre seguridad y protección.

Dejando a un lado lo anterior, conviene conocer otras de las tres características del uso del espacio público en las que se centra el estudio. Esto es, la comodidad.

Al respecto, se ha detectado que la disponibilidad de fuentes y referencias en las que se integren detalles abundantes acerca de esta cuestión es bastante más limitada, al menos en apariencia, que lo que resulta para la seguridad vial, anteriormente tratada. No obstante, es cierto que esta dificultad ha sido interpretada como parte de la información, es decir, como una necesidad de atención a tal cuestión. Pero, en cualquier caso, es cierto que, en la indagación, el contenido de otros recursos ha resultado revelador para discernir otra realidad al respecto, al menos con carácter transversal, y esto ha sido, precisamente, con información relacionada a la tercera de las tres características en las que se ha soportado el interés de estudio: la autonomía.

En este sentido eso que se llega a interpretar que las limitaciones en las dinámicas propias, pautas y hábitos, representan, en sí mismas, una limitación, también, a la comodidad. Es decir, que en la medida en que una persona no es capaz de realizar, por ejemplo, desplazamientos ajustados al interés personal, o, simplemente, de no realizarlos, la comodidad de este no se reconoce. Y este es, precisamente, el escenario que se reconoce para las pautas y hábitos de movilidad de población menor, al menos para una parte de este grupo poblacional y ante algunas situaciones a las que se puede hacer referencia como comunes.

Para comprender esto sirve atender a la edad media a la que la población menor comienza a disponer de cierta autonomía en sus desplazamientos cotidianos. Una referencia que se fijaba, para finales de la primera década del siglo XX, en 9,4 años de edad media real y en 12,6 como edad media prevista por la familia (Alonso, Esteban, Calatayud, & Alamar, 2009). Y es que, aunque parezca un error, no lo es, ya que se ha reconocido cómo la edad a la que comienza la

autonomía registra un aumento paulatino con el paso de los años, con efecto en espacios urbanos de ciudades de todos los tamaños, que, tal como señalan Román y Salís (2010), tampoco depende de la decisión del menor, sino, por el contrario, del adulto; y tampoco resulta una cuestión de edad o de clase social, sino con la percepción, igualmente, del adulto.

Pero los detalles del análisis territorial de esta y otras cuestiones no acaban de ser reconocidas con un interés global. No se identifica un sistema de indicadores que haga referencia al análisis y seguimiento de esta y otras variables acerca de la comodidad y de la autonomía de la población menor, o en edad escolar.

3.3. Formulaciones ante la situación de la población menor

De frente a lo que se ha concretado acerca de las condiciones de vida de la población menor en el espacio público y, particularmente, con relación a la seguridad, comodidad y autonomía, es cierto que, la preocupación se puede palpar en esferas en las que vienen participando agentes diversos de diferente carácter o perfil.

De ello merece ser conocido, por ejemplo, el impulso de espacios de debate, reflexión y trabajo en los que se revelan situaciones críticas que requieren atención, aunque hayan podido pasar desapercibidas o lo sigan haciendo hasta el momento; planteamientos de diseño y materialización de acciones; y consideraciones acerca del camino que, hasta el momento, se ha recorrido con mayor o menor inquietud y empeño en las diferentes escalas territoriales. Encuentros que, en cierto modo, encajan en el planteamiento de Miralles-Guasch & Cebollada (2009) acerca de la necesidad de definir nuevos conceptos, metodologías y fórmulas de información y de análisis relacionadas, por ejemplo, a los caminos escolares.

Precisamente, a raíz de este tipo de celebraciones, entre tanto, ha sido que se han dado a conocer experiencias al respecto, orientadas por los primeros proyectos de atención a la infancia en el uso del espacio público y, más concretamente, orientada a la movilidad escolar, cuyo antecedente se ha suscrito a la ciudad de Odense (Dinamarca) en torno a los años 70 del pasado siglo XX (Boarnet, Day, Anderson, McMillan, & Alfonzo, 2005; University of North Carolina Highway Safety Research Center, 2007; Román & Salís, 2010).

En España, este tipo de jornadas han llegado a integrarse como seminarios y grupos de trabajo sobre movilidad e infancia, con aproximadamente una decena de convocatorias que,

además de atender a la cuestión de los desplazamientos, enfatizan de igual modo en otros usos de la ciudad con una mirada más amplia: valores ciudadanos; transformación de la ciudad; participación social de la infancia; relaciones infancia – ciudad; derechos de la infancia y autonomía en las ciudades actuales; medios de comunicación; infancia y ciudadanía; y el juego en la ciudad. (Gobierno de España, 2020)

Al respecto, con esta mirada amplia hacia el binomio infancia – espacio público es que se vienen perfilando algunas experiencias bajo la influencia de Francesco Tonucci, donde el objetivo se centra en buscar un cambio en la forma de entender e intervenir las ciudades (Tonucci, 2015). Este planteamiento es, en definitiva, un referente con carácter filosófico que entiende que una ciudad habitable para la población de menor edad resulta, a su vez, una ciudad sensible con el conjunto de la comunidad. Y ha sido esta, su significancia, la que ha llevado a integrar tales sugerencias a la política pública, con experiencias reconocidas como la de Pontevedra, que ha sido, entre tanto, presentada entre los Seminarios sobre Movilidad e Infancia en España, con la relevancia de la transformación del espacio público urbano (Nebot, 2019).

Es cierto que la ciudad refleja de alguna forma el progreso y/o la decadencia de una sociedad, pero también es cierto que es el acontecimiento cultural más importante de la humanidad, por ello es importante que su diseño cumpla con los requerimientos de innovación, competitividad, eficiencia y capacidad de inserción, junto con la coherente identidad, patrimonio y calidad de vida. Pensar la ciudad como lugar de encuentro, desarrollo e integración de las personas. (Alva Fuentes & Narváez Rodríguez, 2015, págs. 524 - 525)

En este contexto, la aproximación al rol de la población menor resulta afín a la perspectiva del término participación que formulase Hart (1992), acerca de la oportunidad de expresar decisiones que afectan de forma personal a cada individuo en un contexto de vida comunitaria. Es decir, la necesidad de que los niños y niñas tomen parte para, entre otras cuestiones, influir en la construcción del espacio público y que, por lo general, se trata de un ejercicio del que han sido generalmente excluidos o en el que su implicación se integrado sin que hayan sido suficientemente tenidas en consideración sus aportaciones (Paulina, 2010).

Pero más allá de buscar su integración en un proceso de diseño, se considera que, antes, debe ser atendido el modo en el que el grupo poblacional en cuestión percibe y vive el referido espacio público. Ahondar, por tanto, en su realidad vivida y percibida, entendiendo que el territorio en el que estos se desplazan y desarrollan sus actividades cotidianas ya tiene unas características y es la transformación de este entorno en el que se busca integrar la perspectiva de la infancia.

Este último es, en definitiva, el punto de partida para detenerse, posteriormente, en el diseño de la política pública. Uno de los determinantes de la investigación que se ha planteado, pues sin el conocimiento de esta información, la opción de focalizar el esfuerzo en fases más avanzadas para el ámbito de trabajo concretado hubiese quedado ausente de soporte, para el que los resultados a formular darían respuestas a una realidad preexistentes desconocida.

A mayor abundamiento, si bien esto último genera, por sí mismo, un alto grado de convencimiento acerca de atender a la realidad antes de llegar al diseño estratégico, es cierto que, por otra parte, la reciente contribución de Tonon y Mikkelsen (2019) ha servido para fijar el enfoque binomial de la investigación entre lo social y lo territorial. Esto es, en la medida en que estos autores hablan de espacios de proximidad a la residencia como lugares de interacción del menor con el espacio público más allá de los vínculos familiares, señalan, habrían contribuido Egretta Sutton y Kemp (2002) acerca del aprendizaje de estilos de vida.

De vuelta, tal cuestión acaba por enlazar, en este caso, con el convencimiento de cómo es necesario conocer, además de la vivencia y la percepción, las expectativas de la población de interés. Y es que de ello acaba por revelarse si existe lineamiento entre las pretensiones de la política pública, el escenario en desarrollo y las aspiraciones sociales del grupo de interés al que se pretende dar cabida en las dinámicas urbanas como agentes de derecho.

Respecto de lo anterior, resulta oportuno agregar algunas consideraciones que han ayudado a comprender el modo, y más que eso, el momento, en el que se ha tomado relevancia la relación de las dos partes del binomio del que se habla. Esto ha sido, a partir de un análisis literario acerca de la infancia y de la niñez, donde se ha reconocido cómo, vocablos que hacen referencia, de una u otra forma, a la población que se trata, no han permanecido estáticos o universales en su concepción según las apreciaciones de Postman (1982). Y es que, mientras que la infancia fuera asumida como una etapa biológica, entre los siglos XIX y XX, se

relacionaba a la niñez con doble interpretación, entendiendo al individuo menor, por una parte, con capacidad de convertirse en adulto civilizado a partir de procesos como la alfabetización y la educación; y, por otra, en la que, por derecho, desde el nacimiento, posee capacidades que son obstaculizadas, precisamente, por tales cuestiones (alfabetización, educación, etc.). Esto es, una evolución y un dilema que se tornan asimilables al modo en que se sucediera la evolución del urbanismo y de su planificación, así como de la demanda de atención y de inclusión de los diferentes grupos sociales a tal ejercicio de proyección.

En este contexto, añade Postman, se conjuga el paradigma acerca del modelo de evolución de la niñez, en el que despliegan las investigaciones de la psicología infantil de finales del siglo XIX acerca de la evolución del niño y de su crianza de manos de los adultos. Un momento de la historia en el que se consolidan las diferencias entre niños y adultos a partir del impulso de la alfabetización con la consolidación de la imprenta y que lleva, incluso, a limitar semejanzas que se dieran hasta entonces entre menores y mayores, incluso, antes de que los primeros cumplieran su primera década de vida. Por ejemplo, vestimenta o actividades. Y es para entonces que Postman reconoce el inicio de la niñez tal como se viene entendiendo de forma generalizada en las últimas décadas, a partir de los planteamientos de Postman (1982).

Desde entonces, a lo largo del siglo XX, con la institucionalización de la educación y la proliferación de las escuelas en Europa, es que se consolidan los cambios y la diferenciación niñez – adultez, hasta la identificación del mundo infantil acuñado por Seguí (1996), que ya integraría mobiliario, juegos o literatura orientada a los niños, hasta que se desplegara, entre tanto, la protección del niño frente al adulto y los mecanismos psíquicos de los adultos hacia los niños en el contexto de la familia moderna. Una cuestión acerca de la que ya trataron autores en tiempo reciente, como Sagarna (2016), que afirmó como hechos constatados el aumento de la edad a la que el niño comienza a salir de casa de forma autónoma; la menor presencia de este en la ciudad con relación a la práctica del juego libre e independiente; o la importancia que para su desarrollo y su salud presenta la autonomía para salir del hogar desde edades tempranas.

En este escenario es que se entienden los cambios en hábitos como los que centran el interés de la investigación (uso del espacio público, condiciones de desplazamiento) y, entre otros, el modo en que la adultez ya despliega el amparo sobre la movilidad autónoma de la población menor. Una cuestión que se perfila con las aportaciones de Duarte-Duarte (2013) acerca de la infancia en el mundo contemporáneo, desde la perspectiva social y antropológica

en el que se incorporan, precisamente, la referencia de Postman (1982). Y es que, en este caso, la autora aborda, de partida, los dos términos, refiriendo, por un lado, sobre la infancia, que las transformaciones socioculturales de las últimas dos décadas habrían motivado la obligación de ver, pensar, hablar y actuar de forma diferente y, por otro, cómo las nuevas miradas sobre la concepción tradicional de la niñez (inocencia y fragilidad) reconocen derechos, autonomía, independencia y participación en los procesos de desarrollo y formación.

Y son estas últimas, las ideas de Duarte-Duarte, las que acaban por consolidar el convencimiento acerca del aumento de la relevancia del binomio planteado a lo largo de las últimas décadas, así como de la necesidad de atender a cuestiones como las que se han venido planteando acerca de brindar, conseguir, alcanzar o recuperar la autonomía, la seguridad y la comodidad de la cotidianidad de la población de menor edad en el uso del espacio público. Un asunto para el que, en definitiva, desde la disciplina geográfica, encuentra amparo en el planteamiento de Baylina, Ortiz y Prats (2008) acerca de la importancia de estudiar acerca de la población infantil como modo de visibilizar a este colectivo que, junto a otros, ha sido obviado hasta el momento, incluso en aquellos trabajos en los que se señala la consideración del conjunto poblacional.

Pero a lo anterior merece acompañar otras ideas clave en la exploración de enfoque binomial, la otra cara de la moneda. Y es que prestar atención al espacio público viene motivado, en sí mismo, por cuestiones propias como la complejidad y la heterogeneidad de situaciones, condiciones y procesos que a este se relacionan, en la línea en que han referido autores como García (2011), que lo suscribe, además, a través del análisis de la perspectiva geográfica, como elemento articulador de la trama urbana y de las distintas formas de reconocimiento (o no) de su carácter de ámbito de uso colectivo y de representación simbólica.

El mismo autor aporta otras referencias de interés como, por ejemplo, las referidas al espacio público como áreas de socialización, donde confluyen aportaciones de otros teóricos como Lefebvre, Coenen, Jacobs o Morandi, que se enfocan desde una perspectiva funcional o práctica del espacio, donde, además, integran la identidad y a lo que, además, García enlaza el rechazo del valor absoluto del espacio como uso y dominio colectivo del que hablan otros autores como Borja y Muxi (2003), donde el desarrollo integral de la sociabilidad puede verse afectado indirectamente por decisiones políticas y por los propios usos. (García A. , 2011)

A partir de esta idea es que, con relación al objeto de estudio de la presente, toma relevancia otra de las aportaciones de García (2011) en la medida en que el autor señala la pérdida del carácter socializador del espacio público en la ciudad del siglo XX, de la ciudad heredada, cuya funcionalidad se ha centrado en el soporte de flujos y recorridos. Así es que, la relevancia del vehículo ha relegado a la persona lejos del protagonismo y, con ello ha desbancado la funcionalidad de socialización del espacio público, que queda relegada a sus orígenes en espacios singulares como plazas o bulevares. (García A. , 2011)

En este marco es que el análisis planteado pasa por integrar, por otra parte, otros componentes que resultan también relevantes para los estudios de las ciencias sociales y, más concretamente, con un énfasis particular para la disciplina geográfica. Aspectos que han sido tratados de la mano de la política pública y que, si bien integran, por ejemplo, los transportes, alcanzan otras componentes de mayor transversalidad como son la salud pública o la calidad ambiental.

Acerca de ello es que, en un primer momento centraron el interés contribuciones como la de D. Waygood, Friman, Olsson, & Taniguchi (2017), con relación a cuestiones particulares de los transportes como, en su caso, el acceso de la población menor a diferentes modalidades. Una línea de estudio que llevó a integrar, en la exploración que se trata, la relación entre la movilidad de la población escolar y las opciones de desplazamiento a las que estos acceden. Pero de esto es que, entonces, resultó el interés por cuestiones como la salud pública.

Al respecto, para esta investigación, la clave ha surgido de textos como el de Larsen, Gilliland y Hess (2009), en los que se aborda la salud pública desde la perspectiva de la planificación urbana, entendiendo que desde esta última es que se proporcionan ciudades saludables, con beneficios para la infancia, derivados de los modos de desplazamiento no motorizado. Cuestión que, posteriormente, continuarían integrando en sus estudios otros autores como el ya mencionado D. Waygood junto a Sun y Letarte (2015).

Y es con ello con lo que enlaza, por otra parte, el enfoque ambiental. Una esfera relacionada al desarrollo sostenible, en la línea en la que se integra en las agendas internacionales, y que, con relación al estudio del combo sociedad – territorio (población menor – espacio público), acaba de revelar el valor de la consideración de este asunto de estudio como oportunidad. Y es que, el hecho de ir más allá del uso potencial en los estudios de cara a un

futuro que ya es presente, de poner el foco en parte de la comunidad que a medio plazo será quien configure el grueso de la población adulta, contribuye al camino por resolver los problemas que se vienen relacionando al modelo de ciudad y de movilidad al servicio del consumo energético. Una cuestión que se relaciona, al fin y al cabo, con la posibilidad de acelerar un cambio de modelo que va con retraso. Relación de la que ya hablaban, hace una década, por ejemplo, Freeman y Quigg (2009).

Pero estos componentes de estudio han quedado integrados en una esfera amplia de estudio en la que las Ciencias Sociales en general, y la disciplina geográfica en particular, han experimentado cambios en la orientación del objeto y en su reflexión teórica. Y es que, en torno a mitad del siglo XX, resulta un cambio de paradigma entre la modernidad y el desarrollismo en busca de la sostenibilidad, donde se impulsa un nuevo marco conceptual en el que se integran, ya desde finales del siglo XX, cuestiones como la dimensión colectiva de los desplazamientos (Ciuffini, 1993), con la concepción de que la ciudadanía tiene diferentes posibilidades de desplazamiento y niveles de accesibilidad a los diferentes lugares de interés o actividad (Wiel, 1999).

Este planteamiento genera, tras la crisis económica de los años 70, el punto de inflexión del que se deriva el erróneo concepto de exclusión del transporte privado de lo que realmente plantea un uso racional como parte de la oferta junto al resto de medios (Ziv & Napoelon, 1981), con una oferta plural que atienda a la diversidad, de modos y de perfiles de demanda (Herce & Magrinya, 2002). Se trata de líneas de trabajo que han tratado otros autores en la práctica con referencias de interés para el objeto que se trata como, por ejemplo, el de Cebollada (2006), acerca del conocimiento de la demanda de los desplazamientos cotidianos de distintos grupos sociales.

Precisamente, acerca de la movilidad cotidiana es que autores como Pueblas (2007) reconocen la intensificación de los estudios desde la disciplina geográfica, con objetivos más diversos y una renovación conceptual y metodológica reciente. Y así parece ser en el caso que planteasen Miralles-Guasch y Cebollada (2009), quienes ahondaron en la movilidad cotidiana respecto de los cambios en el modelo económico-territorial de finales del siglo XX, en línea a lo que se venía tratando con anterioridad acerca del paradigma de la sostenibilidad y de los impactos ambientales de los transportes; así como de la inclusión de la estructura social a partir del análisis de las personas que se desplazan, más allá de los propios medios utilizados.

Y es que, particularmente, Miralles-Guasch (1998) es una de las autoras que, desde la geografía, ha contribuido a la comprensión de la movilidad cotidiana, aportando una de las acepciones identificadas entre otras aportadas por otros autores desde diferentes enfoques de la disciplina (Miralles-Guasch & Cebollada, 2009).

DISCIPLINA	TÉRMINO	ACEPCIÓN
GEOGRAFÍA DE LA POBLACIÓN	MOVILIDAD COTIDIANA	MOVIMIENTOS ESPACIALES DE LAS PERSONAS. ZELINSKY, 1997
		FENÓMENO QUE ESTÁ EN EL NÚCLEO DE LAS RELACIONES ENTRE EL CONTEXTO TERRITORIAL Y LA EXPLICACIÓN DE PROCESOS DEMOGRÁFICOS, EN CUANTO LAS VARIABLES DEMOGRÁFICAS INFLUYEN EN LOS MODELOS DE MOVILIDAD. MÓDENES, 2008
GEOGRAFÍA DE LOS TRANSPORTES	MOVILIDAD COTIDIANA	ANÁLISIS DE LOS INSTRUMENTOS QUE PERMITEN EL MOVIMIENTO ESPACIAL Y EN SU CAPACIDAD DE INCIDENCIA EN EL TERRITORIO. HOYLE Y KNOWLES, 2000
	MOVILIDAD DE LA POBLACIÓN	FLUJOS DE TRANSPORTE O CANTIDAD DE BIENES O INDIVIDUOS TRANSPORTADOS DESDE EL PUNTO DE EXPEDICIÓN HASTA EL PUNTO DE DESTINO. POTRULOWSKI Y TAYLOR, 1984
GEOGRAFÍA URBANA	MOVILIDAD COTIDIANA	DESPLAZAMIENTOS DIARIOS Y REPETITIVOS ENTRE DOMICILIO Y LUGAR DE TRABAJO. MONCLÚS, 1992
NUEVAS GEOGRAFÍAS	MOVILIDAD COTIDIANA DE LA POBLACIÓN	MOVIMIENTOS HABITUALES DE LA POBLACIÓN EN REFERENCIA A LA CUESTIÓN MEDIOAMBIENTAL. SAURÍ 1993
		RELACIONAR EL BINOMIO ORGANIZACIÓN DEL TERRITORIO Y USO DE MEDIOS DE TRANSPORTE CON LOS COSTES AMBIENTALES. WHITELEGG, 1997; SEGUÍ Y MARTÍNEZ, 2004

Tabla 6.- Acepciones de la movilidad cotidiana desde la perspectiva geográfica.
Fuente: Miralles-Guasch y Cebollada (2009). Elaboración propia.

En esta línea, y aún sin tratarse de textos puramente teóricos, es el de Errázuriz y Valdés (2018) en el que se encuentra una referencia más clara al enfoque de la presente investigación, pues, desde la perspectiva geográfica, los autores reconocen que los estudios de la cotidianidad han pasado a focalizarse en el individuo, precisamente, con ejemplos de principio de siglo como el de Miralles-Guasch (2002) y, otros posteriores como el de Cebollada y Avellaneda (2008); así como con reconocimiento de la incorporación de matices de corte etnográfico y carácter cualitativo, en lo que se reconociera como el nuevo paradigma de la movilidad (Mobility turn) “inherente a lo humano”.

Así, más allá de las referencias anteriores, otras contribuciones afines a la cuestión que se trata, y que acercan al individuo al centro del estudio, han integrado el concepto de motilidad, reconociendo que las dinámicas y estructuras familiares contribuyen al modo en que cada

individuo configura, usa o toma posesión de las posibilidades de movilidad que tiene a su alcance (Pérez, 2018). Una aportación que, ampliada con la referencia de Fortin Y Després (2008), sirve para considerar la perpetuación del modelo de uso de la población menor respecto de la población adulta y, además, para integrar algunos aspectos al respecto en la exploración formulada, de modo que se pueda obtener algún indicio acerca del reflejo entre las pautas y hábitos de uno y otro grupo poblacional.

Y es que, en definitiva, la situación actual ya pivota en el reconocimiento de que la educación vial no puede ser señalada como único o preponderante factor para mejorar las condiciones en las que la población menor vive el espacio público se desarrolla en él o se desplaza en el mismo (Martín, López, Tosi, Nucciarone, & Ledesma, 2015), siendo necesaria la atención a múltiples componentes, elementos e influencias como las que se han ido señalando en las líneas anteriores.

4. Políticas Pública para el nuevo modelo de planificación

Frente a la evolución de la planificación, desde la política pública han surgido orientaciones de referencia para el modelo de ciudad y de movilidad a los que se debe aspirar. Apuntes que se han ido consolidando en las últimas décadas para el desarrollo territorial y que, en la actualidad, determinan el diseño de la escala local. Se trata de textos que, a modo de instrumentos, sirven para acabar de dar luz a la orientación de la presente investigación. De ello es que, en última instancia, se derivan matices que sirven para perfilar las conclusiones acerca de la distancia entre las dinámicas globales reales de la política pública y las pautas y hábitos de vida, así como las percepciones y pretensiones de la población menor que se estudia, con respecto a las oportunidades y necesidades de mejora y de limitación de situaciones críticas detectadas como parte de los resultados de la exploración.

Con relación, en el marco internacional, se reconoce cómo la Organización de las Naciones Unidas (en adelante, ONU) (ONU-Habitat, 2013) integra a la población menor entre los colectivos sociales vulnerables y desfavorecidos con relación al asunto de la movilidad urbana (pág. 40). Además, a su vez, la misma asimila la posibilidad de mejorar la situación de aislamiento y dependencia de este grupo poblacional en los asentamientos humanos, reconociendo que su demanda de movilidad se relaciona estrechamente al acceso a centros educativos, así como a espacios de atención a la infancia y a otros servicios relacionados (pág. 41). En suma, relaciona “su dependencia de la movilidad no motorizada, su acceso limitado al transporte público y privado motorizado, su vulnerabilidad a los accidentes de tráfico, así como otras preocupaciones relacionadas con su seguridad y protección” (pág. 61).

Esta atención particular resulta en la línea del reconocimiento que la propia Organización formulase mediante la Convención sobre los Derechos del Niño (ONU, 1989), acerca de la atención y necesidades particulares de la población de menor edad, a través del ejercicio de responsabilidad social de su protección. Se trata de directrices que han promovido otras orientaciones que, igualmente, a escala global, han sido impulsadas y amparadas por el Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia (en adelante UNICEF) (UNICEF, 2006), entre las que resulta relevante, para el caso que se trata, la configuración del Programa Ciudades Amigas de la Infancia, mediante la que se promueve el compromiso de los gobiernos locales de España con la mencionada Convención (UNICEF, 2013).

Precisamente, con relación a la ciudad, ha sido que, además, la Organización también ha mostrado recientemente la preocupación por la planificación urbana centrada en la atención a la infancia, para lo cual propone que las políticas públicas al respecto orienten el diseño del espacio público urbano a diferentes escalas, a fin de prestar mejores servicios a la población de menor edad. Se trata de una propuesta que plasma la necesidad de considerar la desigualdad urbana y la incidencia en la vulnerabilidad en la toma de decisiones como medios para involucrar a los menores en el proceso de desarrollo urbano; en la que se integran diez principios para el compromiso de la planificación, entre los que destacan, con relación al objeto de la presente investigación, un entorno seguro e infraestructuras suficientes y accesibles en favor del desarrollo de sus habilidades para la vida; la disponibilidad de espacios públicos seguros e inclusivos al aire libre; y la garantía de movilidad independiente con acceso equitativo y seguro a todos los servicios y oportunidades de la ciudad. (UNICEF, 2018)

Por otra parte, igualmente de la mano de Naciones Unidas, se reconocen los esfuerzos aplicados por la OMS en atención a cuestiones como enfermedades prevalentes de la infancia relacionadas, por ejemplo, al medio ambiente, las comunicaciones y los transportes. De ello, entre otras cuestiones, trata la Estrategia Mundial para la Salud de la Mujer, el Niño y el Adolescente (2016 - 2030) (Organización Mundial de la Salud, 2015b), en la que se reconoce como reto la insuficiencia de la actividad física de los adolescentes, que a nivel mundial afecta a un 80% del grupo poblacional en cuestión (pág. 27), así como, entre sus objetivos, platea prosperar y transformar, entendiendo estos como garantizar la salud y el bienestar y ampliar los entornos propicios (pág. 39), con acciones relacionadas como “ampliar las oportunidades adecuadas a las distintas edades para participar en la vida socioeconómica y política” (pág. 59).

Forjar de aquí a 2030 un mundo en el que el conjunto de (...) los niños y los adolescentes, en todos los entornos, realicen sus derechos a la salud y al bienestar físicos y mentales, tengan oportunidades sociales y económicas y puedan participar plenamente en la configuración de unas sociedades prósperas y sostenibles. (Organización Mundial de la Salud, 2015b, pág. 6)

Las anteriores resultas ideas clave que, si bien pretenden incidir más sensiblemente en entornos donde la fragilidad va ligada a desastres sociales, económicos y ambientales (Organización Mundial de la Salud, 2015b, pág. 29), no dejan de ser pretensiones que dan

cabida a cualesquiera otros espacios de vida en los que se integra el desarrollo personal de población menor, entre otros colectivos vulnerables. Así es que, como parte de la misma Estrategia, otras acciones resultan incluso más cercanas a la realidad del contexto territorial en el que se centra la exploración del estudio de caso. Esto es, por ejemplo, las que se orientan a la participación comunitaria, en la que se señala a los niños como agentes de cambio (pág. 60), que deben integrarse en acciones orientadas a favorecer el acceso a determinados servicios mediante la eliminación de obstáculos jurídicos y de política; a participar en la mejora de estrategias de salud, diálogo, aprendizaje y acción en la comunidad; y a promover la toma de decisiones (pág. 61). Planteamientos que, en definitiva, contribuyen a la idea de promover el estudio de asuntos que afectan o conciernen directamente al colectivo poblacional en cuestión, mediante su participación como sujetos activos.

El potencial físico, mental y social adquirido en la niñez puede fructificar en aptitudes, comportamientos y oportunidades que contribuyen tanto a incrementar la salud y el bienestar en la adolescencia como a conseguir una vida adulta más productiva. (Organización Mundial de la Salud, 2015b, pág. 58).

A colación, la Estrategia de la OMS (Organización Mundial de la Salud, 2015b, pág. 5) cita como referente la Agenda de Desarrollo 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible integrados en la misma (Organización de las Naciones Unidas, 2015), siendo este otro de los hitos que resulta ineludible tratar en la revisión de las Agendas Políticas con carácter global. No obstante, su relevancia, en este caso, radica principalmente en el Objetivo 11, vinculado a la vida en las ciudades y a las comunidades sostenibles, orientado a la inclusividad, la seguridad, la resiliencia y la sostenibilidad de los asentamientos humanos (Organización de las Naciones Unidas, 2015, pág. 16).

Este interés viene motivado por el contenido que integra este objetivo a modo de metas. Cuestiones que hacen referencia a la planificación y a la gestión participativa de la urbanización, así como a la movilidad de todas las personas, con especial relación a la seguridad vial y al transporte público de cara a las personas en situación de vulnerabilidad, entre las que se contempla la población de menor edad. Pero, además, se apunta también a la necesidad de reducir el impacto ambiental de las ciudades y proporcionar, entre otros, a los

niños, el acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, con apoyo a los vínculos entre zonas urbanas, periurbanas y rurales (Organización de las Naciones Unidas, 2015, págs. 24-25). Pero, en paralelo, no deja de ser relevante el planteamiento de la Agenda para el objetivo 3, en el que, referido a la salud y el bienestar, se integran metas afines a cuestiones a las que se ha apuntado con anterioridad a lo largo de este capítulo, con relación a la reducción de los efectos derivados de accidentes de tráfico (págs. 18-19).

Estos planteamientos han sido objeto de localización a través del ajuste de las respectivas metas a la realidad territorial de diferentes escalas. Así es que, el caso de España, la adaptación a contextos locales arroja mayor protagonismo con relación a la Agenda Canaria de Desarrollo Sostenible 2020 – 2023, en la que se integran detalles de mayor precisión (Gobierno de Canarias, 2020). Y es que, aunque esta se encuentra, en la actualidad, en fase de borrador, en ella se esbozan ya metas más concretas que permiten reconocer hacia dónde pretende avanzar la política pública en el contexto regional. Aportaciones que, una vez más, ayudan a concluir que el planteamiento formulado como objeto de la presente investigación encuentra amparo, en esta ocasión, a la sombra de las políticas públicas de referencia.

Meta Global 3.6 De aquí a 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo.

▪ *Meta Canaria 3.6.1 Reducir la tasa de mortalidad por accidentes de tráfico.*

Meta Global 3.9 De aquí a 2030, reducir considerablemente el número de muertes y enfermedades causadas por productos químicos peligrosos y por la polución y contaminación del aire, el agua y el suelo.

▪ *Meta Canaria 3.9.1 Reducir la tasa de mortalidad atribuida a la contaminación de los hogares y del aire ambiente.*

Meta Global 11.2 De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte

público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.

▪ *Meta Canaria 11.2.1 Ampliar el número de personas que acceden al transporte público en todas las islas*

Meta Global 11.3 De aquí a 2030, aumentar la urbanización inclusiva y sostenible y la capacidad para la planificación y la gestión participativas, integradas y sostenibles de los asentamientos humanos en todos los países.

▪ *Meta Canaria 11.3.2 Mejorar en todo el archipiélago el porcentaje de ciudades que facilitan la participación ciudadana en la gestión urbana.*

Meta Global 11.6 De aquí a 2030, reducir el impacto ambiental negativo per cápita de las ciudades, incluso prestando especial atención a la calidad del aire y la gestión de los desechos municipales y de otro tipo. ▪ *Meta Canaria 11.6.1 Mejorar la calidad del aire en todos los poblamientos urbanos de Canarias.*

▪ *Meta Canaria 11.6.4 Reducir la huella medioambiental de cada una de las personas en todos los poblamientos urbanos*

(Gobierno de Canarias, 2020)

No obstante, antes de continuar en el análisis de proximidad, es necesario volver al ámbito internacional, desde el que se ha orientado también la Nueva Agenda Urbana a través de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible (Organización de las Naciones Unidas, 2017). En esta es que se integra el pronunciamiento acerca de ciudades y asentamientos humanos que cumplan con la función social, entendiendo que en ella debe lograrse el acceso de todas las personas a las infraestructuras, la movilidad, el transporte y la calidad del aire, entre otras cuestiones. Aunque, de señalar contenidos relevantes para el caso que se trata, debe apreciarse, en primer lugar, el reconocimiento de que “las acciones emprendidas hasta el momento distan mucho de ser una respuesta (...) desafíos

existentes y nuevos” (pág. 3), por lo que, entre otras, se afirma la contribución a “la implementación y la localización integradas de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible y a la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible y sus metas, incluido el Objetivo 11” (pág. 4).

Lo anterior revela el lineamiento de esta Nueva Agenda Urbana con respecto a otras referencias tratadas con anterioridad, pero son otros contenidos los que permiten reconocer la afinidad particular entre la misma y los planteamientos de la presente investigación. Esto es, por ejemplo, en la medida en que la Agenda refiere la contribución al sentimiento de pertenencia y de propiedad de todos los habitantes de ciudades y asentamientos humanos (pág. 5), que deriva, en última instancia, de la Declaración de Quito sobre Ciudades y Asentamientos Humanos Sostenibles para Todos (pág. 3); a la vez que, para el estudio de caso, este planteamiento resulta relevante como aspiración, en lo que se refiere a la motivación del asunto que se trata.

Y es que, de cara a conseguir la efectividad en el diseño e implementación de la política pública y, en consecuencia, la transformación pretendida del modelo de desarrollo en el que se integran, al fin y al cabo, los modelos de ciudad y de movilidad, se entiende necesario ahondar en el conocimiento del sentido de pertenencia y de apropiación del espacio público. Aunque, de igual modo, el estudio de caso se aproxima a los referidos componentes a través de información como la experiencia de los estudiantes en el recorrido habitual de camino a la escuela, entendiendo que es una de las situaciones comunes en la que se pone en práctica el uso y contacto con el espacio público y permite obtener una referencia acerca del modo en el que la población menor vive el entorno de referencia con mayor o menor aprecio o interés.

Pero en el imaginario de la Nueva Agenda Urbana se presenta aún más relevante la referencia a la promoción de la planificación basada en cuestiones como la edad, con relación, además, a una movilidad urbana sostenible, segura y accesible, que facilite un vínculo efectivo entre personas, lugares, bienes y servicios, entre otros (pág. 6). Una idea que, alineada a la expuesto con anterioridad, evoca también a la metodología de diseño centrado en la persona, de la que se ha hablado también a lo largo de este capítulo y que, de igual forma, sirve de base para el enfoque del asunto de estudio.

Por último, de igual forma, se encuentra razón al modo en el que esta Agenda plantea el compromiso de mejora, a través de la “organización espacial, la accesibilidad y el diseño de los espacios urbanos” (Organización de las Naciones Unidas, 2017, pág. 13). Un planteamiento que se integra en el trasfondo de la investigación planteada al concretar esta su finalidad en la contribución de las políticas públicas y de los servicios locales en la mejora del diseño y de la materialización de estrategias que favorezcan a las dinámicas y relaciones de la población menor con el espacio público urbano y los recursos disponibles para la estancia y la movilidad. Crear entornos seguros, saludables e inclusivos para vivir y participar en la vida urbana sin olvidar la vulnerabilidad que, por lo general, afecta a colectivos como niñas, niños y jóvenes (pág. 16).

Y no es casualidad que, como se expone en el siguiente capítulo, el papel de los estudiantes, de las niñas y niños, responda en el estudio de caso a un rol protagonista, activo; que se les atienda en primera persona. Esta cuestión también queda al amparo de señalamientos como los de la Nueva Agenda Urbana, en tanto en cuanto se asume en ella que estos perfiles poblacionales son fundamentales para el cambio y para lograr el objetivo de mejora que se pretende a través de su participación.

Las niñas y los niños, las jóvenes y los jóvenes son fundamentales para lograr el cambio y crear un futuro mejor y, cuando se los empodera, tienen un gran potencial para tomar la palabra en nombre propio y en el de sus comunidades. A fin de aplicar la Nueva Agenda Urbana, será fundamental velar por que tengan más y mejores oportunidades de participar de manera significativa. (Organización de las Naciones Unidas, 2017, pág. 20)

Todo ello acaba por esbozar los planteamientos del contexto global, pero, de vuelta a escalas más próximas, cabe señalar que la política pública local, de interés e incidencia más directa para el estudio de caso que se trata, presenta hitos relevantes, algunos de las cuales se han materializado con mayor o menor relación a la población menor como centro de interés, o en cuyo contexto, al menos, esta ha estado presente.

Se trata de la estrategia que se ha planteado en el contexto territorial del municipio de Las Palmas de Gran Canaria hacia un modelo de movilidad cuyas actuaciones permiten observar cómo el medio para conseguir el cambio, en parte, se soporta, precisamente, en uno

de los componentes relevantes de la investigación: el soporte físico, entendido este como espacio público, expuesto a la transformación de áreas consolidadas y la creación de nuevos espacios urbanos.

Se trata de un escenario en el que el dinamismo de la práctica y la velocidad a la que avanzan las dinámicas socioterritoriales incrementan la obsolescencia del modelo esbozado en la estrategia, que en el caso que se trata, se soporta en textos de hace al menos una década y que, como es habitual en la planificación estratégica (Lobato-Becerra, 2020). Pero no se considera que esto conlleve la exclusión de algunas ideas o planteamientos. Es decir, que, si bien algunos componentes del modelo previsto deben ser actualizados, otros pueden seguir siendo necesidades palpables como es el caso del diseño centrado en la persona y que, para el caso que se trata, permitiría contribuir a los objetivos previstos, precisamente por la estrategia, como una necesidad.

Más concretamente, lo anterior se traduce en que mientras se han sucedido intervenciones que llevan a reconocer un aumento progresivo de la atención al grupo poblacional en cuestión, la referencia pretérita de la estrategia local, la Estrategia PROA 2020 (Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, 2011), que establece la seguridad como uno de sus principios y, además, reconoce la falta de autonomía de la población menor, pero no la relaciona particularmente a los desplazamientos a los que se refieren los resultados del estudio anteriormente referido, sino a la pérdida de espacios de convivencia y socialización.

En cualquier caso, el Estudio Municipal de Movilidad integrado en el planeamiento urbanístico vigente (Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, 2012a), incorpora los itinerarios seguros escolares como opción para la potenciación de la movilidad peatonal del grupo poblacional que se estudia. Esto es una propuesta que apuesta por la autonomía y la seguridad de los desplazamientos, con particular referencia a modalidades de desplazamiento blando (andar y bici), que se relacionan a iniciativas puestas en práctica en los últimos años, bajo conceptos como los de bicicaminos y biciescuelas, ligadas, particularmente, a centros educativos del centro urbano del municipio; así como experiencias puntuales de itinerarios guiados a la escuela.

Esta última, más que por casualidad, sucedió tras el primer estudio de movilidad escolar de la localidad (Chávez, 2017) que, precisamente, se formuló como precursor de la exploración

que se presenta como objeto de la presente investigación. Un antecedente que si bien no ha experimentado continuidad, y aunque no se ha recogido en referencias textuales hasta el momento, se ajusta a los criterios de planificación previstos por el anteriormente propio Estudio Municipal de Movilidad.

En cualquier caso, a lo anterior han acompañado otras actuaciones e iniciativas de carácter didáctico y urbanístico que contribuyen a mejorar los hábitos de movilidad a favor del modelo sostenible y equilibrado que se pretende. Estos son, por ejemplo, la recuperación de espacio para el peatón, la renovación y ampliación de la red ciclable o medidas disuasorias para el uso del automóvil y la velocidad del tráfico rodado, entre otras. Pero se trata de un conjunto de actuaciones que, aunque múltiples y de variada naturaleza y orientación, en ningún caso apuntan, entre sus objetivos prioritarios o motivación, a la autonomía y seguridad de la movilidad de la población más joven.

Así, tras lo referido, se reconoce que, en el caso que se trata, la política pública local orientada a la movilidad busca el lineamiento respecto del modelo equilibrado y sostenible que se viene promulgado en el contexto de referencia a través de las agendas políticas. No obstante, queda evidencia de la brecha que existe entre esta y las aportaciones de referencia acerca de cómo mejorar la autonomía y la seguridad de la población de interés, en la medida en que, en la misma, no se acaba de posicionar a la población menor en el centro del diseño o, dicho de otro modo, a la apropiación social del espacio, en un ejercicio de proximidad y de creación de un nuevo modelo de ciudad (Roch, 2008).

Y es que, en este contexto de proximidad no acaba de reconocerse que la atención real, directa y extensa, a las que se han concretado como principales preocupaciones de los escolares, esté consolidada, con limitaciones en el despliegue y en el alcance respecto de otros casos de éxito. (Laria del Vas, J.; González, M.; Ortega Pérez, J.; Fundación Mapfre, 2014). Un hecho que, en definitiva, supone una oportunidad para

CAPITULO II. CONTEXTO METODOLÓGICO

En este cuarto capítulo quedan integrados los detalles que han determinado la metodología del diseño y desarrollo de la investigación.

De tal forma, se diferencian tres bloques de contenidos referidos, cada uno de ellos, tal como se expresa a continuación.

Caracterización de la investigación

Con este contenido se justifica la tipología de la investigación que ha sido llevada a cabo, donde se integran los detalles del diseño de estudio de caso.

Procedimiento de trabajo

Se detallan las diferentes etapas del proceso de investigación, donde se concretan aspectos relevantes como medios y materiales, además de la evolución del trabajo realizado.

Limitaciones y determinantes de la investigación

Este contenido refleja algunos determinantes claves para la evolución y resultados de la investigación que sirven, particularmente, para favorecer la comprensión del proceso más allá de las cuestiones propias del mismo como ejercicio de investigación.

5. Caracterización de la Investigación

5.1. Tipo de investigación, técnica y herramientas

Como se ha concretado en el contenido introductorio, el estudio formulado queda sostenido en un proceso de investigación científica, de carácter aplicado que, con base en contribuciones teóricas y enriquecida por ellas, busca conocer detalles de una realidad y contribuir a su transformación desde la disciplina geográfico para el objeto de interés.

En este sentido, se trata de una investigación no experimental, con carácter descriptivo, en la que se ahonda en el asunto de estudio y que, a posteriori, sirve para caracterizar las variables a través de las cuales se da respuesta a los objetivos específicos concretados al inicio. Su desarrollo se ha dado mediante un procedimiento de encuesta, soportado en un cuestionario que ha servido como herramienta para la recogida de información. Se trata de una herramienta utilizada en muy diversas investigaciones relacionadas con estudios de caso con interés por la política pública y la movilidad de la población menor, en los que participan grupos poblacionales como escolares. Así, sirven de referencia trabajos publicados a lo largo de las dos últimas décadas como, por ejemplo, los de Larsen et al (2009); Wilson, Marshall y Wilson (2010); Mammen et al (2014); o el de Craats, Berg, Kemperman y Walgood (2020).

En este caso, merece ser señalado que la recogida de datos se ha presentado como oportunidad, a la vez que, como necesidad, pues no se dispone de estudios previos que faciliten la información necesaria para abordar el objeto previsto por esta investigación. Es por ello por lo que, además, también se ha visto determinada la aplicación del estudio con carácter descriptivo, para lo que se ha conseguido, finalmente, información derivada de las 32 preguntas cerradas que integran el referido cuestionario, y a las que acompañan diferentes opciones de respuesta en la que la elección se restringe, en cada caso, a una sola opción.

Además, es oportuno aclarar que el diseño del cuestionario se ha ajustado a las características de la población a la que ha quedado dirigida: estudiantes de centros educativos del municipio de Las Palmas de Gran Canaria, de niveles formativos de sexto de primaria y de primero de ESO. Un colectivo que configura el universo del procedimiento estadístico aplicado durante el curso académico 2016/2017 y cuya selección ha estado determinada, principalmente, por dos cuestiones. Por una parte, considerando la influencia que pueda darse del cambio de

nivel educativo (primaria – secundaria) para el inicio de los desplazamientos autónomos y, con relación, tomando en consideración otros estudios que han aplicado mediante franjas de edad similares (López-Torrecilla, 2009).

En relación, el muestreo realizado para la aplicación de la encuesta se realiza con carácter probabilístico, a fin de respetar la posibilidad de elección de cualquiera de los individuos que conforman la población del estudio estadístico. Así, se han concretado, por una parte, estratos que responden a unidades o macrozonas espaciales y, por otra parte, conglomerados derivados de la selección probabilística de agregados que responden a grupos de clase configurados por división natural. De ello resulta una composición cuyo diseño ha permitido que la muestra resulte heterogénea a partir de los estratos y homogénea por medio de los conglomerados, asegurando, a la vez, la precisión y representatividad (estratos) y la rentabilidad y la eficiencia operativa (conglomerados) del muestreo (López-Roldán & Fachelli, 2015).

Con mayor detalle, es posible concretar que han resultado siete unidades territoriales correspondientes a las denominadas macrozonas, sobre las que se ha aplicado, para cada una de ellas, el muestreo por conglomerados, que, a su vez, se corresponde con los niveles formativos de sexto de primaria y primero de ESO del curso académico anteriormente señalado. Una elección basada en la consideración de incremento de la movilidad independiente a la edad de diez años (Alonso, Esteban, Calatayud, & Alamar, 2009, pág. 99).

En suma, para la definición del diseño muestral y su aplicación, se ha hecho uso del *programa R*, teniendo en cuenta que:

- Cada una de las preguntas que integran el cuestionario queda denotada por la proporción de respuestas (p) a una opción determinada;
- El tamaño muestral, en cada estrato, responde a una selección, de forma que (p) se estima con una cota de error del 10%, resultando una cota de error global de entorno al 5%.
- El grupo clase es la unidad de aplicación de la encuesta. El cómputo de estas unidades (clústeres) se estima en un total de 700 grupos de estudiantes (n) de centros educativos del ámbito de estudio, de los niveles educativos anteriormente señalados, a razón del número de centros educativos y de las líneas por centro (número de grupos por nivel por cada centro educativo).

- El tamaño de cada unidad de aplicación de la encuesta, de cada clúster, se ha fijado en una media de 25 estudiantes (m).

<p>Apéndice. Programa R</p> <p><i>Aproximación a la varianza</i></p> <pre> {r} n=700 ## Número de clusters m=25 ## Tamaños de los clusters p=.5 a=rbinom(n,m,p) (pt=sum(a)/sum(m*n)) (sc2=sum((a-pt*m)^2)/(n-1)) </pre> <p><i>Cálculo del tamaño muestral</i></p> <pre> {r} N=9 ## Número de clusters mM=m ## Tamaño medio de los clusters B=.1 ## Cota de error D=B^2*mM^2/4 (n=round(N*sc2/(N*D+sc2))) </pre>	<pre> {r} library(foreign) db <- read.spss("Itahisa.sav",to.data.frame=TRUE) attach(db) p <- nrow(db) c1=db[,2] m1=db[,3] c2=db[,4] m2=db[,5] Estrato1=NULL;Estrato2=NULL Sel1=NULL;Sel2=NULL for(j in 1:p) { Estrato1=c(Estrato1,rep(j,m1[j])) Estrato2=c(Estrato2,rep(j,m2[j])) Sel1=c(Sel1,sort(sample(c1[j],m1[j]))) Sel2=c(Sel2,sort(sample(c2[j],m2[j]))) } df1 <- data.frame(Estrato1,Sel1) write.xlsx(df1,"df1.xlsx") df2 <- data.frame(Estrato2,Sel2) write.xlsx(df2,"df2.xlsx") </pre>
---	--

Ilustración 5.- Esquema del procedimiento estadístico de cálculo de la muestra.
Fuente: Saavedra (2017)

De lo anterior resultan los conglomerados o grupos de clase que pasan a formar parte de la muestra por cada estrato o macrozona. Así, de entre siete estratos o macrozonas, se obtienen un total de 26 conglomerados, tal como se refleja en la Ilustración 6.

Estas unidades muestrales se corresponden a grupos de clase específicos, diferenciados en base a un orden establecido previamente según criterio alfabético del nombre de los centros educativos que configuraban la oferta para el curso académico en cuestión, entre otros (nivel académico, tipología de centro educativo, zona, macrozona).

Cuadro 1		Tabla 1. Grupos seleccionados en primaria		Tabla 2. Grupos seleccionados en secundaria	
<i>N</i>	<i>Denominación</i>	<i>Estrato</i>	<i>Seleccionado</i>	<i>Estrato2</i>	<i>Seleccionados</i>
1	Ciudad Alta	1	6	1	5
2	Ciudad Baja	1	8	1	17
3	Isleta	1	22	1	21
4	Tafira	1	33	1	33
5	Tamaraceite	1	35	1	38
6	Jinámar	2	19	2	26
7	Riscos	2	24	2	38
		2	25	2	41
		2	32	2	42
		2	39	2	43
		3	3	2	43
		3	6	3	1
		3	7	3	4
		4	1	3	6
		4	5	4	9
		4	10	4	10
		4	18	4	11
		5	3	5	2
		5	8	5	13
		5	18	5	14
		6	1	6	2
		6	4	6	3
		6	6	6	3
		7	3	7	4
		7	7	7	7
		7	8	7	8

Ilustración 6 – Metodología. Diseño y cálculo muestral. Resultado de la selección muestral. Fuente: Saavedra (2017).

Así, de la selección sobre los grupos de clase resultó una muestra representativa de selección aleatoria o probabilística, sin discrecionalidad, que arrojó un total de 957 encuestas personales acerca de las características de los desplazamientos, con especial atención a los hábitos del contexto familiar, la autonomía y la percepción de la seguridad, tanto de la realidad a través de las pautas o hábitos, como de los deseos o expectativas del alumnado.

Pero, de vuelta a la definición metodológica es preciso aclarar que, principalmente, el estudio de caso se soporta en los resultados del cuestionario y es por ello por lo que, de un modo amplio, se acompaña su la representación de los valores cualitativos a través de un número relevante de gráficos que acompañan el discurso descriptivo o de caracterización. No obstante, la investigación no ha integrado un análisis estadístico más profundo en la medida en que, más allá de concretar el perfil de uso del espacio público y de la relación que la población escolar desarrolla con este, el interés de fondo se ha centrado en la definición cualitativa. En este sentido es que se explica la multitud de variables trabajadas, cuya finalidad ha sido obtener una definición amplia del perfil/modelo del uso y de las relaciones que se estudian.

Al respecto, el tratamiento de datos se ha aplicado a través de un software de hoja de cálculo en el que se ha podido volcar de un modo relativamente sencillo cada uno de los

cuestionarios realizados por los estudiantes y que, a posteriori, ha permitido elaborar tablas dinámicas y gráficos vinculados.

5.2. Macrozonas o unidades territoriales de análisis

El asunto de estudio ha sido clave para la definición de las unidades de análisis. Así es que, siendo piezas estructurantes del objeto de estudio, se han tomado como componentes motivadores: el espacio entendido como territorio; la movilidad como interacción con el espacio; y la planificación relacionada no solo con lo anterior sino, además, con el contexto educativo.

De este combo resultó la oportunidad de tomar como referencia otras unidades de partida que se pudiesen considerar definitorias en la planificación del ámbito de estudio. Esto permitió optar por las unidades del Mapa Escolar, o bien, por las unidades de movilidad asumidas por el del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Las Palmas de Gran Canaria, en adelante, PMUS (Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, 2012b). En este sentido es que, aunque referidas ambas opciones a aspectos básicos de la investigación, no obstante, la elegida fuese la relacionada a la movilidad. Esto es, entre otras cuestiones, entendiendo su transversalidad respecto del estudio de buena parte de las variables que se concretan más adelante.

Con este enfoque, para delimitar las unidades de análisis de esta investigación, se ha hecho uso de, tan solo, uno de los cuatro criterios previstos por el PMUS. Este es, el de las barreras territoriales. Su elección responde al interés por hacer uso, únicamente, de aquello que quedara fuera del alcance de la política pública local, es decir, que a la vez que fuese criterio para definir las unidades de análisis, no quedara integrado como parte de las variables determinantes del objeto de estudio a la vez que fuese dependiente de las estrategias de la política pública local. En este sentido es que, en efecto, en el criterio de las barreras territoriales se suman las de origen natural (orografía) y, además, las de origen artificial, si bien la competencia de estas últimas excede de las que se vinculan a la política pública local de carácter municipal; a la vez que, en suma, su envergadura no encuentra cabida en la funcionalidad propiamente urbana, por tratarse de infraestructura viaria de alta capacidad.

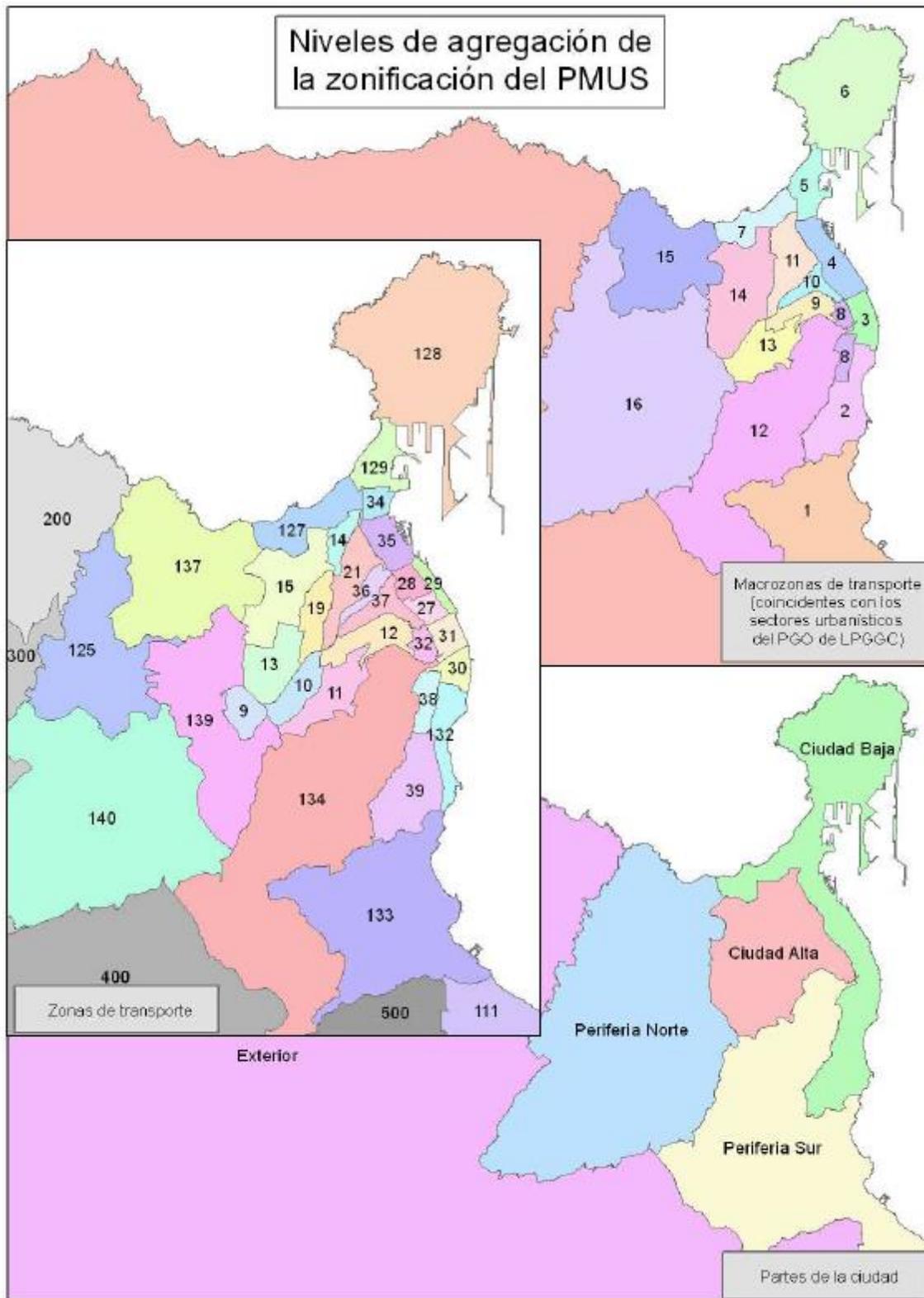


Ilustración 7.- Zonas de transporte de Las Palmas de Gran Canaria.
Fuente: Ayuntamiento de LPGC (2012b).

De ello es que se han obtenido siete unidades de análisis cuya denominación responde, en parte, a la que reciben en sí mismas diferentes entornos del municipio.

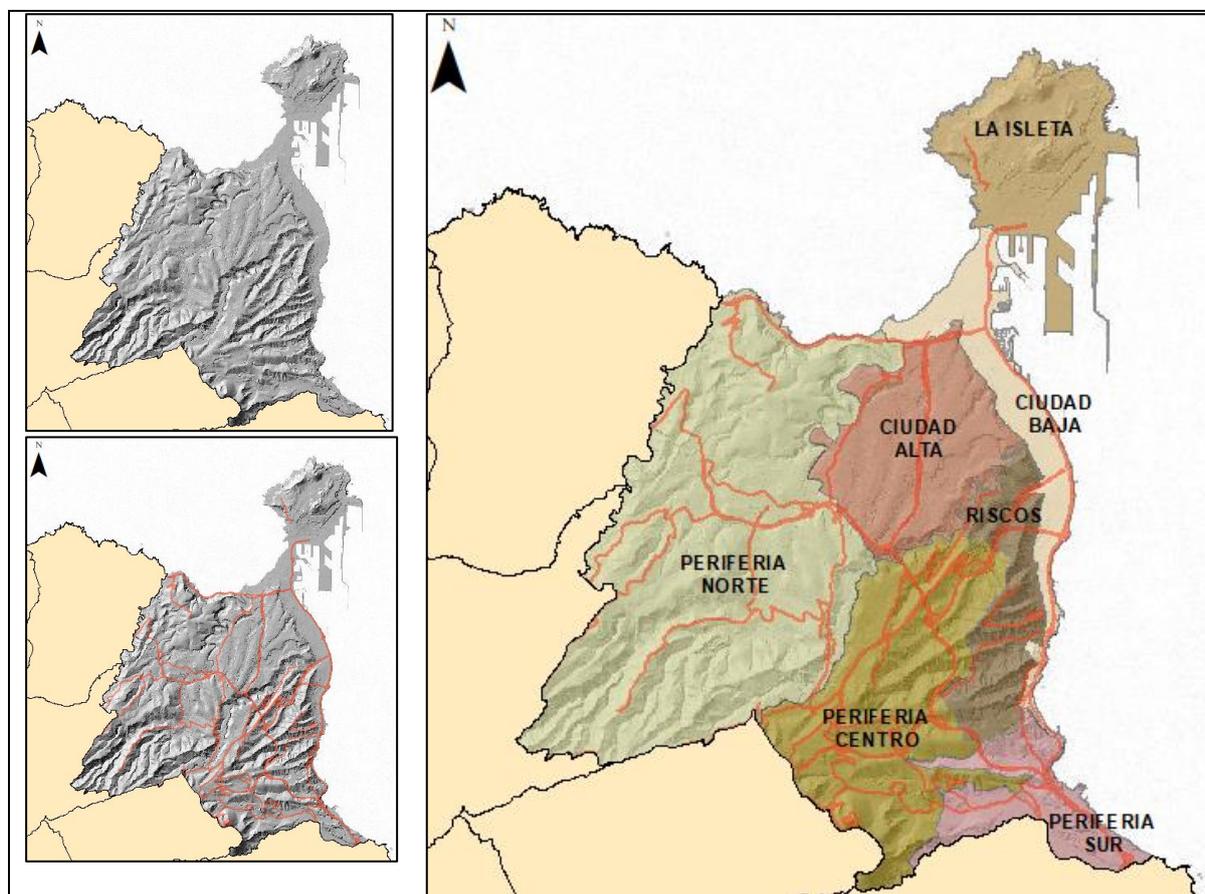


Ilustración 8.- Síntesis gráfica del geoprocesamiento para la delimitación de unidades de análisis. Elaboración propia a partir de Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria (2012b).

Estas unidades facilitan el estudio de las variables para el ámbito de estudio en su conjunto, así como para cada una de las partes del territorio que, en realidad, responden a una lógica reconocida por la población que en el mismo desarrolla sus dinámicas cotidianas. Ello facilita, por tanto, comprender la información que resulta del estudio desde una perspectiva general, así como, a razón de la estructura territorial del mismo, como funcionamiento de subsistemas.

5.3. Centros escolares y unidades de aplicación de la encuesta

Para el curso académico en el que se realiza la encuesta (2016 – 2017), la distribución territorial de los centros escolares que ofertaban los niveles de enseñanzas de interés (sexto de primaria y primero de ESO) se reconocía con cierta heterogeneidad. En este sentido, por

ejemplo, cabe destacar cómo la localización de centros de gestión privada se concentraba principalmente en la periferia y, particularmente, en Periferia Centro y Periferia Norte.

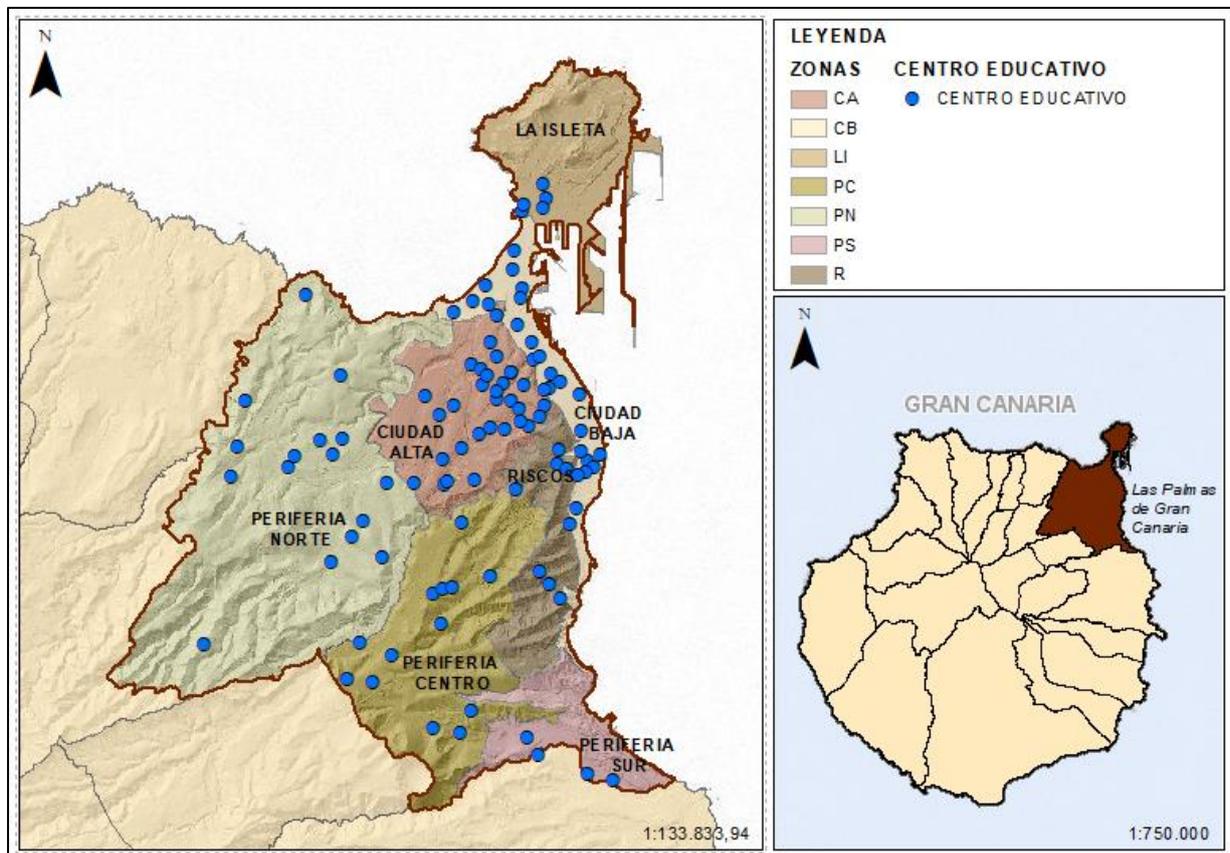


Ilustración 9.- Distribución de centros educativos del ámbito de estudio. Elaboración propia.

A ello se sumaba la mayor presencia de centros concertados en Ciudad Baja y en Ciudad Alta, con menor representación en La Isleta y Periferia Centro, y sumamente reducida en el resto de las macrozonas, complementada con una amplia distribución de centros de carácter público, igualmente concentrados en las macrozonas del continuo urbano Ciudad Baja - Ciudad Alta.

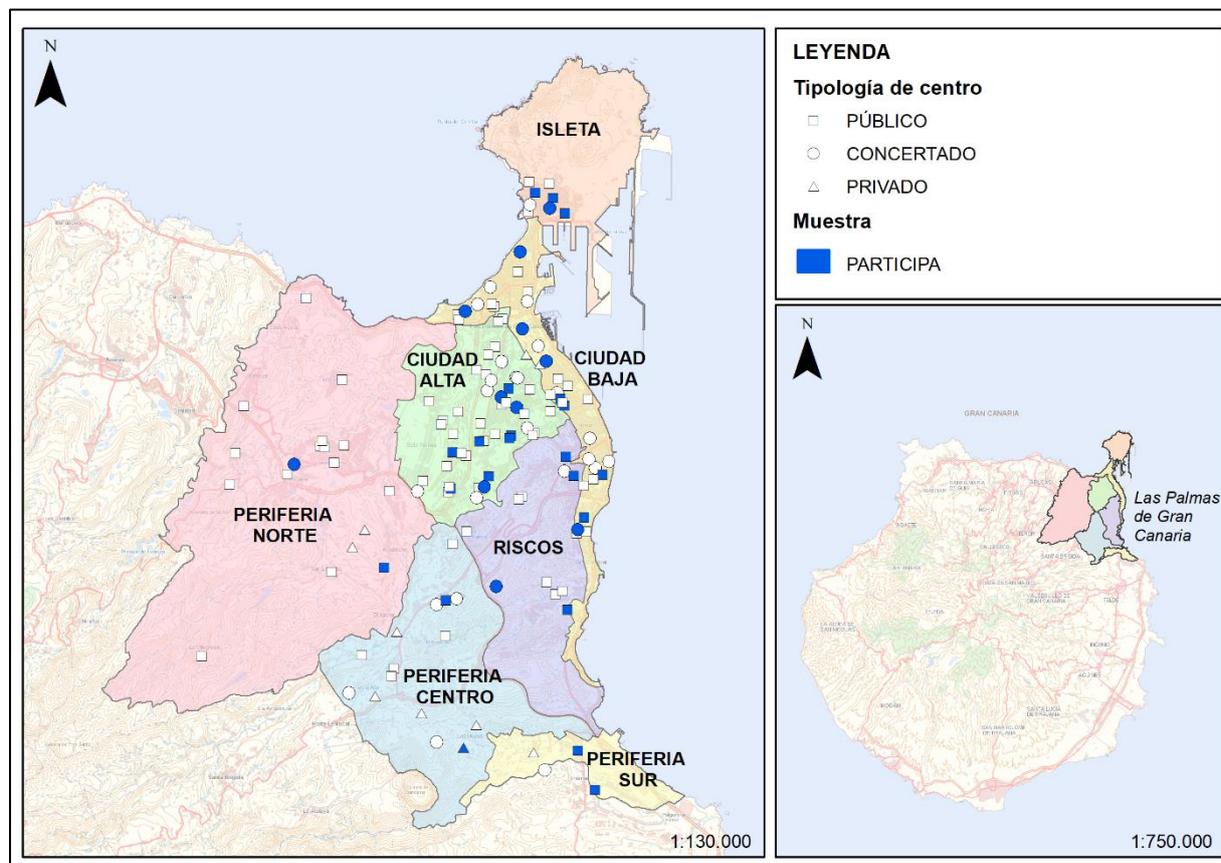


Ilustración 10.- Distribución de centros educativos del ámbito de estudio según naturaleza de gestión; y centros integrados en la muestra. Elaboración propia.

En cualquier caso, la aplicación de la metodología de selección muestral que fue expuesta con anterioridad llevó a la participación de un total de 33 centros educativos, de los 139 posibles. Un conjunto que, como se ha expuesto, mantiene la representatividad de la distribución territorial y toma en consideración la participación de todos los tipos de centro según la naturaleza de su gestión. Esto es, un cómputo de centros educativos que se aproxima al de otros estudios realizados en los últimos años con relación a pautas y hábitos relacionados a la población escolar (Larouche, et al, 2020).

5.4. Variables

En el contexto anterior, y como base de la aplicación del estudio de carácter estadístico, el análisis ha requerido de un batería de variables que configuran la base de datos en la que, además, se integran las categorías a las que se han sustitido las respuestas del cuestionario formulado. En este sentido, como ocurre generalmente en los procedimientos de encuesta, las variables y categorías integran, en parte, un carácter socioeconómico. Aspectos como la edad,

el nivel académico que cursa el estudiante o la disponibilidad de vehículo en el hogar de residencia, son algunos ejemplos.

En cualquier caso, para esta investigación el valor relevante de las variables radica en aquellas que permiten territorializar la información que aporta cada individuo y que, en definitiva, facilitan el reconocimiento de situaciones críticas, retos y oportunidades más allá de lo que pudiera ser la propia caracterización de perfiles centrados en agrupamientos. Es decir, que, si bien todas las variables consideradas han sido fundamentales para generar conocimiento acerca del asunto de estudio, el plus de su valía para este estudio va de la mano de la posibilidad de vincular cada dato a un espacio, entorno, unidad territorial o macrozona; así como, en suma, de la posibilidad de generar comparativas entre los valores que toma cada variable para cada una de las unidades territoriales en cuestión.

No obstante, es cierto que existe otra variable relevante entre el conjunto, y esta es la referida a la naturaleza del centro escolar. Un hecho que, más allá de ser caprichoso, se explica en la línea de lo expuesto anteriormente, pues la realidad de esta variable, de la planificación de las infraestructuras educativas, del Mapa Escolar, se soporta, precisamente, en la territorialidad.

Pero, con una mirada amplia al conjunto, no deja de reconocerse el valor e interés de cada una de las variables integradas en el estudio. Por ello es por lo que, a continuación, se presenta una descripción general acerca de las variables utilizadas y de los contenidos que de ellas se desprenden.

5.4.1. Cotidianidad como contexto

Las variables integradas en el análisis del contexto ayudan a comprender el escenario en el que resultan las experiencias, percepciones, deseos y expectativas de la población de interés respecto de sus pautas y hábitos de movilidad y de la relación de esta con el espacio público. Se trata de un primer conjunto de variables relacionada al hogar, la escolarización de los estudiantes, a la caracterización de la movilidad general y escolar y al tiempo libre, acerca de las que, seguidamente, acompañan algunos detalles

De la residencia

En esta ocasión, el interés particular radica en conocer la residencia para obtener, entre otras cuestiones, información acerca del origen de los viajes. Se trata de una variable cuya elección favorece el análisis combinado posterior con otras variables. Un matiz relevante para la planificación estratégica de la política pública y al que se ha relacionado la concreción de la macrozona de residencia, que, en particular, responde a las unidades territoriales de análisis que conforman el ámbito de estudio. No obstante, se integra otra octava categoría para quienes, a pesar de estudiar en centros educativos de este espacio, residen fuera del mismo.

De la escolarización

Como en el caso anterior, se toman como referencia las unidades territoriales, pero, en este caso, con relación a la localización del centro de estudios de cada escolar. Así es que, además, en este caso, se agregan variables diferentes a la de la propia macrozona, concretadas todas ellas como se indica.

- **Macrozona de escolarización**

Al igual que la anterior, las siete macrozonas de análisis representan las categorías de esta variable, si bien, en esta ocasión, no se agrega ninguna otra, pues la escolarización queda sujeta a centros de enseñanza que se localizan, exclusivamente, en el término municipal de referencia o ámbito de estudio. Se trata de una variable que se ha utilizado en otros estudios recientes y que, como se observa, por ejemplo, en el que defendiese Fast (2020), permite comprobar las desigualdades territoriales con relación a los desplazamientos.

- **Naturaleza jurídica del centro escolar**

Se trate de una variable cuyas categorías toman como referencia la configuración del sistema educativo en España, la cual ha sido aplicada también como base de otros estudios relacionados a la elección de la escuela en España (Urquizu, 2008; Asensio, 2017), o como criterio para el estudio de otras variables, incluso, en otros contextos territoriales (Humberto, Pizzol, Moura, Giannotti, & Lucca-Silveira, 2020). Esto son, en este caso, tres categorías que se concretan en el carácter público, concertado y privado de los centros educativos.

- Motivo de elección del centro escolar.

Esta variable ha centrado el interés de estudios de diferentes disciplinas. Esto es, por ejemplo, a través de la contribución de Escardíbul y Villarroya (2009), quienes hace ya algunas décadas clasificaban los determinantes de la elección del centro educativo a partir de otros autores. Factores personales, familiares, geográficos, motivacionales o de política educativa que han servido de referencia para concretar las categorías integradas en el caso de esta investigación. Además, también ha sido clave también la contribución de Urquizu (2008) para formular conclusiones al respecto.

- Correspondencia entre macrozona de residencia y de escolarización.

Se trata de la combinación de las variables referidas a residencia y escolarización. De ellas resulta esta otra que permite identificar nexos entre las diferentes unidades territoriales, lo cual aporta información relevante para el análisis posterior de otras variables, a la vez que se adelantan conclusiones acerca del origen - destino los desplazamientos cotidianos relacionados a la escolarización. Y en este caso es que, como ocurriese con la identificación de la residencia y escolarización, con relación a las macrozonas, la relación origen – destino que deriva de ello es una de las claves para soportar el estudio de las dinámicas de movilidad o como se generan conexiones en el territorio. En esta línea han trabajado autores como Varela et al (2016).

De la movilidad en el hogar

El hogar o la residencia habitual es una de las principales referencias para la población de menor edad, si no la principal. Se trata del espacio en el que conviven como parte del núcleo familiar. En él se concreta la movilidad familiar, con pautas y dinámicas entre las que puede, o no, darse la tenencia de vehículos de propiedad privada o el uso habitual de modos blandos, siendo estos aspectos de interés para la investigación que se aborda. Estas son cuestiones que se integran como parte de los resultados, donde se diferencian las siguientes.

- Modo habitual de desplazamiento de la unidad familiar

La relevancia de esta variable recae sobre el reconocimiento del impacto potencial y duradero en el comportamiento de viaje de las generaciones más jóvenes. Idea a la que apuntaran recientemente Motta, Celeste y Moura (2020, pág. 626). Es por ello por lo que la misma pasa a ser tomada como referencia para la comparativa con el resultado de otras variables que traten, de igual forma, de la modalidad de desplazamiento, y que ayudará a dar luz a una de las hipótesis planteadas para la presente investigación, con relación a los objetivos descritos. Esto es, si las dinámicas de la población menor están ligadas a las de la población adulta y, con relación, a una relación estrecha con el uso del automóvil.

- Tenencia de vehículos

Además de otro tipo de vehículos que comienzan a introducirse en la cotidianidad de los desplazamientos, los modos blandos y la bicicleta, por ejemplo, la tenencia del automóvil se ha integrado en otros estudios al considerar la incidencia en las pautas y hábitos de desplazamiento (Riazi, et al, 2019). De este modo es que, en este caso, se ha seleccionado también como variable, tomando como categorías diferentes tipologías.

De las pautas y hábitos de uso cotidiano del espacio público de los escolares y de movilidad a la escuela

Este conjunto de variables queda dividido en dos grupos, diferenciando entre las relacionadas a desplazamientos generales y a desplazamientos por razón de estudios. En cualquier caso, tanto unas como otras llevan a definir, ahora sí, las claves de la movilidad de la población objeto, así como de su relación con el espacio público, esto último, de un modo transversal, derivado del modo en que se vienen dando las pautas y hábitos de movilidad. De esto es, por tanto, que emerge la caracterización del perfil de movilidad de la población menor, infantiles y preadolescentes, estudiante en Las Palmas de Gran Canaria.

Entre los primeros, los relacionados al uso cotidiano del espacio público, se han concretado variables relacionadas a:

- Modo habitual y modo ocasional de desplazamiento.

La modalidad resulta clave en el análisis en la medida en que se busca reconocer la afinidad que presenta el modelo de movilidad de la población escolar con respecto al modelo general en el que se integran el resto de los grupos poblacionales.

En cualquier caso, esta cuestión también contribuye a identificar si la relación de los desplazamientos de la población objeto se soporta más en vehículos que reducen el contacto físico, activo, que permite la interacción más directa con el espacio público (andar, bici o vehículos de movilidad personal), o si, por el contrario, resulta más afín a los modos motorizados y, en particular, al automóvil.

En este sentido se considera que, asuntos como el conocimiento escolar del espacio público, del que hablan García y Torres (2018), se verían determinados según la modalidad habitual u ocasional de desplazamiento. Una cuestión que, en cualquier caso, se busca esclarecer a posteriori, a partir de esta variable, en combinación con el análisis de las experiencias y percepciones que se integran en el 1.1.

- Autonomía de los desplazamientos.

La autonomía puede considerarse una variable transversal al estudio de otras. Tal es así que, otros trabajos la han considerado con relación a asuntos tan variados como las actividades de ocio (Fyhri & Hjorthol, 2009); el modo de viaje (Lopez, Cordovil, & Neto, 2014); o entorno construido (Sharim & Kamruzzaman, 2017). En este sentido es que, para esta investigación, no podía quedar fuera del análisis, entendiendo que de ella se pueden recuperar causas o consecuencias del modelo de ciudad y de movilidad preexistente.

- Rutina diaria de desplazamientos.

En esta ocasión, el estudio de la variable busca realizar una aproximación a la dinámica de las actividades cotidianas de los escolares, pero de fondo, su interés radica en la oportunidad de obtener información de valor transversal, por lo que ni siquiera ha sido utilizada como complemento relevante en la combinación con otras variables.

Tal valor se explica a partir de las conclusiones de Urquizu (2008), quien expone que, al menos en España, entre los determinantes para la elección del centro escolar según su naturaleza jurídica se encuentran las variables de capital social y cultural, lo cual implica cuestiones como la realización de actividades realizadas por los estudiantes. Así, donde el autor habla de actividades culturales se aplica una

semejanza a actividades extraescolares que pueden integrar algunas de las que el mismo concreta (ballet, teatro y otros).

- Tiempo diario dedicado a desplazamientos cotidianos.

Las contribuciones acerca de los tiempos de desplazamientos son recurrentes en parte de los estudios relacionados a los efectos que se derivan en las experiencias de los viajes. Así es que, estudios como el de Le, Buehler, Fan y Hankey (2020), han servido para motivar la exploración de esta variable que, sobre todo, complementa con un aporte al contexto general.

Por otra parte, entre el segundo grupo de variables de uso cotidiano del espacio público, entre las relacionadas con la movilidad a la escuela, se encuentran las siguientes.

- Duración de los trayectos.

El tiempo de desplazamiento a la escuela es una de las características que, en combinación con otras variables, aporta información clave para comprender las diferencias, por ejemplo, entre diferentes entornos escolares. No obstante, como mostraron en sus resultados, por ejemplo, Zhu y Fan (2018), la duración del trayecto es una cuestión que incide en la experiencia del viaje, al igual que lo hace el modo de desplazamiento, por lo cual, esta cuestión también debía integrarse en el estudio como una de las claves para ahondar en el análisis de otros aspectos.

- Compañía de los desplazamientos a la escuela.

Esta variable ha sido integrada en estudios de diferente índole, entre los que, relacionados a la autonomía en el camino escolar, no solo se encuentran ejemplos como el de Polo y Piñeiro (2019) en España, sino, además, también en otros países como China (Leung & Loo, 2017). Al respecto es que resulta de interés conocer información relacionada, al considerar los resultados de otros estudios acerca de la influencia negativa de factores familiares para conseguir mejores resultados de, por ejemplo, desplazamientos activos (Rodríguez, et al., 2013).

- Limitación de la autonomía en el camino a la escuela.

Otros estudios han integrado la limitación de la autonomía como objeto de investigación. En este sentido es que Sharmin y Kamruzzaman (2017), por ejemplo, refieren la

incidencia del entorno construido. Pero, en esta ocasión, se consideran otras categorías relacionadas, por ejemplo, a la edad, el tráfico o la distancia al centro escolar, a fin de aportar información con la que poder para afinar los resultados obtenidos a través del análisis de otras variables, considerando el enfoque de los objetivos e hipótesis planteadas.

- Modo de desplazamiento a la escuela.

Como se tomasen en cuenta anteriormente otras variables relacionadas al modo de desplazamiento, en esta ocasión el interés recae en la modalidad utilizada para el trayecto hacia o desde la escuela. En este caso, un asunto común que ha guiado estudios como el de Gao, Chen, Li y Chen (2017).

Del tiempo libre

En esta ocasión, el interés se centra en conocer lo que la propia variable indica: el tiempo libre diario relacionado, particularmente, al uso del espacio público. Este aspecto complementa el análisis del uso por cuestión de movilidad, de modo que se refiere, únicamente, a los períodos estanciales que, de forma habitual, cotidiana, pasa la población menor en el espacio público dedicado al ocio y recreo personal. Se excluye, por tanto, las obligaciones escolares y familiares, en el que la actividad resulta libre y espontánea, en la línea en la que apuntara Hermoso (2009, pág. 58),

Así, se desprende información que orienta acerca del mayor o menor contacto que la población de interés mantiene con el espacio público, no como medio de tránsito, sino como espacio-tiempo en el que el individuo lleva a cabo la apropiación del lugar como agente activo de la comunidad local (Ortiz, Prats, & Baylina, Procesos de apropiación adolescente del espacio público: otra cara de la renovación urbanística en Barcelona, 2014) que favorece su desarrollo personal y, además, donde se nutre, entre tanto, el sentido de pertenencia respecto de lo público, y se consolidan las actitudes a favor de la vida comunitaria y de la integración ciudadana (Fonseca, 2014) en línea al marco de referencia y a las claves teóricas y conceptuales de la investigación.

No obstante, por otra parte, se complementa el análisis con la duración de los períodos estanciales en el espacio público. En este sentido es que otras contribuciones han evidenciado

que las actividades al aire libre pueden cambiar el comportamiento de los desplazamientos. Esto es, por ejemplo, el estudio de Humberto, Moura y Giannotti (2021). Es por ello por lo que, para poder diseñar estrategias, primero, se debe reconocer cuál es la relación que tienen los menores con el uso del espacio público, también, durante las actividades estanciales de ocio y recreo relacionadas a su tiempo libre.

5.4.2. Realidad y expectativas de las nuevas generaciones

Experiencias

En primer lugar, en este segundo bloque del estudio se ha considerado la necesidad de conocer cómo son las experiencias que derivan de cada modo de desplazamiento. Así, conocidas las pautas y hábitos, información acerca de la distribución modal, merece ser atendida la práctica o el uso. Para ello es que se concreta la variable relacionada a tres contextos diferentes: de la movilidad cotidiana, del camino escolar y del tiempo libre. Con esto se completa la información acerca de cómo vive la población escolar la movilidad cotidiana, de modo que contribuye a reconocer la amplitud del enfoque que debe tomar la política pública en el diseño de las estrategias más allá de lo que pudiera relacionarse puramente con el urbanismo y la planificación de las infraestructuras y de los servicios.

Se trata de una variable que ha sido objeto de estudio en otros estudios de caso, donde también, como en esta ocasión, la población objeto ha sido partícipe de los resultados a través de las declaraciones en primera persona. (López-Torrecilla, 2009)

Percepciones

Más allá de las experiencias se encuentran las impresiones que genera en cada individuo una situación posible que no tiene por qué conocer, pero respecto de la que se puede plantear la posibilidad de enfrentar.

En este sentido esto que se tratan las percepciones, donde la clave de las variables se centra en la pretensión de cambio de modelo. Es decir, entendiendo que la política pública busca una transformación que implica una tendencia de uso modal diferente a la que se conoce para el modelo tradicional de movilidad, así como un esfuerzo ingente en la redefinición del

espacio público y de su funcionalidad, merece ser conocida la percepción que deriva de la población menor respecto de aspectos relacionados a esta cuestión.

Así, en un análisis que busca atender los conceptos de autonomía, seguridad y comodidad, se concreta el estudio de las percepciones en reconocer las dificultades que, a criterio de la población que se trata, se relacionan a los principales modos blandos que están siendo incentivados por la política pública: andar y la bici. De este modo se desprenden claves para la política pública que pasan a ser traducidas, posteriormente, a la interpretación de los resultados estadísticos acerca de situaciones críticas, retos y oportunidades.

Como para el estudio de experiencia, se toma como referencia el interés de la variable a partir de otras múltiples contribuciones relacionadas a contextos territoriales diversos y población en edad escolar de diferentes niveles educativos. (Ortiz, Prats, & Baylina, 2014; Savegnago, 2019; Barreiros, Humerto, & Berle, 2019; Richter, 2020).

Deseos

En esta ocasión, las variables tratan aspectos que, fundamentalmente, se vinculan a la permisividad de elección del estudiantado acerca del modo de desplazamiento. Se entiende que las pautas y hábitos vienen siendo determinadas por la falta de protagonismo de este grupo poblacional, por su dependencia de la figura adulta, y, por tanto, resulta de especial interés conocer los deseos del alumnado, diferenciando entre deseo modal para desplazamientos de carácter general y deseo modal para desplazamientos por motivo de estudios.

Estas variables, por tanto, llevan a generar información que puede ser contrapuesta a la distribución modal de la movilidad real, de modo que, como se obtuviese en otros estudios como el de Deka (2013), se pueda dar respuesta a la hipótesis para el caso particular que se trata, acerca de las oportunidades de transformación de las pautas de movilidad de la población adulta y el modo que desea utilizar el estudiantado. Se trata de una aproximación al conocimiento de la demanda latente. Un concepto que arroja interés para el estudio de la movilidad en términos generales, para el que han servido de referencia trabajos como el de Clifton y Moura (2017).

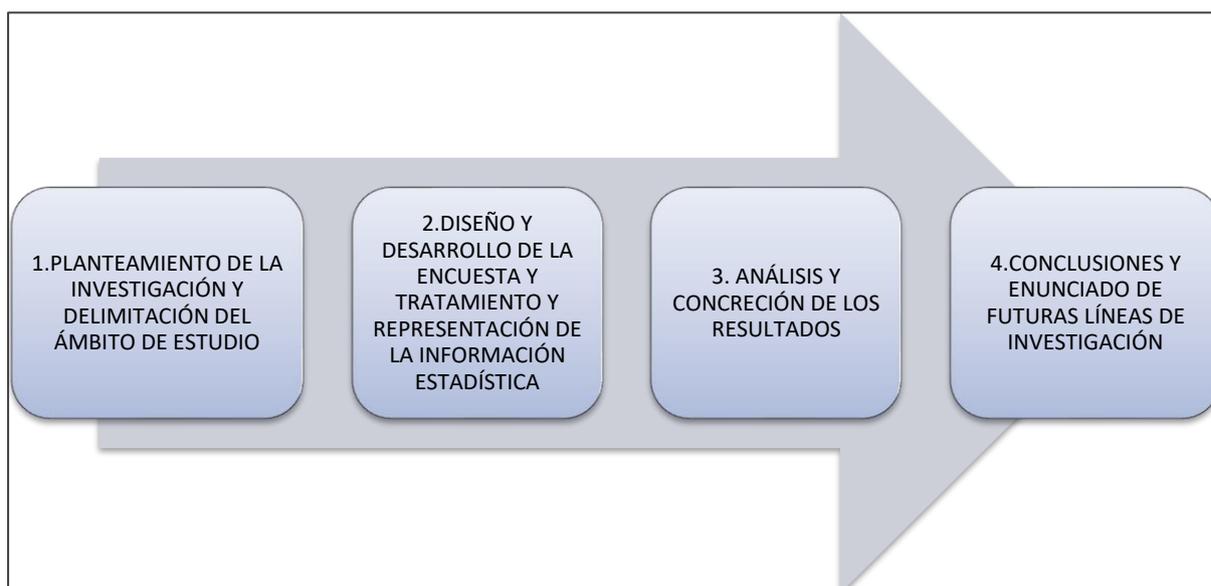
Expectativas

En último lugar, las variables relacionadas a las expectativas del estudiantado buscan conocer, en primer lugar, cómo resultaría el cambio de modelo derivado de los deseos del estudiantado. Es decir, concretamente, cómo quedaría la distribución modal para la movilidad de los escolares en un escenario futuro. Pero, además, revelado todo lo anterior, también se ha considerado culminar con la opinión acerca de situaciones particulares planteadas en base a las aspiraciones de las agendas políticas de referencia y, en consecuencia, a las que debe orientarse la política pública local.

Todo ello se concreta en cuestiones como las incidencias previsibles de la transformación del modelo de movilidad escolar; el modelo de movilidad escolar deseado; y la autonomía para los trayectos escolares.

6. Procedimiento de trabajo

Lo anterior forma parte del procedimiento seguido para completar la investigación, la cual se ha llevado a cabo mediante las fases de trabajo que se detallan en este apartado. Esto es, un total de cuatro, que se inician con el planteamiento de la investigación y la delimitación del ámbito de estudio. A ello se han sumado el diseño y desarrollo de una encuesta, que requiere del posterior tratamiento estadístico y de la representación de resultados que facilita el análisis de estos. Además, en una tercera fase se analizaron y concretaron los resultados, de los que se obtuvo la definición de diferentes escenarios para orientar a la política pública en el diseño de estrategias para mejorar la calidad de uso del espacio público. Un ejercicio para el que se ha previsto, además, una herramienta para la sistematización del diseño de propuestas. Productos que finalmente han dado paso a la elaboración de conclusiones y al enunciado de futuras líneas de investigación.



*Gráfico 1.- Fases del procedimiento de trabajo.
Elaboración propia.*

1. Planteamiento de la investigación y delimitación del ámbito de estudio

El inicio de la investigación ha tenido lugar a partir de experiencias previas acaecidas fuera del contexto académico. En este sentido es que, reconocida la necesidad de estrechar lazos entre la política pública urbana y la población escolar, se determinó tal asunto como objeto de investigación en el marco del Programa de Doctorado en Geografía de la Universidad

de Sevilla. A partir de ello es que comienza a tomar forma el marco conceptual y de referencia del estudio, con el que se acabó por definir el enfoque hacia un estudio de caso.

Al respecto es que, para la definición del marco de referencia, tomaron relevancia documentos de carácter técnico. Estas han sido contribuciones de diversa tipología, entre las que se encuentran aquellas que tratan acerca de objetivos multiescalares de la política pública y de las agendas de desarrollo (Organización Mundial de la Salud, 2015b; Organización de las Naciones Unidas, 2015; Organización de las Naciones Unidas, 2017); y otras que versan acerca del modo en que se vienen orientando las políticas públicas locales que afectan o determinan, de un modo más directo, el devenir del asunto de interés en el ámbito de estudio (Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, 2012a, 2012b, 2019).

No obstante, las fuentes de carácter científico son las que han permitido enmarcar la reflexión crítica acerca de la situación actual y de cara a lo que proyecta la literatura de carácter técnico. En este otro caso se trata de referencias de carácter primario y secundario, documental y digital, que versan, principalmente, acerca asuntos relacionados con la planificación urbana, el uso del espacio público y la movilidad cotidiana. En este sentido es que, ligadas también a los resultados que se presentan posteriormente, algunas se relacionan de un modo más claro a las dimensiones geográficas y de los transportes (Fyhri & Hjorthol, 2009; Deka, 2013; Lopez, Cordovil, & Neto, 2014; Sharim & Kamruzzaman, 2017; Le, Buehler, Fan, & Hankey, 2020; Humberto, Moura, & Giannotti, 2021); mientras que otras son más afines a, por ejemplo, cuestiones socioespaciales (López-Torrecilla, 2009; Escardíbul y Villaroya, 2009; Lazo y Calderón, 2013; Williams, Wright y Dohna, 2017; Villena y Molina, 2019).

2. Diseño y desarrollo de la encuesta y tratamiento y representación de la información estadística

A continuación se formularon el cuestionario y la muestra, que guiaron la toma de datos entre los meses de abril y junio de 2017, según el calendario concretado previamente con un total de treinta y tres centros educativos, de los cuales, la mayor parte se corresponden con la unidad territorial Ciudad Alta (diez), principalmente públicos (siete), aunque también concertados (tres); así como de Ciudad Baja (ocho), si bien en este último caso la distribución se da por partes iguales entre públicos y concertados (cuatro en cada caso).

CAPITULO II. CONTEXTO METODOLÓGICO

NOMBRE DEL CENTRO ESCOLAR	FECHA DE LA ENCUESTA	EMPLAZAMIENTO ⁶						
		CA	CB	LI	PN	PC	PS	R
CEIP ALCORAC HENRÍQUEZ	2 DE MARZO							x
CPEIPS SANTA TERESA DE JESÚS	2 DE MARZO		x					
CPEIP NTRA. SRA DEL CARMEN	7 DE MARZO		x					
CEIP JUAN NEGRÍN	17 DE MARZO							x
CEIP FEDERICO GARCÍA LORCA	21 DE MARZO	x						
CEIP LEÓN Y CASTILLO	22 DE MARZO			x				
CEIP CERVANTES	23 DE MARZO		x					
CPEIPS SAN MARTIN DE PORRES	24 DE MARZO	x						
IES FRANCHY ROCA	27 DE MARZO			x				
CEIP DRAGO	27 DE MARZO	x						
IES LOMO APOLINARIO	27 Y 28 DE MARZO	x						
CPEIPS CLARET	28 DE MARZO					x		
CEIP NÉSTOR DE LA TORRE	28 DE MARZO	x						
CPES SOPEÑA LAS PALMAS	29 DE MARZO							x
CEIP EUROPA – NÉSTOR ÁLAMO (JINÁMAR)	3 DE ABRIL						x	
IES SIMÓN PÉREZ	4 DE ABRIL	x						
IES LA ISLETA	5 DE ABRIL			x				
CEIP GUINIGUADA	7 DE ABRIL							x
IES ALONSO QUESADA	17 Y 18 DE ABRIL	x						
CEIP ISLAS BALEARES	17 DE ABRIL		x					
CEIP EL ZARDO	18 DE ABRIL					x		
CEO OMAIRA SÁNCHEZ	20 DE ABRIL						x	
IES LOS TARAHALES	21 DE ABRIL	x						
CPES NUESTRA SEÑORA DEL PILAR	28 DE ABRIL		x					
IES ISABEL DE ESPAÑA	2 DE MAYO		x					
IES TOMAS MORALES	8 DE MAYO		x					
CEIP SALVADOR MANRIQUE DE LARA	11 DE MAYO				x			
CPEIP MARPE CIUDAD JARDÍN	12 DE MAYO		x					
CPDEM AMERICANO	17 DE MAYO						x	
CPEIP SAN MIGUEL ARCÁNGEL	17 DE MAYO	x						
CPEIP TAURO	18 DE MAYO			x				
CPEIPS SAGRADA FAMILIA	19 Y 25 DE MAYO	x						
CPEIPS HEIDELBERG	5 DE JUNIO				x			
SUMATORIO POR MACROZONA		10	8	4	2	2	3	4

Tabla 7.- Centros escolares y fechas de realización de encuestas.

Fuente: Encuesta de hábitos de movilidad y espacio público de población escolar. Las Palmas de Gran Canaria. Curso 2016/2017. Elaboración propia.

Con relación, es posible señalar que, en esta fase del proceso, el profesorado ponía en antecedentes al alumnado para que conociesen su integración en el estudio de caso, y, en el momento de elaboración de la encuesta, la persona responsable de la investigación exponía la

⁶ CA – Ciudad Alta; CB – Ciudad Baja; LI – La Isleta; PN – Periferia Norte; PC – Periferia Centro; PS – Periferia Sur; R – Riscos.

motivación de esta y las pautas para su elaboración. Con ello, a continuación, se daba paso a la lectura de cada una de las preguntas y sus correspondientes respuestas, a fin de que todo el alumnado del grupo clase avanzara al mismo ritmo, facilitando el entendimiento de todo el cuestionario. Un modo de operar que, además, favoreció al orden y correcto desarrollo respetando la individualidad de la participación y el anonimato en aplicaciones que conllevaron entre sesenta y noventa minutos por grupo.

Este cuestionario responde a la denominación de Encuesta de hábitos de movilidad y espacio público de población escolar. Las Palmas de Gran Canaria. Curso 2016/2017, cuyo resultados fueron posteriormente integrados en una base de datos. De ahí el tratamiento del que derivaron, finalmente, los valores porcentuales que han sido incorporados de forma extensa al CAPITULO III junto a su representación en gráficos. En conjunto, información derivada de la contribución de un total de 1.126 estudiantes de entre 11 y 13 años de edad, 546 participantes han sido chicas (48,50%) y 580 chicos (51,50%). De estos, 334 estudiantes respondían a la edad de 11 años (27,34%), 530 a la edad de 12 años (47,32%) y 262 a la de 13 años (25,34%). De todo ello resulta una distribución de 169 chicas y 165 chicos del primer grupo (11 años), 257 chicas y 273 chicos en el segundo grupo (12 años) y 120 chicas y 142 chicos en el tercer grupo (13 años).

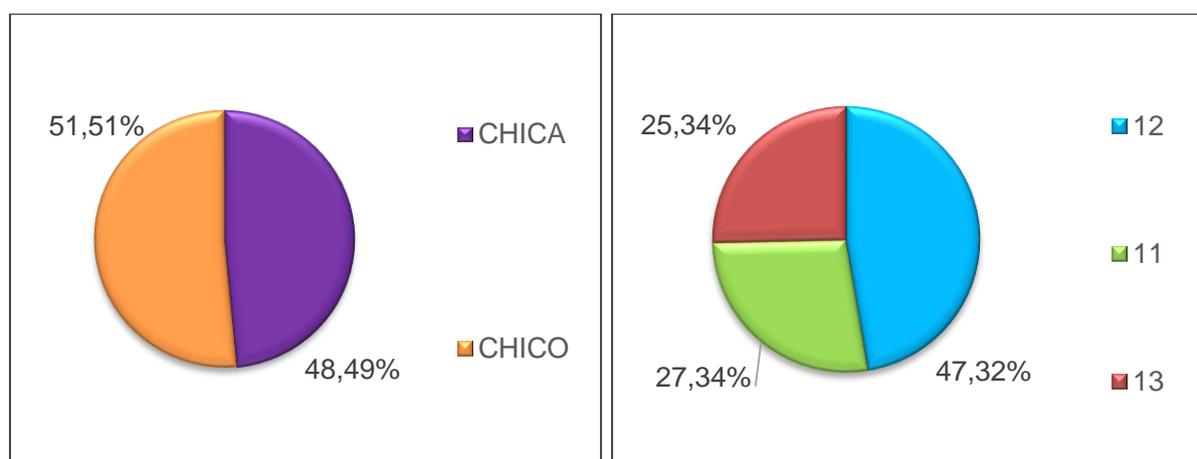


Gráfico 2.- Distribución de la muestra por sexo (izq.) y por edad (dcha.).

Fuente: Encuesta de hábitos de movilidad y espacio público de población escolar. Las Palmas de Gran Canaria. Curso 2016/2017. Elaboración propia.

En lo que al curso académico y nivel de enseñanza se refiere, han participado 636 estudiantes de sexto curso de Educación Primaria (56,50%) y 490 de primer curso de Educación Secundaria Obligatoria (43,5%). Estos resultados son idénticos para la distribución por nivel de enseñanza según haya resultado para primaria y secundaria.

Por otra parte, la distribución según el tipo de centro escolar resulta con 641 estudiantes de centros de enseñanza de carácter público (56,90%), 387 de carácter concertado (34,40%) y 98 de carácter privado (8,70%).

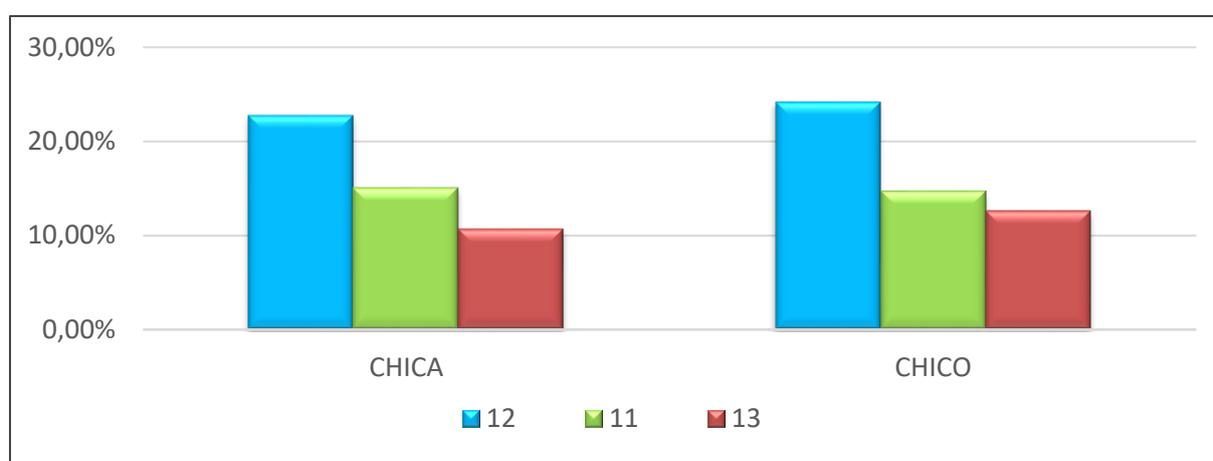


Gráfico 3.- Distribución de la muestra por edad según sexo.

Fuente: Encuesta de hábitos de movilidad y espacio público de población escolar. Las Palmas de Gran Canaria. Curso 2016/2017. Elaboración propia.

3. Análisis y concreción de los resultados

Tal como refleja la organización del CAPITULO III, esta fase del proceso ha concatenado tres momentos de trabajo. Estos, desarrollados de forma progresiva, integran, en primer lugar, la caracterización del ámbito de estudio y de las unidades territoriales de análisis; a la cual le han sucedido dos etapas de análisis de resultados y, en último lugar, la focalización de planteamientos y propuestas orientados a culminar la contribución a los objetivos establecidos por la investigación.

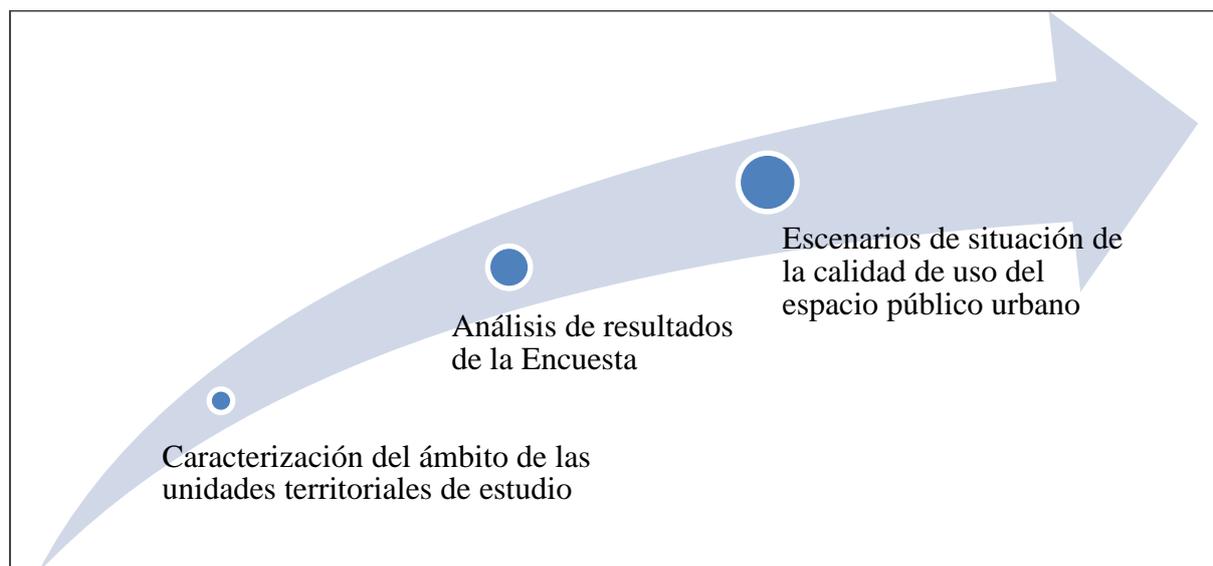


Gráfico 4.- Esquema del procedimiento de análisis y concreción de resultados
Elaboración propia.

Así, con mayor concreción, cada uno de los momentos o partes de esta tercera fase de trabajo ha llevado a la obtención de uno o varios productos. En este sentido es que, a continuación, se detallan los procedimientos específicos o metodologías definidas para cada caso.

PARTES DE LA III FASE DE TRABAJO	PRODUCTOS RESULTANTES
A. CARACTERIZACIÓN DEL ÁMBITO DE ESTUDIO Y DE LAS UNIDADES DE ANÁLISIS	JERARQUIZACIÓN DE LA CENTRALIDAD TERRITORIAL
B. ANÁLISIS DE RESULTADOS DE LA ENCUESTA	PAUTAS Y HÁBITOS DE LA COTIDIANIDAD COMO CONTEXTO REALIDAD Y EXPECTATIVAS DE LAS NUEVAS GENERACIONES
C. ESCENARIOS DE RESULTADOS	JERARQUIZACIÓN DE LA CALIDAD DE USO DEL ESPACIO PÚBLICO HERRAMIENTA DE SISTEMATIZACIÓN PARA EL DISEÑO DE PROPUESTAS

Tabla 8.- Detalles la fase 3 del procedimiento de trabajo: Concreción de resultados.
Elaboración propia.

a. Caracterización del ámbito de estudio y de las unidades de análisis

Estos contenidos responden a una descripción de la configuración de las unidades de análisis, que, además de facilitar la exposición de las características del ámbito, han servido para afinar la interpretación de otros contenidos como los resultados propios de la encuesta.

Pero, además, a partir de ello es que se ha podido elaborar una jerarquización de la centralidad territorial por macrozona, de modo que, a partir de un ejercicio de simplificación, este contenido sirviese como criterio para su posterior aplicación en la definición de escenarios de calidad de uso del espacio público. Categorías que se limitan a un total de cuatro grados en la medida en que una mayor segregación de la jerarquización podría desvirtuar por demás el resultado de los escenarios finales en su aplicación.

Con detalle, este contenido responde a características integradas en cuatro bloques.

- Soporte físico del territorio, determinante para la configuración del entramado urbano y para el desarrollo del modelo de movilidad.
- Configuración urbana, contenedora de usos y actividades que funcionan como generadores y atractores de la movilidad, clave, por tanto, del desarrollo de esta sobre la trama urbana.
- Configuración socioeconómica, descriptora de las características asociadas a la población residente que orienta acerca de la realidad de quienes viven y, potencialmente, hacen uso del ámbito de estudio en cuestión.
- Movilidad urbana, donde queda contenida la información acerca de las dinámicas de movilidad, de las infraestructuras de comunicación y transporte y de los servicios asociados.

Entre estos contenidos se acompañan referencias que, siendo contribución del trabajo de autores, y tratándose principalmente de aportaciones acerca de la realidad local, permiten una primera aproximación al ámbito de estudio. Pero, no obstante, el valor añadido de este contenido radica también en su valía para obtener la jerarquización de centralidad territorial de cada una de las macrozonas de análisis. Una representación que permite aproximarse al ámbito de estudio entendiendo que, cuando se habla de su complejidad, asoma un potencial de policentrismo o diferentes realidades ligadas al concepto de las nuevas centralidades (Mayorga & Fontana, 2012; Paris, 2013; Pinedo & Lora, 2019).



Gráfico 5.- Esquema del diseño metodológico para la jerarquización de la centralidad territorial. Elaboración propia.

b. Acerca del análisis de resultados de la encuesta

En este caso buena parte del contenido resulta puramente descriptivo, derivado de un ejercicio exhaustivo de análisis de la información relacionada a los resultados de la Encuesta. Un texto amplio que, si bien puede resultar tedioso en la exposición y en la lectura, se ha apreciado de interés, y oportuno, por varias razones. Al respecto, por una parte, con relación a la disciplina geográfica, con la pretensión de ser fiel a las características del método tradicional descriptivo para el conocimiento de un espacio geográfico, de la realidad territorial y de su configuración, a partir del tratamiento estadístico. Un modo de proceder que se encuentra integrado como parte del método científico y de las metodologías de trabajo de la geografía, y que, en este caso concreto, resulta la base del conocimiento de la materia que se trata, particularmente, en el ámbito de estudio en cuestión. Y es que, además, si bien parece que el ejercicio descriptivo haya decaído especialmente en los estudios de enfoque geográfico, en este caso ha resultado de ayuda a favor de la reflexión, como medio para alcanzar respuestas que aporten al objeto de la investigación: contribuir al diseño de políticas públicas.

Por otra parte, tal decisión se relaciona a la posibilidad de llevar a cabo una efectiva aplicación de la estadística descriptiva, propia de la aplicación de una técnica como la encuesta, entendida esta como método de recogida de información para proceder a la descripción de un escenario, o realidad territorial específica. Y es que, al respecto, como se señala a lo largo del documento, no se conocían características concretas o específicas acerca del objeto y asunto de investigación, pues se trata del primer trabajo integral que se realiza para el conjunto municipal.

No obstante, la representación gráfica de los resultados ha facilitado y favorecido el análisis y la comprensión de tan ardua descripción. Elementos que estructuran los contenidos referidos a los resultados y que, junto a la representación de información que ha sido minuciosamente redactada, también representa otra información menos relevante, pero de igual significancia para el reconocimiento de la realidad. Tanto como lo es la ya referida representación cartográfica, donde toman aún más protagonismo la territorialización de la información, con carácter visual, a través de las unidades territoriales. Y es que, además del interés que encierra la investigación en sí misma, disponer de resultados en este otro formato facilita el diseño y la aplicación de las políticas públicas en la medida en que ello ayuda a comprender la singularidad o multiplicidad de las necesidades y oportunidades que derivan de una misma realidad.

En este sentido cabe diferenciar los resultados relacionados a las pautas y hábitos de la cotidianidad como contexto; y a la realidad y expectativas de las nuevas generaciones. Ambos son contenidos estrechamente relacionados a los resultados de la Encuesta, enmarcados por una selección de referencias que llevan a encuadrar el estado de la realidad que se describe. Así es que, dada la amplitud de estos dos apartados, cada uno de ellos culmina con anotaciones de síntesis que, en conjunto, simplifican la comprensión de los resultados y facilitan el enfoque de las conclusiones finales.

c. Acerca de los escenarios de resultados

En último lugar, y como cierre del CAPITULO III, se ha considerado congruente que la investigación avanzara un paso más en la contribución. De tal forma, se han obtenido dos tipos de productos finales que consisten, por una parte, en la representación de escenarios ligados a cada una de las categorías de usos estudiadas y, por otra, a una herramienta que, a modo de

matriz, permite sistematizar el diseño de propuestas de mejora de la calidad para las diferentes categorías de uso, en la que se integran, además criterios clave para la priorización de intervenciones, para la planificación transversal y para integrar la participación. La obtención de estos productos se ajusta a las metodologías descritas a continuación.

Representación de escenarios a partir de la jerarquización de la calidad de uso

Esta metodología se soporta en la jerarquización mediante dos procesos iniciales y un tercero de conjugación de las anteriores. Así, en primer lugar, se han concretado variables del análisis previo, según su afinidad a cada una de las tres categoría de uso trabajadas.

CATEGORÍAS DE USO	CONJUNTO DE VARIABLES POR ASUNTO
MOVILIDAD GENERAL	TIPOLOGÍA DE CENTRO ESCOLAR SEGÚN MACROZONA DE RESIDENCIA
	TIPOLOGÍA DEL CENTRO ESCOLAR SEGÚN MACROZONA DE ESCOLARIZACIÓN
	AUTONOMÍA DE LOS DESPLAZAMIENTOS HABITUAL
	MODO HABITUAL DE DESPLAZAMIENTO
MOVILIDAD A LA ESCUELA	DURACIÓN DEL CAMINO ESCOLAR
	MODO DESPLAZAMIENTO A LA ESCUELA
	CORRESPONDENCIA ENTRE MACROZONA DE RESIDENCIA Y DE ESCOLARIZACIÓN
	COMPAÑÍA DEL CAMINO ESCOLAR
	LIMITACIÓN DE LA AUTONOMÍA PARA REALIZAR EL CAMINO ESCOLAR
	ASPECTO DE MAYOR INTERÉS DEL CAMINO ESCOLAR
	ASPECTO DE MENOR INTERÉS DEL CAMINO ESCOLAR
DIFICULTAD MODAL PARA REALIZAR EL CAMINO ESCOLAR A PIE	
USO ESTANCIAL	TIPOLOGÍA DE CENTRO ESCOLAR SEGÚN MACROZONA DE RESIDENCIA
	TIPOLOGÍA DEL CENTRO ESCOLAR SEGÚN MACROZONA DE ESCOLARIZACIÓN
	ACTIVIDADES COTIDIANAS
	DURACIÓN DEL TIEMPO LIBRE EN EL ESPACIO PÚBLICO URBANO

Tabla 9.- Variables para la clasificación de escenarios resultantes. Elaboración propia.

Con relación a estas variables, posteriormente, se definieron categorías y valores para cada una de ellas; donde, además, se asignaron valores para cada macrozona, según el resultado que se hubiese derivado para cada una de ellas en la Encuesta de hábitos de movilidad y tiempo libre. De ello, finalmente, se obtuvo un valor resultante para cada macrozona, relacionado a cada una de las tres categorías de uso.

VARIABLES	VALORES Y CATEGORÍAS		
	1	2	3
TIPOLOGÍA DE CENTRO ESCOLAR SEGÚN MACROZONA DE RESIDENCIA	PÚBLICO	PRIVADO	CONCERTADO
TIPOLOGÍA DEL CENTRO ESCOLAR	PÚBLICO	PRIVADO	CONCERTADO
AUTONOMÍA DE LOS DESPLAZAMIENTOS HABITUAL	HABITUAL	NO HABITUAL	-
MODO HABITUAL DE DESPLAZAMIENTO	PIE	COCHE PIE	COCHE
DURACIÓN DEL CAMINO ESCOLAR	< A 5 MINUTOS	DE 5 A 15 MINUTOS	> A 15 MINUTOS
MODO DESPLAZAMIENTO A LA ESCUELA	PIE	COMBO	COCHE
CORRESPONDENCIA DE RESIDENCIA Y ESCOLARIZACIÓN	IGUAL	DIFERENTE	-
COMPAÑÍA DEL CAMINO ESCOLAR	OTROS MENORES	COMBO	ADULTO
LIMITACIÓN DE LA AUTONOMÍA	EDAD TRAFICO	EDAD DISTANCIA	DISTANCIA
MÁS INTERÉS EN EL CAMINO ESCOLAR	CORTO	AGRADABLE	NADA ATRACTIVO
MENOS INTERÉS EN EL CAMINO ESCOLAR	NADA NEGATIVO	NADA NEGATIVO Y ABURRIDO	NADA ABURRIDO LARGO
DIFICULTAD PARA REALIZAR EL CAMINO ESCOLAR A PIE	DISTANCIA Y TRÁFICO	DISTANCIA	TRÁFICO
ACTIVIDADES COTIDIANAS	ESPARCIMIENTO Y OTROS	SOLO ESPARCIMIENTO	SIN ESPARCIMIENTO
TIEMPO LIBRE EN EL ESPACIO PÚBLICO	> DE 1 HORA	ENTRE ½ Y 1 HORA	< DE 1/2 HORA

Tabla 10.- Criterios para la clasificación de los escenarios resultantes.
Elaboración propia.

En paralelo, se asignaron también valores a cada una de las macrozonas, en este caso, según tomando como referencia las componentes de centralidad y demografía. Esta vez, se utilizaron cuatro y tres categorías respectivamente, en cada caso, atendiendo a que el sumatorio de estos sirve como unidades de ponderación para obtener el resultado final.

CRITERIOS DE PONDERACIÓN	VALOR POR MACROZONAS						
	CIUDAD ALTA	CIUDAD BAJA	LA ISLETA	PERIFERIA NORTE	PERIFERIA CENTRO	PERIFERIA SUR	RISCOS
POTENCIAL DE CENTRALIDAD	3	4	4	3	1	2	1
PESO DEMOGRÁFICO	3	3	2	1	1	1	1
SUMATORIO DE PONDERACIÓN	6	7	6	4	2	3	2

Tabla 11.- Valores de los componentes de ponderación por macrozona. Elaboración propia.

De tal forma, el resultado para la jerarquización de macrozonas vierte tres valores para cada una de las unidades territoriales (Tabla 12). Esto son los datos que resultan de multiplicar, el sumatorio del conjunto variables de cada macrozona y categoría (relacionados a la Tabla 9 y a la Tabla 10), por el sumatorio de ponderación de cada macrozona (Tabla 11). Pero, además, de ello ha derivado la obtención un cuarto grupo de valores correspondientes a la calidad de uso global que, en definitiva, sirve de síntesis global al asunto que se trata.

TIPO DE RESULTADO	CATEGORÍA DE USO	VALOR POR MACROZONAS						
		CIUDAD ALTA	CIUDAD BAJA	LA ISLETA	PERIFERIA NORTE	PERIFERIA CENTRO	PERIFERIA SUR	RISCOS
POR CATEGORÍA DE USO	MOVILIDAD GENERAL							
	MOVILIDAD A LA ESCUELA							
	USO ESTANCIAL							
GLOBAL	CALIDAD GLOBAL DE USO							

Tabla 12.- Resultado cuantitativo para la jerarquización de la calidad de uso por macrozona. Elaboración propia.

Con todo ello es que se han reconvertido los valores a datos cuantitativos ordinales donde cada una de las siete macrozonas ha obtenido un resultado de entre 1 y 7. Así, todas ellas han quedado jerarquizadas, de modo que, con su vuelco en un sistema de información geográfica, se ha procedido a la representación territorial, de la que se deriva un mapa para cada una de las tres categorías particulares de uso y otro para la categoría global. Esto son productos finales que, en definitiva, han facilitado la culminación del análisis con la posibilidad

de concretar las situaciones más o menos vulnerables a las que debe hacer frente la política pública local para promover mejoras.

Herramienta para la sistematización de la estrategia de mejora

De lo anterior se desprende la necesidad de definir propuestas. Es por ello por lo que, para cerrar el ciclo de la investigación y acabar de nutrir el enfoque aplicado con el que se caracterizó, se diseña una matriz que facilita la sistematización del diseño de tales propuestas y que, por tanto, favorece la configuración de la estrategia de planificación. Además, de este modo se favorece el lineamiento de la política pública a los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030 (Organización de las Naciones Unidas, 2015), no solo por la atención al asunto de estudio, por su integración en este contexto, sino, además, en la medida en que con esta herramienta se contribuye a cuestiones como la mejora de la coherencia de políticas o el fomento de las alianzas público – privadas previstas en el programa de Metas de la Agenda (Gobierno de España, 2019, pág. 24). Así, la planificación estratégica para mejorar la calidad de uso del espacio público urbano incorpora una herramienta donde con la que se facilita el cambio de modelo de un modo integral y transversal.

Al respecto, este proceso toma como base el hecho de que cada situación, resultado o escenario está, determinado por la incidencia de múltiples variables. Esto es, por ejemplo, en la línea en la que Urquizu (2008) reconocía diferentes motivaciones para la elección del centro escolar; en la que para la jerarquización señalada se utilizasen diferentes variables.

Así, por una parte, se atiende a la complejidad socioterritorial de la que se viene hablando y, por otra parte, no menos importante, se aprovecha para atender a la pluralidad de los agentes o contextos que, de forma directa o indirecta, son partícipes de las dinámicas de uso. En última instancia, determinantes de la transformación del modelo de desarrollo. Con relación, la matriz incorpora, por una parte, el espacio para incorporar el enunciado de las propuestas que serán las acciones planteadas para la mejora; y junto a estas deberá señalarse el contexto, la categoría de uso y la macrozona en un doble ejercicio, según se las siguientes pautas.

- Como enfoque. Quedará señalado el contexto, la categoría de uso y la macrozona a los que se orienta de forma directa la propuesta en cuestión. Al respecto, en particular la decisión de elección de esta última estará determinada por el resultado

de la jerarquización de la categoría de uso que se trate, de modo que se integra en este proceso la utilidad de los escenarios resultantes mediante el procedimiento descrito con anterioridad.

- Como contribución. En este caso se debe señalar el contexto, la categoría de uso y las macrozonas de los que se espera que una implicación. Esto puede ser, en el caso del contexto y de la categoría de uso, por un efecto en cascada entre los agentes o roles propios de cada contexto, o por la vinculación entre las diferentes categorías de uso; mientras que para las macrozonas dependerá, por ejemplo, de las relaciones entre entornos de residencia y de escolarización.

PROPUESTAS	CONTEXTO	CATEGORÍA DE USO	MACROZONA	ÁREA DE GOBIERNO
	ESPACIO PÚBLICO	FAMILIAR	MOV. GENERAL	PERIFERIA CENTRO
	ESCOLAR	MOV. ESCOLAR	PERIFERIA NORTE	MOVILIDAD
	COMUNITARIO	USO ESTANCIAL	PERIFERIA SUR	PARTICIPACIÓN
	MOV. GENERAL	CALIDAD GLOBAL	LA ISLETA	OTRAS
	MOV. ESCOLAR	CIUDAD ALTA	PERIFERIA CENTRO	
	USO ESTANCIAL	CIUDAD BAJA	PERIFERIA NORTE	
	CALIDAD GLOBAL	LA ISLETA	PERIFERIA SUR	
	CIUDAD ALTA		RISCOS	
	CIUDAD BAJA		MOVILIDAD	
	LA ISLETA		PARTICIPACIÓN	
	PERIFERIA CENTRO		OTRAS	
	PERIFERIA NORTE			
	PERIFERIA SUR			
	RISCOS			
	MOVILIDAD			
	PARTICIPACIÓN			
	OTRAS			
ENFOQUE O IMPLICACIÓN DIRECTA				
N_1				
N_2				
N_x				
CONTRIBUCIÓN O IMPLICACIÓN INDIRECTA				
N_1				
N_2				
N_x				

Tabla 13.- Matriz para sistematizar la estrategia de mejora de la calidad de uso del espacio público. Elaboración propia.

En definitiva, como se presenta en algunos ejemplos al final del CAPITULO III, esta matriz permite integrar planteamientos según la afinidad o el antagonismo que presentan los resultados previos respecto del marco de referencia y conceptual. Respuestas al modo en el que las situaciones más vulnerables deben ser atendidas por la política pública.

4. Conclusiones y enunciado de futuras líneas de investigación

En último lugar, finalizado el proceso de análisis y de propuesta, para culminar, se han elaborado las conclusiones, que responde a la recapitulación de los principales resultados como respuestas a los objetivos y a las hipótesis formuladas al inicio. A ello, además, acompaña una reflexión que orienta futuras líneas de investigación.

7. Limitaciones y determinantes de la investigación

A pesar de concluir la investigación, de su planteamiento y desarrollo se ha sucedido un conjunto de condicionantes que han limitado y determinado su formulación y progreso. Al respecto, en primer lugar, cabe citar la variedad de términos con los que se identifica el uso del espacio público y su relación la población infantojuvenil en la literatura científica. Esta es una cuestión que se evidencia en la búsqueda mediante bases de datos como Scopus o Science Direct. En este ejercicio es que, por ejemplo, surge que el tiempo libre se utiliza, a su vez, como término para el estudio del uso estancial (Pedrò, 1984; Arnulfo, 2001). Esto ha llevado a desechar numerosas referencias por tener su tratamiento otros enfoques como, por ejemplo, los espacios de ocio (Shin & Gweon, 2020) o la promoción de la salud (Roman, Serra, Ribas, Pérez, & Aranceta, 2006). Y lo mismo ha ocurrido, en cierto modo, con el espacio público (Ortiz, Prats, & Baylina, 2014), que se sustituye por lugares públicos (Shin & Gweon, 2020).

Por otra parte, es cierto que se han identificado multitud de estudios relacionados a la ciudad y a la infancia (Alonso, Esteban, Calatayud, & Alamar, 2009; Villena & Molina, 2015; Sagarna Aranburu, 2016; Segovia Collado, 2017), así como, en particular, al uso ligado a la movilidad (Martín, López, Tosi, Nucciarone, & Ledesma, 2015) o a los períodos estanciales (Hermoso, 2009). No obstante, con relación, no se ha encontrado una fuente de información o un método de referencia para la publicación de trabajos teóricos o de estudios de caso. Esto se observa, por ejemplo, mediante la revisión de metodologías aplicadas a trabajos recientes, como el de Gálvez et al. (2021), en los que la recopilación se ha dado mediante consulta a diferente fuentes en un procedimiento arduo. Algo semejante a lo que lo que ocurre cuando tales asuntos se relacionan a la política pública local en un contexto territorial de referencia como puede ser España. Un caso para el que es cierto que, al menos, se dispone de un recurso electrónico oficial, aunque en este lo que abundan son, principalmente, publicaciones de carácter técnico y actas de seminarios de movilidad e infancia (Gobierno de España, 2021).

En cualquier caso, la culminación del estudio evidencia que las referencias obtenidas han permitido construir el marco de referencia y conceptual para la aproximación al objeto de estudio. Esto ha sido posible, no obstante, tomando como base recursos técnicos como guías (UNICEF, 2013) o instrumentos de planeamiento (Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, 2012a) y de planificación (Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, 2012b). Y es que, sin ser estos, la clave ha estado, principalmente, en la transversalidad de otras

referencias de carácter científico, de las que se ha conseguido extraer, por ejemplo, claves acerca de la transformación de los modelos de desarrollo y la situación respecto de los objetivos de las agendas marco (Díaz & Lourés, 2013; Camacho, Diaz, Gadea, Ginés, & Lourés, 2015; Díaz, Lourés, & Pradel, 2018).

Pero, de vuelta a las carencias relacionadas a las metodologías de los estudios de caso y, más concretamente, con relación al uso de numerosas y tan dispares variables, también resulta que ha sido complejo aplicar un ejercicio comparativo para conocer el estado de la cuestión de aspectos concretos entre ámbitos geográficos diferenciados. Esto es, al menos, con parte de la información con la que contaran Gálvez et al. (2021); como también habría sido favorable poder analizar una comparativa de carácter evolutivo de un mismo ámbito. Estas son cuestiones a las que se aspira para un futuro próximo con la réplica de este estudio en otros ámbitos, o bien, con una nueva aplicación de esta en el ámbito trabajado para poder concluir con un ejercicio de seguimiento acerca de la evolución.

Lo cierto es que, en consecuencia, de lo anterior resultó la concreción del estudio de caso y, particularmente, la decisión de partir de un enfoque que integrase la descripción como punto de partida. Así es que, para ello, la producción de datos debía servir a la inexistencia de estudios de detalle de estas características, donde, además, el carácter geográfico de la información debía estar presente como valor añadido a las contribuciones que posteriormente se sucedieran. Un planteamiento que tampoco fue rodado, pues, al respecto, se presentó un dilema profundo acerca de cómo tratar la territorialización de la información, y es que, teniendo en cuenta el asunto de interés, las unidades territoriales encontrarían cabida en diferentes propuestas, cuya oportunidad de aplicación resultó según el enfoque desde el que se plantease la exploración.

Tras valorar diferentes opciones, como se ha expuesto, resultó más afín tomar como referencia las zonas de transporte, de modo que cayó, por ejemplo, el uso de las unidades del Mapa Escolar. Esto no elimina su atractivo como recurso clave para el estudio de la movilidad escolar y otros componentes relacionados, pero, en cualquier caso, se evidenciaron deficiencias frente a las unidades de transporte, más afines, estas últimas, a la diversidad de usos del espacio público por parte de la población objetivo. Y tal es así que, entre tanto, se ha posibilitado un análisis amplio, lo que se reconoce, a su vez, como el aspecto que determina la densidad de la disertación.

Con ello solo queda agregar una cuestión acerca de la temporalización, pues, a pesar de haber culminado en la línea del contenido esperado, no han estado ausentes las limitaciones en este sentido. Y es que, por una parte, aun teniendo en cuenta que el apremio no ayuda a obtener la calidad esperada en el camino hacia unos objetivos, ha habido que lidiar con las limitaciones de permanencia que derivan de la vinculación al Programa de Doctorado al que se suscribe este trabajo. A ello se ha agregado el interés por limitar la obsolescencia de la información acopiada, pues los resultados derivados de ella contribuirían de una forma más provechosa cuanto más próximos al momento de toma de la muestra.

Pero la realidad es que, en definitiva, a pesar de todo, ni siquiera la necesidad de conciliar el proceso de investigación con la falta de recursos que sirviesen para una dedicación exclusiva ha sido determinante, al menos, para enfrentar los planteamientos formulados y dar por concluido el estudio con la venia de la Dirección.

CAPITULO III. MARCO EMPÍRICO

Tal como queda recogido al inicio del documento, los resultados de la investigación llevan a reconocer situaciones que deben ser atendidas en el diseño de las políticas públicas locales de modo que estas contribuyan a los objetivos de mejora de las pautas, hábitos y condiciones de la movilidad escolar.

En este sentido, este capítulo integra una aproximación somera al soporte físico del ámbito de estudio, así como a su configuración urbanística, aspectos de la movilidad urbana que se vinculan particularmente a las unidades de movilidad, la configuración demográfica y el Mapa Escolar.

Esta información permite reconocer el contexto en el que se dan los resultados de la investigación y, además, permite comprender las interpretaciones que se deriven de tales resultados, pues es el modo con el que se limita la subjetividad de las expresiones que acaban por formularse.

Resulta de especial interés este contenido, pues, al fin y al cabo, se entiende que no sería posible acabar de comprender la movilidad y la relación social con el espacio público, así como los resultados que a ello se relaciona, sin conocer las características territoriales que se presentan como determinantes, favorables o desfavorables, respecto de los modelos que se traten.

8. Caracterización del ámbito y de las unidades territoriales de estudio

Como unidades homogéneas, las macrozonas que conforman el ámbito de estudio responden a características territoriales particulares. Las semejanzas están ligadas a un conjunto de componentes entre los que se integran, por una parte, el soporte físico que fuese señalado como determinante de la configuración urbana, la cual también ha sido traída a la caracterización territorial. A través de esta última es que se incorporan los usos y las actividades generadores de la movilidad, que son, en sí mismo, claves para tal caracterización. Pero, además, junto a estos, y a colación del asunto que se trata, han sido fundamentales los detalles de carácter socioeconómico y la movilidad urbana, integrándose en ello las características asociadas a la población y a las dinámicas de movilidad, a las infraestructuras de comunicación, a los transporte y a los servicios asociados.

En última instancia, este contenido es el que permite concretar una jerarquización con la que se simplifica, a grandes rasgos, la realidad de la centralidad territorial de las diferentes partes del ámbito de estudio. Así es que, el valor que toma cada una de las macrozonas, permite reconocer cómo la mayor centralidad queda ligada a Ciudad Baja y a La Isleta, donde, a pesar de expresar a ambas unidades en el mismo nivel, se diferencian las fuentes del en cuestiones como, por ejemplo, el potencial atractor de la primer con relación a usos administrativos, y el de la segunda con relación al espacio portuario. Lo mismo ocurre en el caso de Ciudad Alta y Periferia Norte o Riscos y Periferia Centro, donde las intensidades de tráfico o los grados de conectividad pueden ser diferentes entre ellos, pero la suma con otros componentes de la caracterización territorial permite agruparlos en un mismo nivel de centralidad global. (Ginés & Hernández, 2006).

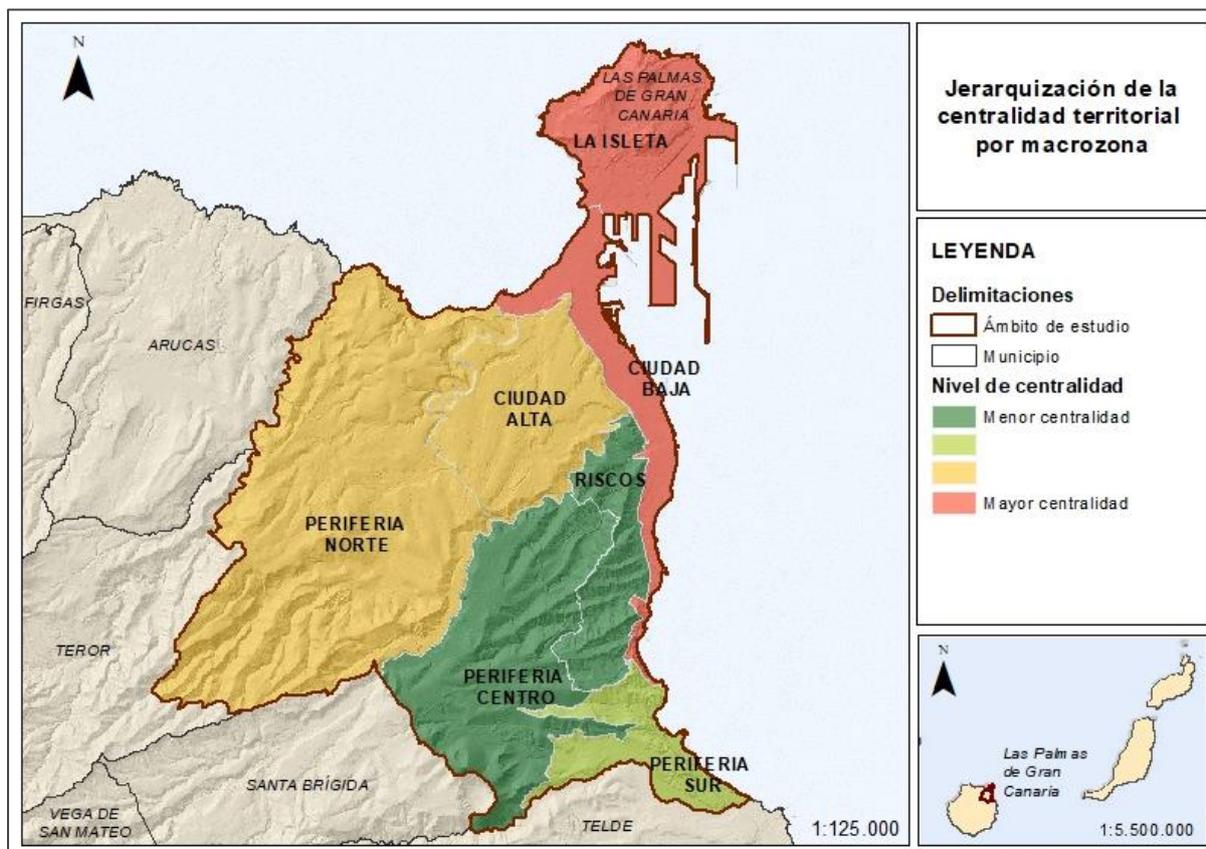


Ilustración 11.- Mapa de jerarquización de la centralidad territorial por macrozona. Elaboración propia.

8.1. Soporte físico

Los aspectos relevantes del soporte físico se ciñen, en parte, a la variación altitudinal que, en una superficie aproximada de 100 km², se fija en un rango de cero y los algo más de setecientos msnm, en una elevación con tendencia concéntrica ascendente, desde la línea de costa, tierra adentro.

Así es que la a grandes rasgos, los elementos destacados de la configuración orográfica del municipio se reducen a una zona de menor altitud en confluencia con la franja litoral, y de mayor altitud cuanto más hacia el interior, con mayores extensiones longitudinales de las franjas altitudinales en parte de los primeros doscientos metros desde la costa hacia el interior (representada de color amarillo en la), así como, del mismo modo, en la franja contigua (representada de color gris en la).

En este escenario resulta relevante la red de barrancos, que surca el ámbito desde las zonas más elevadas del interior en sentido descendente hacia la costa, cuya incidencia queda

implícita en el modo en que las franjas altitudinales trascienden irregulares, en algunas zonas, presentándose como elementos fragmentadores del territorio.

Esta cuestión se ve reflejada en la definición de ámbitos fisiográficos que quedan recogidos en el planeamiento municipal (Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, 2012a), donde, además de la terraza baja que se corresponde con la franja altitudinal más reducida, resultan tres unidades relacionadas a barrancos que, particularmente, separan las zonas de lomos y terraza del interior. Y así es que ya puede intuirse la fisiografía del ámbito, de especial relevancia para la configuración urbanística del municipio y, en consecuencia, para la red de transportes y para la movilidad en sí misma.

En este caso, resulta destacado el cantil que separa el continuo entre la terraza baja (en amarillo en la ilustración señalada) y la terraza alta (de color naranja en la misma ilustración), y la configuración de las tres unidades de mayor extensión que quedan hacia el interior. Estas son, los lomos del noroeste y de Tafira y Marzagán, y los Altos y Hoyas de San Lorenzo, en las que quedan espacios que también integran cierta complejidad orográfica, con mayor presencia de elementos geomorfológicos (barrancos, lomos y hoyas).

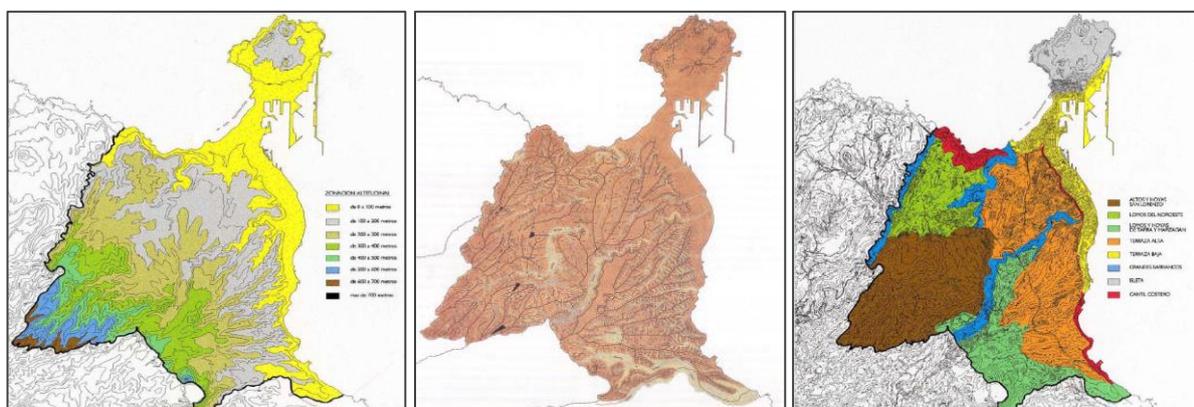


Ilustración 12.- Distribución altitudinal (izq.), red de barrancos (centro) y estructura fisiográfica.
Fuente: Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria (2012a)

Pero más allá de esta descripción genérica, a continuación, se presentan las principales características definitorias de cada una de las macrozonas que se han concretado para el estudio de caso.

Ciudad Baja

Se corresponde con la plataforma litoral que queda acogida en la terraza baja, donde el desnivel de la pendiente es sumamente reducido y en algunas zonas casi imperceptible.

Además, la red hídrica no se hace notar por encontrarse desdibujada con la transformación y ocupación antrópica del entorno, en un espacio que se limita a un par de decenas de metros de altitud. No obstante, la toponimia resulta relevante en caso como Vega de San José (al sur), Vegueta o Arenales.

Ciudad Alta

Comprende la pieza norte de la terraza superior, delimitada por varios elementos geomorfológicos como son el cantil costero emplazado a naciente, y los grandes profundos barrancos de Tamaraceite y Guinguada al norte y sur respectivamente.

Además, vinculados a la unidad se encuentra otros elementos de la red hidrológica como por ejemplo el Barranquillo de San Lázaro, el Barranco de La Ballena o el Barranquillo de Don Zoilo, que llevan a la confluencia de zonas donde el desnivel del terreno aún resulta patente a pesar de la transformación y ocupación antrópica del entorno. Acompañan otros topónimos reveladores como Lomo Apolinario, Lomo de La Cruz, Hoya de La Gallina o Lomo San Lázaro.

En este caso la altitud queda ajustada, en general, a la franja de entre los 100 y los 200 metros de altitud.

La Isleta

Esta macrozona se circunscribe aproximadamente a la unidad fisiográfica del mismo nombre, donde la presencia de la red hídrica no es apreciable por el grado de transformación y ocupación antrópica del entorno, pero en el que la orografía, aun así, se deja notar.

La zona más elevada se reconoce entorno al centro de la unidad, con descenso generalizado a medida que se aproximan los bordes de conexión al mar y a la terraza baja o Ciudad Baja. Esto es, una variación que va desde el nivel del mar hasta, en general, algo más de los de 100 metros de altitud.

Entre otros topónimos, resultan ejemplos reveladores Alto del Confital, Atalaya del Vigía o Morro de los Dos Caminos.

Periferia Norte

Para esta otra macrozona resulta la correspondencia con la unidad fisiográfica del cantil costero del norte, los lomos del noroeste y una franja de los Altos y Hoyas de San Lorenzo, en colindancia con el Barranco de Tenoya a poniente (límite municipal oeste) y el Barranco de Tamaraceite. Ambos de envergadura relevante, no son los únicos elementos geomorfológicos que se relacionan a la unidad, pues en su interior se reconocen otros como La Montañeta o San Gregorio; lomos, barranquillos y barrancos como el del Toscón o Jacomar.

La altitud de esta unidad alcanza los 400 metros sobre el nivel del mar en las zonas más próximas al interior, siendo el desnivel más relevante el del cantil costero, aunque sin despreciar algunas pendientes asociadas a la presencia de elementos geomorfológicos como los citados.

Otros topónimos ejemplificantes del soporte físicos son Hoya Andrea, Llano de Las Brujas, Llano de la Cobranza, Las Mesas y Riscos Negros.

Periferia Centro

Esta otra unidad territorial de periferia acoge buena parte de los Altos y Hoyas de San Lorenzo, con variación altitudinal que va desde entorno a los 300 metros sobre el nivel del mar hasta los más de 700.

Aquí también tiene especial relevancia la configuración orográfica, por donde discurren cauces de barrancos como Los Caideros o Laurel, cuyos topónimos evocan las características de este entorno. Sirven de apoyo a la descripción de esta unidad los topónimos Risco del Frontón, Caideros de la Milagrosa, Las Mesetas, Lomo de la Era y Llanos de María Rivera, entre otros.

Periferia Sur

Con una altitud que varía desde el nivel del mar hasta más de 300 metros, la unidad encuentra correspondencia con los lomos y hoyas de Tafira y Marzagán, así como con parte de la pieza sur de la Terraza Alta.

También se dan, en esta unidad, multitud de elementos geomorfológicos entre los que es posible nombrar el Valle de Jinámar, en el entorno del Barranco de Las Goteras (al sur de la unidad), y otros de topónimos reveladores como Los Hoyos, Hoya de Parrado, Lomo de Enmedio, El Llanillo, El Llano de Las Nieves o Cuesta de Los Lirios.

Riscos

Por último, esta unidad territorial comprende parte de la pieza sur de la terraza alta, al encuentro con el cantil costero y la terraza baja en nacimiento, hasta ocupar aproximadamente dos tercios hacia el interior. Un entorno donde también son patentes las fracturas surgidas a partir del trazo de barrancos y lomos, entre los que se encuentran Barranco de Osorio, Barranco Seco, Barranco del Salto del Negro y Barranco del Sabinal. Otros topónimos relevantes son Hoya de La Plata o Divisorias de La Cueva, Del corral y de Mesa.

La variación altitudinal aquí varía, en general, desde menos de 100 hasta cerca de los 300 metros sobre el nivel del mar.

8.2. Configuración urbana

Conocidas las características del soporte físico, resulta más sencillo continuar con una aproximación al sistema urbano de un territorio que, junto a los municipios colindantes, forma parte de una de las 86 Grandes Áreas Urbanas de España. (Gobierno de España, 2020).

Para ello resulta de interés atender a la caracterización tipológica que permite manifestar algunas claves de la realidad territorial en la que se inserta el modelo de movilidad general y, particularmente, la realidad de la movilidad de la población escolar en el municipio. Esto se formula, principalmente, a partir de la información contenida en el Plan General de Ordenación del término municipal (Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, 2012a), en el que se integra la estructura urbanística.

En ella, se observan cómo en la terraza baja y el istmo existe una mayor densificación que en el resto del municipio, donde se identifican otras áreas de cierta consideración, entre las que destacan la integrada en la terraza alta y algunas localizaciones de la Periferia Norte y Sur. No obstante, es, en estas últimas, así como en Periferia Centro y Riscos, donde el disperso es más patente.

Con relación a lo anterior, toma especial relevancia para la investigación que se trata, la configuración de la red de movilidad, que se percibe con cierta facilidad por medio de la Ilustración 13, donde se observa la estructuración de la ordenación del ámbito, en confluencia con los principales ejes viarios. Estos, de color rojo y trazado lineal, quedan representados en jerarquía según su grosor.

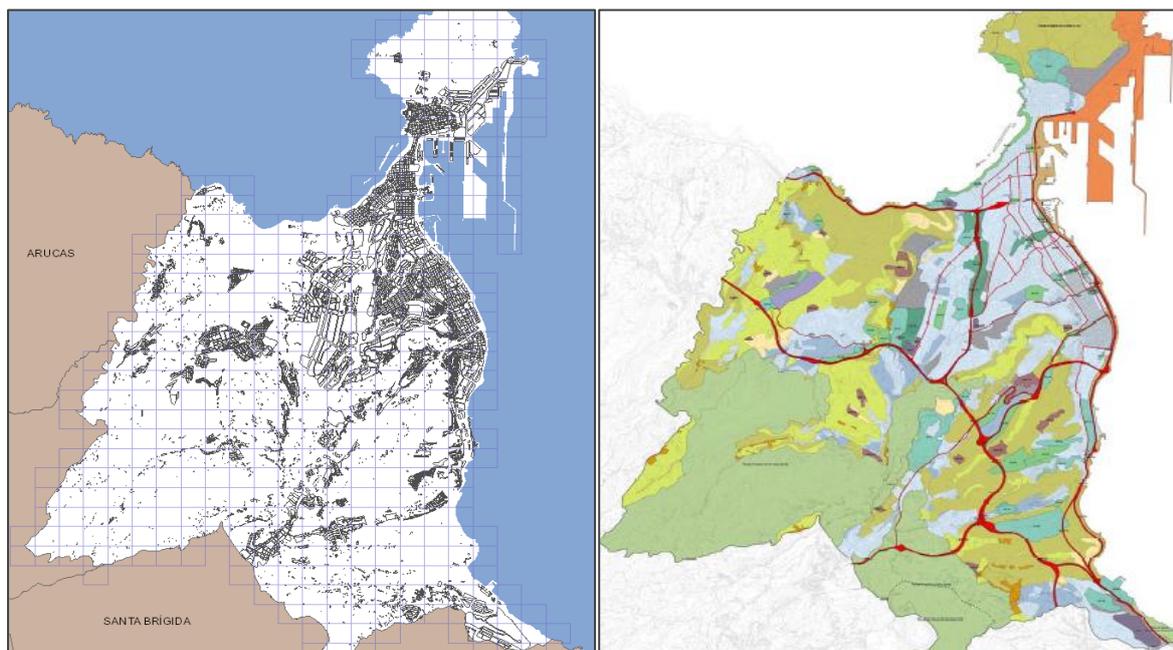


Ilustración 13.- Configuración urbanística (izq.) y modelo de ordenación (dcha.).
Fuente: Geo portal de Las Palmas de Gran Canaria a partir de Ayuntamiento de LPGC (2012a).

Pero, para reconocer más detalles, a continuación, se concretan especificidades de cada una de las unidades territoriales utilizadas como base para el estudio de caso.

Ciudad Baja y Ciudad Alta

El continuo urbano de la ciudad acoge una estructura viaria más densa que da cobertura, especialmente, a Ciudad Baja, así como, en menor medida, a Ciudad Alta, donde se diferencian, respectivamente, trazos longitudinales eminentemente paralelos a la costa, así como, transversales a los anteriores para las conexiones de la terraza alta.

De ello resulta relevante, sobre todo, el eje contiguo a la línea de costa, que se corresponde con el trazo de la autovía marítima, circunscrito al frente litoral naciente, contiguo a zonas de la ciudad como Puerto, Alcaravaneras, Ciudad de Mar, Vegueta – Triana y Vega de San José.

Esta es una infraestructura de alta capacidad, con tres carriles por sentido de circulación y una decena de nudos de conexión con otros grandes ejes y viario del entramado urbano. Este último es otro de los elementos relevantes, configurado por vías de menor envergadura que la descrita anteriormente, pero cuya incidencia es directa en la zona centro de la ciudad, por encontrarse integrada en este espacio como parte de la trama propiamente urbana, a modo de paseos y avenidas como Tomás Morales, Juan XXIII, José Mesa y López.

En cualquier caso, en Ciudad Alta también se integra un eje viario de alta capacidad, donde el impacto negativo a la movilidad derivado de la propia infraestructura viaria no centra tanto la atención para el objeto de la investigación como sí lo hacen los diferentes nudos o conexiones que sirven como puntos de entrada y salida del tráfico en entornos donde confluyen multitud de usos y actividades generadoras de viajes. Esto implica, entre tantos otros, a barrios eminentemente residenciales como Barrio Atlántico, otros de carácter mixto residencial – industrial como La Paterna o eminentemente industrial como Miller Alto.

Pero con mayor detalle resulta de interés exponer algunas otras particularidades de la configuración de estas dos macrozonas, como, por ejemplo, en el caso de Ciudad Baja, el hecho de que se trata de una unidad cuya colmatación se ha ido produciendo a partir del núcleo fundacional de la ciudad, o centro histórico, datado del año 1478. Este, situado en el tercio sur de la unidad, se integra en la actualidad como parte de una trama urbana continua a lo largo de, aproximadamente, los diez kilómetros en la fachada litoral de nacimiento, y dos kilómetros transversales hacia poniente en la zona de mayor amplitud del istmo.

Así, en esta unidad se identifican diferentes zonas o áreas urbanas que, según su tipología y naturaleza, a partir de la información contenida en el Plan General de Ordenación (Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, 2012a), se pueden concretar como sigue, en un recorrido de sur a norte.

El Centro histórico, Integrado por los barrios de Vegueta y Triana y soportado por un trazado colonial de calles rectilíneas donde tienen especial presencia edificios de hasta media docena de plantas de altura, cuyo origen se vincula al uso civil y conventual. Es donde confluyen las principales conexiones viarias de alta capacidad.

Este es un espacio en el que se combina los usos residencial, administrativo y comercial, tratándose de una de las zonas atractoras por excelencia, de interés supramunicipal. Además,

destacan el emplazamiento de la Catedral de Santa Ana, las Casas Consistoriales y el Archivo Histórico Provincial; la Zona Comercial Abierta de Triana y el Mercado de Vegueta; el Gabinete Literario y varios teatros, entre otros.

Hacia el norte, el entorno de Ciudad Jardín, denominado como tal, y que mantiene las características propias de esta tipología urbanística. Con influencia británica tanto en origen como evolución, se emplaza a medio camino entre el extremo norte de la terraza baja y el centro histórico, donde el uso residencial de baja densidad convive con hitos como la sede de las Oficinas Municipales, la sede de la Jefatura Superior de Policía de Canarias, el acceso a las instalaciones del Puerto Deportivo y algunos recursos históricos vinculados al uso turístico alojativo, restauración y esparcimiento. Hitos que representan, como dijese hace algunas décadas Morales (1995), centros sociales de élite para el conjunto de la comunidad capitalina.

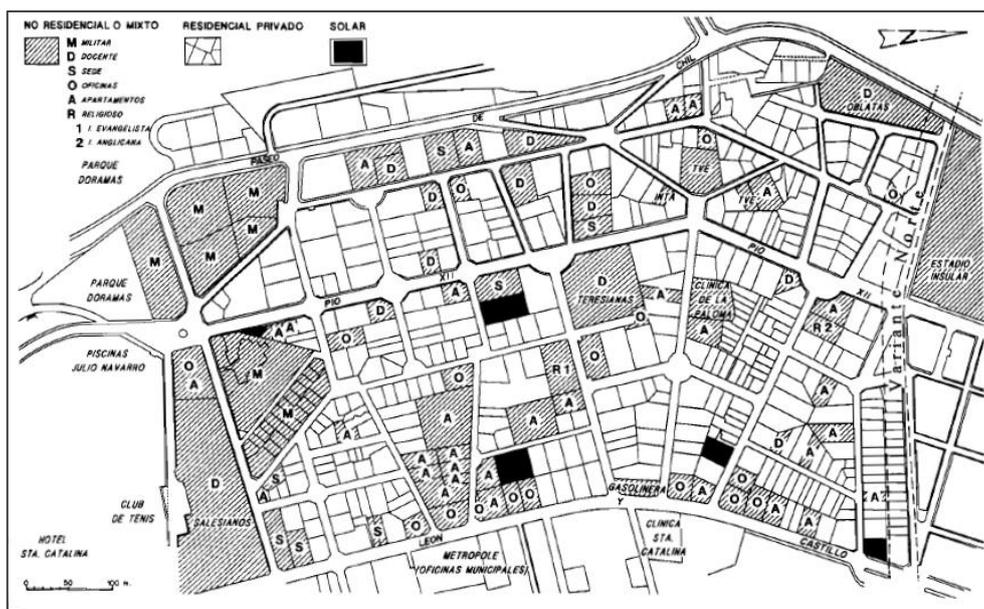


Ilustración 14.- Detalle de trama urbana y usos del suelo la Ciudad Jardín de 1994.
Fuente: Morales (1995).

Por otra parte, una zona donde es característica la ordenación de ensanche, que une la Ciudad Jardín y el Centro Histórico. En ella destaca la trama ortogonal donde se soporta, de forma generalizada, mayor densidad que en los casos anteriores, con edificaciones que superan una decena de alturas. Incluye zonas como Mesa y López, Santa Catalina, Arenales y Ciudad de Mar. (Morales, 1995)

Así, entre estos destacan espacios al servicio de los residentes de estas zonas, pero, además, sobre todo en las dos primeras, actividades de gran potencial atractor vinculado al comercio y el turismo. Sirva de referencia que, solo en la últimas de las áreas (Ciudad de Mar), se integraron algo más de cuatro mil viviendas y casi doce mil habitantes.

En el extremo noroeste de la macrozona de Ciudad Baja, el entorno de carácter tradicional de Guanarteme, con una trama resultantes rectilínea a la que el planeamiento municipal define como objeto de una ordenación en la que el espacio público fue entendido desde la accesibilidad general. Originalmente respondía a zonas con edificaciones de reducida altura al que más recientemente ha sucedido la reconversión hacia un perfil más afín al de centros urbanos con eficiencia en el consumo de suelo (concentración en altura). Uno de los tres vértices de más alto dinamismo de la Ciudad Baja.

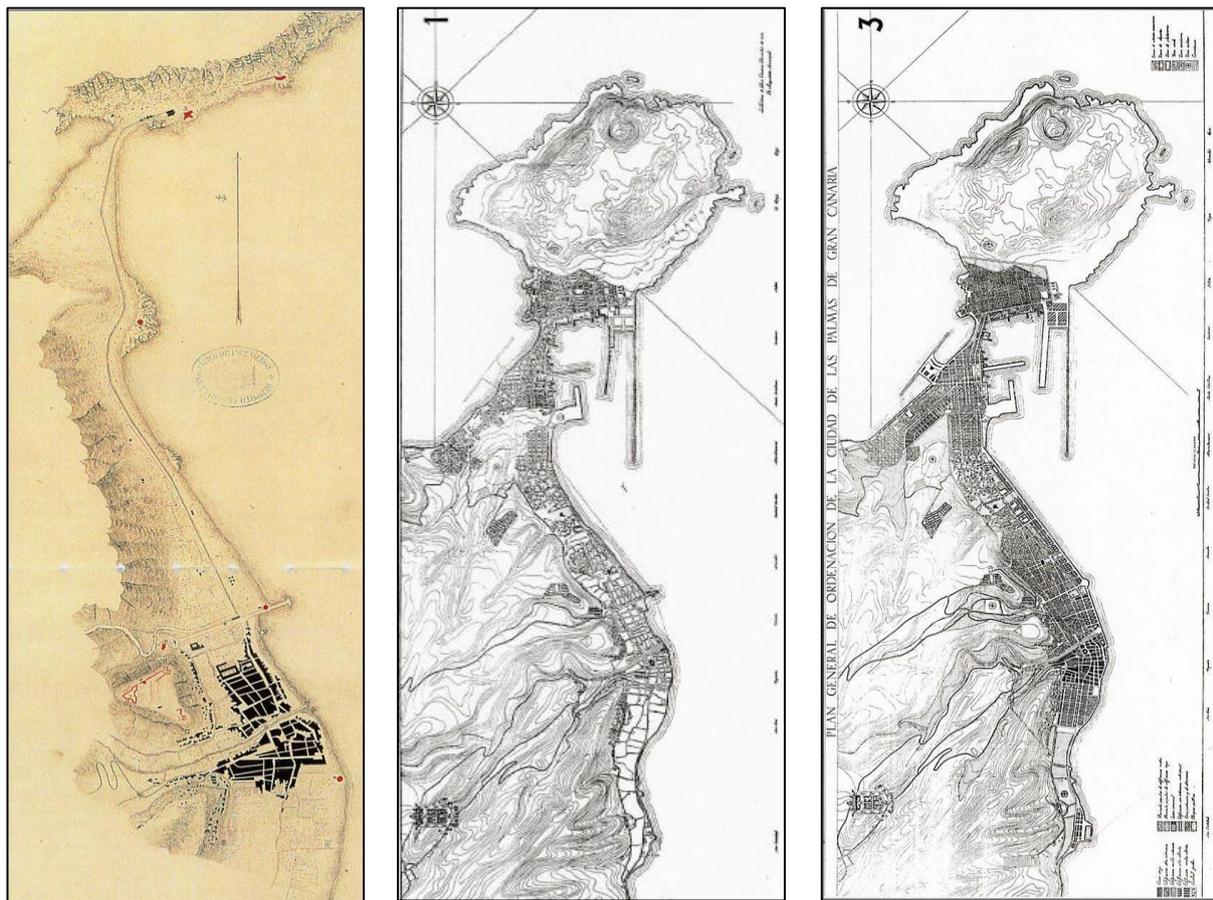


Ilustración 15.- Ciudad histórica (izq.) y colmatación de la terraza baja (centro y dcha.).
Fuente: Ayuntamiento de LPGC (2019).

Por último, al sur del Centro Histórico, se diferencia el entorno de la Vega de San José. Un espacio configurado, principalmente, por un polígono de viviendas que, urbanísticamente, forma parte de las áreas de edificabilidad agotada del municipio. Tras su construcción, entorno a la tercera mitad del pasado siglo XX, integra más de tres mil viviendas en una superficie aproximada de 56 hectáreas, con más de un millar de habitantes, siendo el uso global característicos el residencial, donde se emplazan algunas actividades económicas en planta baja, instalaciones deportivas e infraestructuras de carácter educativo y cultural, parques y jardines, entre otros.

En cualquier caso, junto al área residencial se encuentran algunos hitos de particular relevancia en el contexto local e insular, como son: al sur, el Complejo Hospitalario Universitario Insular – Materno Infantil, la Ciudad Deportiva Gran Canaria, el Campus Universitario de San Cristóbal y la Escuela de Arte y Superior de Diseño de Gran Canaria; junto al frente marítimo, la Comandancia de la Guardia Civil; y al norte, un área dotacional, en la que se integra la Ciudad de la Justicia y otros equipamientos como la Comisaría de Policía Las Palma Sur.

En el caso de Ciudad Alta, su configuración queda determinada por la configuración fisiográfica, cuya orografía se encuentra ligeramente fragmentada por un entramado de barranquillos que cruzan del interior hacia el mar que, para las conexiones interiores o entre la zona baja de la ciudad y la periferia, suponen complejidad para los desplazamientos en general y, particularmente, para los modos blandos.

Al respecto, se reconocen infraestructuras viarias que, si bien en ocasiones han facilitado conexiones punto a punto, en otros casos también han aumentado el riesgo en la convivencia intermodal por tratarse de vías de alta capacidad, destinadas en exclusiva al tráfico rodado motorizado, o bien, vías urbanas estructurantes. Esto son, por ejemplo, al norte, el caso de la vía urbana Avenida Escaleritas, así como la GC-23 de carácter interurbano; o, al sur, la Calzada Lateral del Norte, también de carácter urbano como la primera.

La complejidad a la que incurre la presencia de estas vías y, más concretamente, el servicio que estas asimilan para el tráfico rodado en el municipio se explica, en menor medida, al conocer que, en conjunto, esta macrozona es una zona de confluencia que, a su vez, acoge

la mayor parte de las áreas de edificabilidad agotada del término municipal y, con ello, una tupida red de vías que soportan barrios populares de volumen residencial elevado.

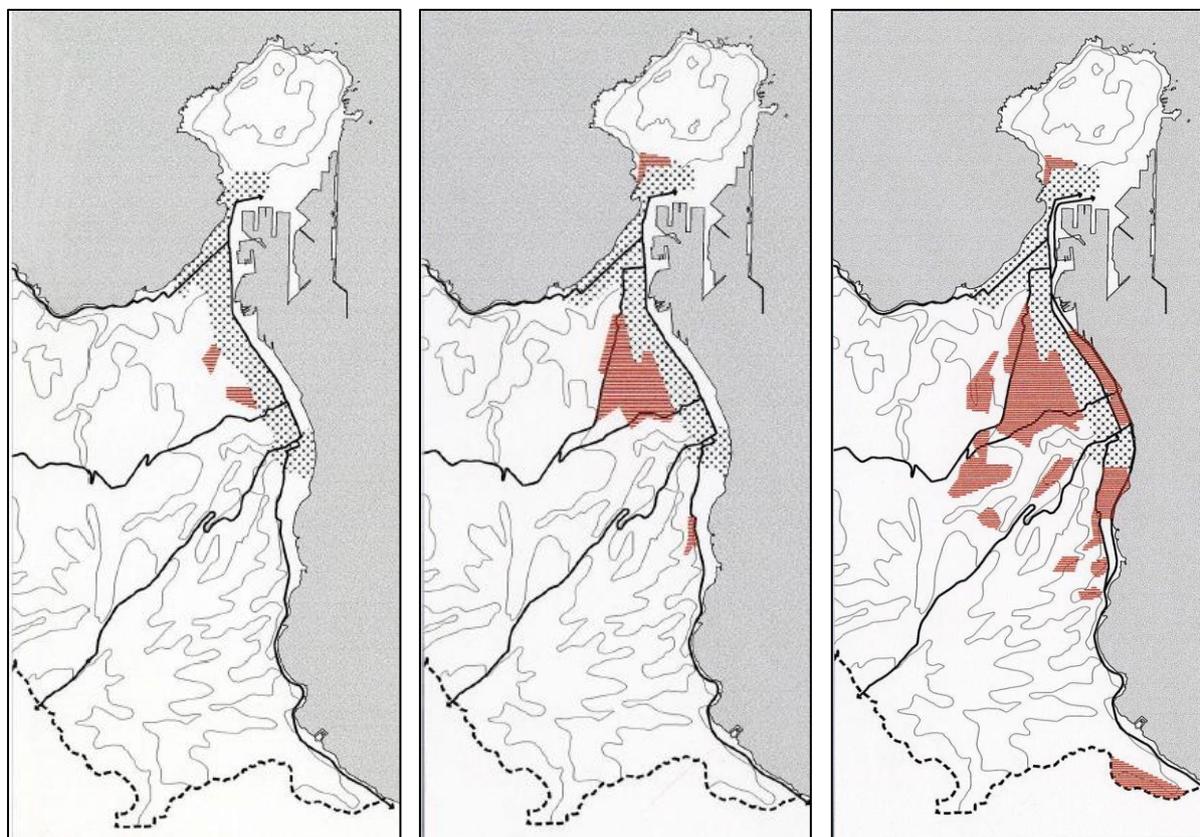


Ilustración 16.- Evolución de las áreas de edificabilidad agotada. Fuente: Ayuntamiento de LPGC (2019)

Pero, por si fuera poco, a lo anterior se agregan hitos y áreas atractoras que superan el interés de la escala barrio y que, por tanto, generan tráfico interno, al que se agrega la circulación de paso de los movimientos a los que se hacía referencia con anterioridad como macrozona de confluencia. Esto son, por ejemplo, varios centros comerciales y zonas industriales, diversos centros de atención sanitaria que, además, de centros de atención básica y de especialidades, integra el Complejo Hospitalario Juan Negrín que da servicio, entre tanto, a la comarca norte insular; y una red de centros educativos de todos los niveles formativos y con una oferta plural.

La Isleta y Riscos

En estos casos la relevancia de las carreteras o grandes ejes se limitan a contactos en borde o en transversalidad con respecto al continuo urbano. Así, en el primer caso, se reconoce el extremo norte de la Autovía Marítima con relación a la trama situada en la macrozona de La

Isleta, mientras que, en el segundo caso, la evidencia recae sobre el trazado de las conexiones viarias que discurren desde la franja costera hacia el interior a su paso por entornos de Riscos, en contacto con barrios como San Roque, San Juan, Hoya de La Plata o Pedro Hidalgo. Son ejemplos, en estos últimos casos, la vía GC-110 y la conexión con la GC-309.

Con relación a La Isleta, la principal limitación interna radica en la complejidad de la trama, con algunas calles tangenciales y desnivel en sentido norte – sur, donde la densidad urbanística se presenta reducida por la supremacía de edificaciones unifamiliares o de baja altura. Un hecho al que se liga una alta ocupación del vehículo privado en el espacio público, que entra en conflicto con otros modos de desplazamiento. Pero, además, en línea a lo anterior, resulta relevante el estrangulamiento de este entorno con respecto a la macrozona colindante, Ciudad Baja, y al extremo oriental de la propia macrozona La Isleta, donde, precisamente, es la Autovía Marítima la que, junto al volumen del tráfico y velocidad, limitada las conexiones con el entorno dotacional que configura uno de los tres ejes de principal dinamismo de la plataforma baja de la ciudad. Esto es, por ejemplo, donde se encuentra el paseo marítimo de la fachada litoral del Este, el Centro Comercial El Muelle, el entorno de actividad náutica de la ciudad y servicios marítimo y de interés turístico.



*Ilustración 17.- Calle Artemi Semidán. La Isleta, 2016.
Fuente: Díaz et al. (2017)*

Pero diferente es la situación de Riscos, donde ha sido característico el crecimiento urbano marginal en un entorno orográfico determinante en el que los recursos atractores no alcanzan la dimensión de los citados con anterioridad. Se trata de un entorno de barrios en ladera, con entramado sinuoso, de calles estrechas y desnivel pronunciado en gran medida, donde los barrios son núcleos eminentemente aislados por la fisiografía en lomas, entre barrancos y barranquillos, a la vez que se encuentran consolidados y densificados.

En este caso, los espacios de usos colectivos son, además, de alto valor patrimonial, integrados en barrios donde la protección y la recuperación integral resulta de particular interés para el planeamiento en casos como, por ejemplo, los de San Juan, San José, San Roque, San Francisco o San Nicolás.



Ilustración 18.- Delimitación de riscos en borde de barranco y cantil (izq.) y vista aérea del barrio de San Nicolás (dcha.).

Fuente: Ayuntamiento de LPGC (2012a).

Periferia Norte, Centro y Sur

Por otra parte, y ya para acabar, en lo que a grandes ejes se refiere, la red de infraestructura viaria vuelve a ser patente en la zona de periferia. No obstante, en este caso tampoco resulta una red densa, pero, según zonas, se produce una fuerte fragmentación de algunos espacios urbanos. Esto es lo que ocurre, por ejemplo, en el principal entorno de

crecimiento del suelo urbano del municipio, en la Periferia Norte, donde el trazado de la autovía GC-3 surge a modo de fractura en la zona de contacto de San Lorenzo y Tamaraceite.

La anterior representa el principal eje de conexión con la fachada norte insular junto a la vía homónima situada en la zona litoral, la GC-2, entre las cuales se distribuye el tráfico para conectar, en tal dirección, las salidas desde Ciudad Baja y Ciudad Alta respectivamente. No obstante, la GC-3 conecta en el extremo sur con la GC-1, de modo que se reconoce como una vía de circunvalación que soporta más de una decena de enlaces.

Esto último no afecta a Periferia Centro, que queda libre de vías de alta capacidad, a diferencia de Periferia Sur donde, además de producirse la conexión entre la GC-1 y la GC-3, se presentan otros trazados como el de la GC-4, que conecta núcleos del interior en entornos como San Francisco de Paula o Tafira Alta; así como la GC-110, de menor entidad que las anteriores, pero también relevante por su integración en zonas como Tafira Baja. Esta última, además, forma parte de la configuración urbana de la periferia, donde para cada una de las macrozonas delimitadas en relación, es posible concretar otras particularidades.

Como ya se ha comentado, las partes de la ciudad que se han producido de manera espontánea representan tan sólo el 13,87% de las viviendas existentes, frente al 36,12% de los polígonos de origen unitario y frente al 29,90% de la ciudad tradicional. (Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, 2012a, pág. 272)

Así es que existen más de medio centenar de núcleos que integran la ciudad espontánea, caracterizados por la autoconstrucción y la marginalidad de la urbanización, donde se engloba gran parte del disperso edificatorio en lo que fueran suelos rústicos, así como urbanizaciones aisladas. Resultaron aislados de la estructura urbana, sin conexión adecuada con áreas centrales, emplazados en zonas donde el terreno presenta grados de pendiente que dificultan la accesibilidad; donde tampoco hubo previsión de reservas de suelo para implementar equipamientos y espacios de ocio y reunión que, en la actualidad, centran parte de la demanda vecinal.

Los anteriores son casos como, por ejemplos, los barrios en ladera o riscos que quedan fuera de la delimitación de la macrozona del mismo nombre, donde a la escasa calidad constructiva se une el agravante del deterioro por falta de mantenimiento y otros efectos de

deterioro ambiental en la trama interior. Así, algunos de estos vienen siendo objeto de rehabilitación o regeneración urbana (Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, 2019), especialmente próximos al centro de la ciudad si se tiene en cuenta que, en otros casos, existen núcleos que comparten el origen espontáneo pero que se mantienen como asentamientos rurales en la periferia más profunda que, como señala el planeamiento urbanístico vigente, se trata de una periferia externa, dispersa y desarticulada. (Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, 2012a)

En estos casos, como en los barrios derivados de la parcelación marginal de grandes fincas rústicas que en gran medida ya configuran la “ciudad del extrarradio”, se dan ocupaciones excesivas del parcelario, generando una “ciudad dispersa, desordenada e inacabada” (Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, 2012a, pág. 268). No obstante, de los últimos resultan los suburbios residenciales, si bien consiguen con cierta resolución de la accesibilidad, con un solapamiento de lo rural y lo urbano que reformula la materialización de la periferia urbana con un papel relevante en la configuración de lo que es la ciudad de la actualidad, asimilado por el planeamiento municipal a un complemento funcional propio de área metropolitana (Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, 2012a, pág. 270).

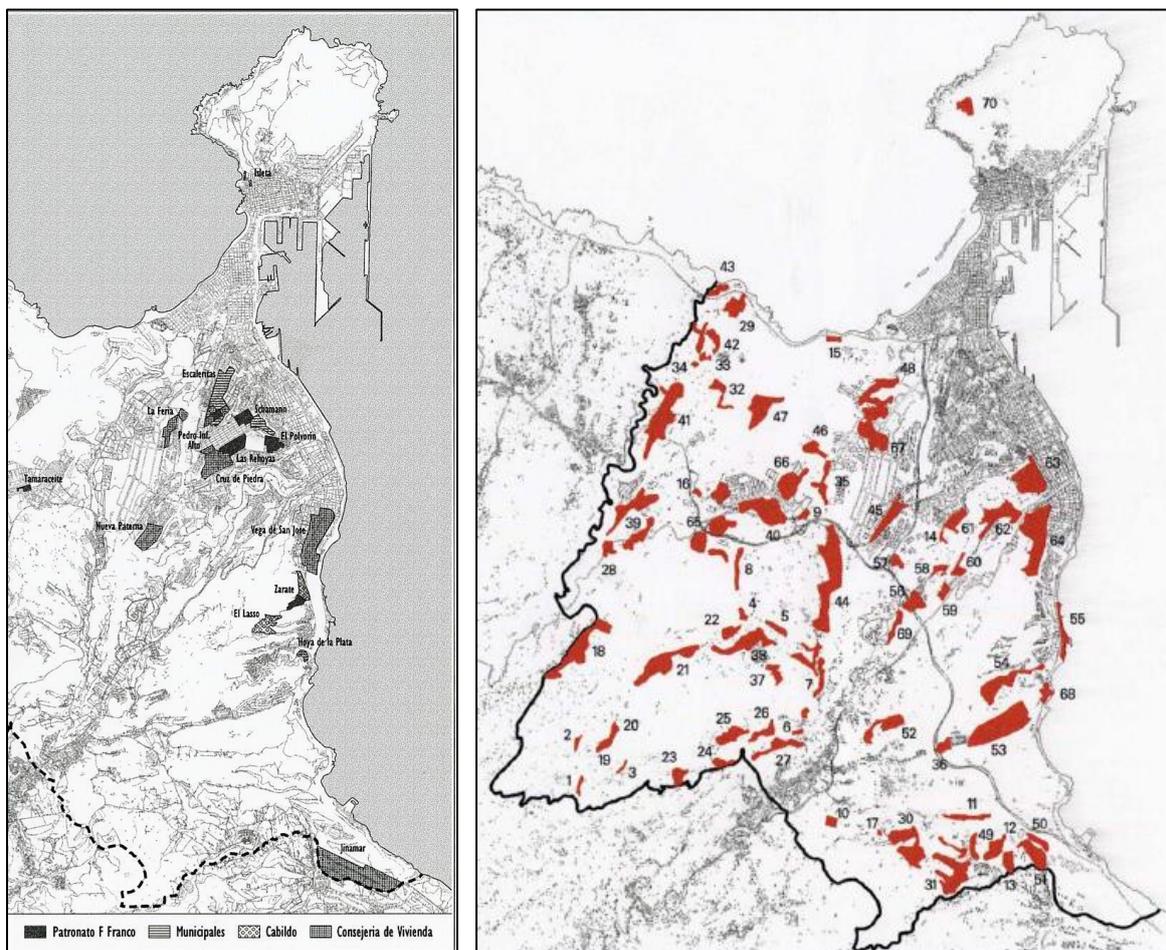


Ilustración 19.- Promociones públicas de viviendas más significativas (1950 – 1980) (izq.) y núcleos de la ciudad espontánea (dcha.)

Fuente: (Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, 2012a)

La estrategia que se ha seguido en las últimas décadas para estos barrios, incluso antes de la aprobación del Plan General de Ordenación vigente, es la de atender al control del espacio público con infraestructuras y dotaciones; la consolidación edificatoria orientada a recuperar el deterioro del paisaje y del entorno urbano, con el establecimiento y ejecución de servicios públicos; además de la ordenación ante la ausencia de forma urbana y el déficit de equipamientos (Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, 2012a, pág. 273).

De forma orientativa es posible señalar que, para el conjunto urbano de origen espontáneo, en el momento de aprobación del PGO (2012) se contemplaba una extensión de 633 has y unas 16.400 viviendas, mientras que en 1980 eran tan solo 210 has y 4.900 viviendas. De esto, en 1996 se reconocía en asentamientos rurales una superficie de 109,17 has con capacidad para unas 3.600 viviendas, con una reducción significativa de la densidad bruta,

densidad más blanda y apropiada para la incidencia urbanística de estos asentamientos en el entorno periférico.

Para entonces, el diseño del nuevo modelo de ordenación planteó atender cuestiones funcionales de la ciudad espontánea, que entendió relevante la accesibilidad general y el territorio como soporte de actividades. De tal modo, conocida la complejidad orográfica y las limitaciones derivadas de cuestiones como la dispersión periférica y el aislamiento, se llevó a la identificación de áreas homogéneas entendidas como unidades funcionales, donde se atienden, para cada núcleo, aspectos como el trazado, la red viaria y los espacios libres de carácter local.

Cada área homogénea está integrada por una serie de asentamientos a los que su proximidad geográfica les hace establecer relaciones funcionales y de accesibilidad general, usar conjuntamente sus dotaciones y tener expectativas de crecimiento globales, razones por la que resulta idóneo que nos planteemos un estudio genérico de ellos, ya que se comportan de un modo unitario. (Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, 2019, pág. 280)

Entre tanto, algunas de las particularidades para tener en cuenta en el caso de cada una de las unidades de periferia que se han definido para el estudio de caso se describen a continuación, comenzando por Periferia Norte, donde los principales entornos urbanos son Tamaraceite y San Lorenzo, correspondiéndose el primero con la zona de mayor expansión de la última década. Y es que, si bien los espacios citados anteriormente presentan una conexión viaria directa, a diferencia de lo que ocurre con otros barrios o entornos respecto de estas dos piezas de centralidad, Tamaraceite es la que integra el mayor parque de viviendas y la principal área comercial de la periferia en su conjunto, con enlace directo a la comarca norte insular.

Por otra parte, en el caso de Periferia Centro resulta oportuno hablar de un espacio donde no existe contacto directo de la delimitación con el frente litoral y, por tanto, la red viaria que se integra en esta unidad responde a carreteras o tramos de autovía como la GC-110 o la GC-4, que conectan con municipios del interior como Santa Brígida.

Y, por último, de Periferia Sur se concreta que se trata de la unidad de periferia cuyos núcleos se disponen con mayor dispersión, donde, con proximidad a la costa, se encuentra

Jinámar, a medio camino entre el municipio de Telde y de Las Palmas de Gran Canaria, a varios kilómetros de los principales centros urbanos. Un entorno fragmentado por la delimitación de los anteriores que forma parte de un valle amplio junto al núcleo de Marzagán, de menor densidad edificatoria y poblacional que el primero de estos; a los que, además, acompañan otros barrios, con cierta dispersión, a medida que se avanza hacia tierra adentro.

En Jinámar se integra otro de los polígonos de viviendas más relevantes del municipio de análisis, cuya trama y red interior resultan menos complejas que las de otros espacios de la macrozona. No obstante, si bien la distancia se presenta como limitante en la conexión de otros núcleos o entornos de residencia en la macrozona respecto del espacio más dinámico de carácter local en la unidad territorial, el hecho de que Jinámar se encuentre al límite del entorno de principal actividad comercial que se relaciona a esta macrozona no deja de exponer determinantes derivados, una vez más, del protagonismo del viario de alta capacidad (GC-1).

8.3. Configuración socioeconómica

Conocer la realidad del ámbito de estudio pasa por identificar, además de la información descrita con anterioridad, otra de carácter socioeconómico. En este sentido es que merecen ser agregados algunos datos de contexto.

Acerca de ello, por medio del Instituto Canario de Estadística, se conoce que el municipio objeto de estudio contaba, para el año 2017, con un total de 377.650 habitantes. Una cifra que suponía el último año de evolución anual decreciente tras un período de media década, a partir del cual ha registrado aumentos anuales que llevan a un dato de 379.925 habitantes para el año 2019, y cuya distribución entre mujeres y hombres se presentaba con un porcentaje escasamente superior para las primeras (51,7%) frente a los segundos (48,3%).

Tal indicador se enmarca en la realidad del conjunto territorial insular donde Las Palmas de Gran Canaria aglutina a más de dos quintas partes del cómputo global (44,8%), sin que los valores de los municipios restantes se aproximen más de lo que lo hace Telde, el término colindante al sur del ámbito de estudio (12,00%). Un hecho que, a priori permite reconocer el dimensionamiento del municipio de interés en su contexto de referencia más directo (Gran Canaria).

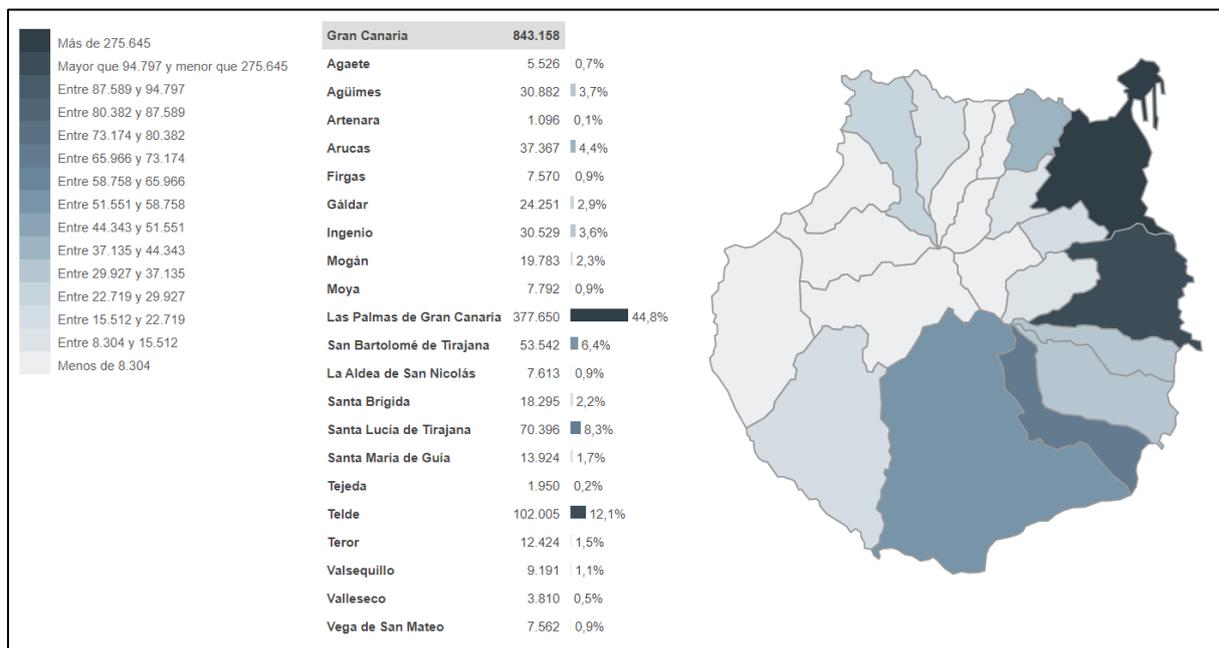


Ilustración 20.- Población total de Gran Canaria por municipios. Año 2017. Fuente: ISTAC.

A lo anterior acompaña otra información de detalle acerca de la población de entre 0 y 14 años de edad, para el año de referencia (2017), un grupo que representaba el 39,00% del total insular y que, solo en el municipio de Las Palmas de Gran Canaria, ya sumaba un 16,4% del conjunto insular (ver Ilustración 21).

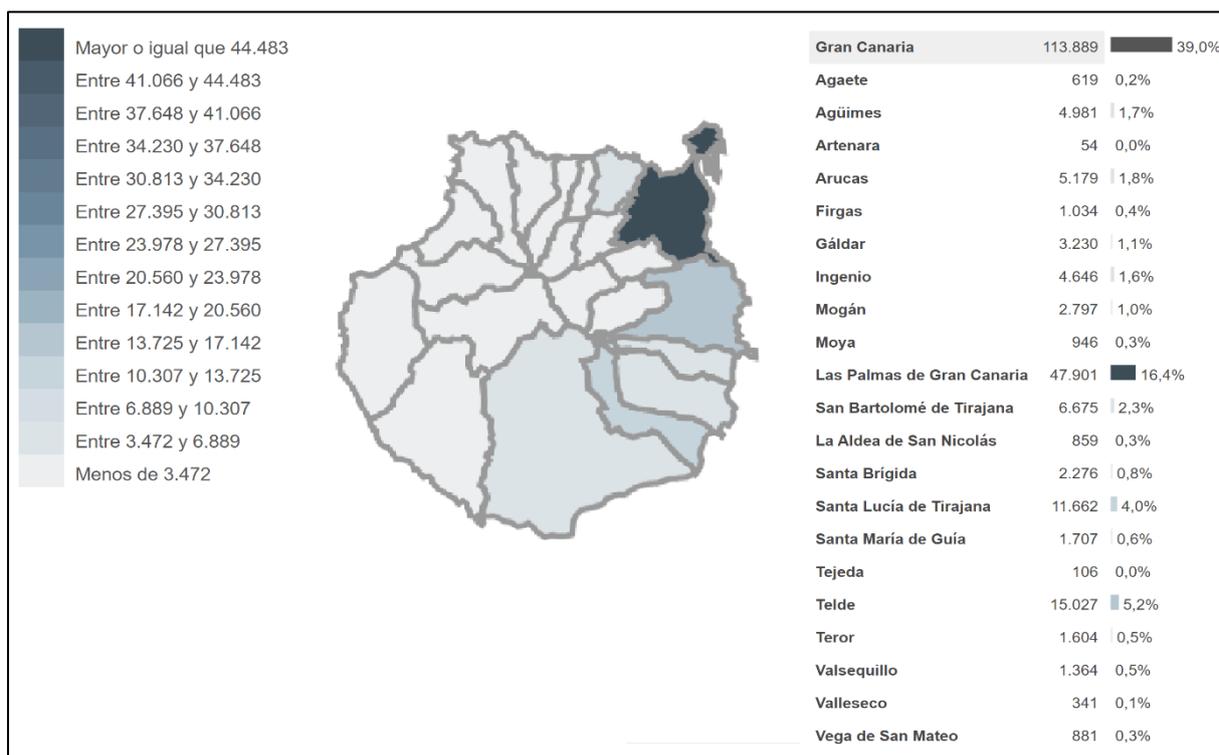


Ilustración 21.-Población de Gran Canaria por municipios. Entre 0 y 14 años. Año 2017. Fuente: ISTAC.

Así, con más de un tercio de la representación poblacional de la isla, se concreta que, en Gran Canaria, la población en edad infantil y preadolescente queda integrada en un conjunto etario relevante conformado por un total de 47.901 personas, lo que representa el 12,68% de la población de Las Palmas de Gran Canaria. (Ver Tabla 14).

Al respecto, si bien las macrozonas o unidades territoriales utilizadas para el estudio de caso no se corresponden con unidades de referencia preexistentes, una escala que permite conocer la distribución poblacional del referido grupo son los distritos. Con ello es que se identifica, a partir de los datos representados en la Tabla 14, cómo, para las unidades administrativas en cuestión, la población menor de 15 años representa una media del 20,00% de la población que las integra, con una representatividad más elevada en los casos de Ciudad Alta (29,22%) y distrito Centro (20,94%); mientras que para el resto de los distritos el valor se mantiene por debajo de la media, siendo el de Puerto – Canteras el más limitado (15,07%).

CAPITULO II. CONTEXTO METODOLÓGICO

POBLACIÓN POR EDAD	DISTRITO						TOTAL
	CENTRO	CIUDAD ALTA	PUERTO CANTERAS	TAMARACEITE – SAN LORENZO	VEGUETA – CONO SUR – TAFIRA		
AÑO 2017							
DE 0 A 4 AÑOS	TOTAL	2.826,00	3.515,00	2.114,00	2.185,00	2.011,00	12.651,00
	% DTTO	22,34%	27,78%	16,71%	17,27%	15,90%	100,00%
	% MPIO	0,01%	0,01%	0,00%	0,00%	0,00%	-3,35%
DE 5 A 9 AÑOS	TOTAL	3.433,00	4.852,00	2.419,00	2.893,00	2.840,00	16.437,00
	% DTTO	20,89%	29,52%	14,72%	17,60%	17,28%	100,00%
	% MPIO	0,01%	0,01%	0,00%	0,00%	0,00%	-4,35%
DE 10 A 14 AÑOS	TOTAL	3.770,00	5.632,00	2.686,00	3.289,00	3.436,00	18.813,00
	% DTTO	20,04%	29,94%	14,28%	17,48%	18,26%	100,00%
	% MPIO	0,01%	0,01%	0,00%	0,00%	0,00%	-4,98%
< DE 15 AÑOS	TOTAL	10.029,00	13.999,00	7.219,00	8.367,00	8.287,00	47.901,00
	% DTTO	20,94%	29,22%	15,07%	17,47%	17,30%	100,00%
	% MPIO	0,01%	0,01%	0,00%	0,00%	0,00%	-12,68%
0 A >99 AÑOS	TOTAL	81.110,00	103.943,00	70.851,00	53.469,00	68.282,00	377.655,00
	% MPIO	21,48%	27,52%	18,76%	14,16%	18,08%	100,00%
	AÑO 2019						
DE 0 A 4 AÑOS	TOTAL	2.702,00	3.305,00	1.940,00	2.085,00	1.913,00	11.945,00
	% DTTO	22,62%	27,67%	16,24%	17,46%	16,02%	100,00%
	% MPIO	0,01%	0,01%	0,00%	0,00%	0,00%	-3,16%
DE 5 A 9 AÑOS	TOTAL	3.247,00	4.381,00	2.306,00	2.712,00	2.566,00	15.212,00
	% DTTO	21,34%	28,80%	15,16%	17,83%	16,87%	100,00%
	% MPIO	0,01%	0,01%	0,00%	0,00%	0,00%	-4,03%
DE 10 A 14 AÑOS	TOTAL	3.780,00	5.353,00	2.629,00	3.178,00	3.355,00	18.295,00
	% DTTO	20,66%	29,26%	14,37%	17,37%	18,34%	100,00%
	% MPIO	0,01%	0,01%	0,00%	0,00%	0,00%	-4,84%
< DE 15 AÑOS	TOTAL	9.729,00	13.039,00	6.875,00	7.975,00	7.834,00	45.452,00
	% DTTO	21,40%	28,69%	15,13%	17,55%	17,24%	100,00%
	% MPIO	0,01%	0,01%	0,00%	0,00%	0,00%	-12,04%
0 A >99 AÑOS	TOTAL	81.281,00	103.214,00	70.171,00	54.040,00	68.179,00	376.885,00
	% MPIO	21,39%	27,17%	18,47%	14,22%	17,95%	99,20%

Tabla 14.- Población. Elaboración propia a partir de datos de ISTAC.

La anterior distribución, además, es semejante a la que se presenta para el grupo concreto de 10 a 14 años, con el que el caso de estudio encuentra particular correspondencia, pero que,

en valores absolutos, se limita a un dato promedio de 3.762,60 personas. Resulta, entonces, que, según los datos integrados en la misma tabla, el distrito que sobrepasa con una diferencia notable tal cifra es Ciudad Alta, mientras que distrito Centro se queda ajustado y el resto por debajo de la misma.

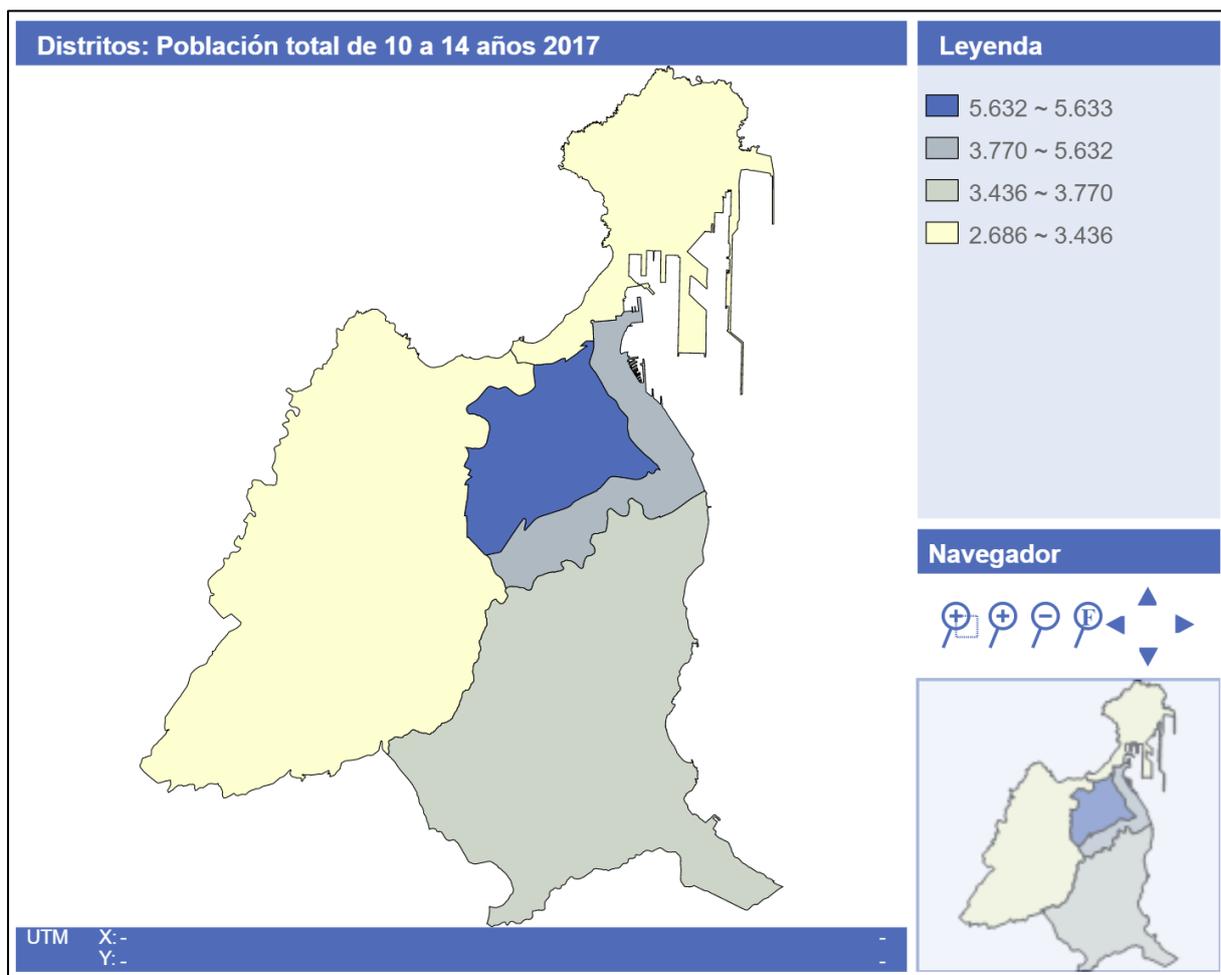


Ilustración 22.- Población total de 10 a 14 años por distritos. Año 2017. Fuente: ISTAC.

Lo anterior se corresponde con una distribución que, para unidades de menor amplitud, se dispone por núcleos de población según información facilitada por el ISTAC. A partir de ello es que se reconoce que, para la macrozona de La Isleta, los núcleos que encuentran correspondencia con su delimitación acogen un elevado número de residentes del rango de entre 10 y 14 años, como ocurre con buena parte de los núcleos que quedan bajo la delimitación de la macrozona Ciudad Alta y, en parte, de Ciudad Baja. Pero diferente es el caso de Riscos o las periferias, donde únicamente destaca el caso del núcleo de Tamaraceite, en el norte, cuyo valor, además, es el más elevado del conjunto municipal, por encima del millar.

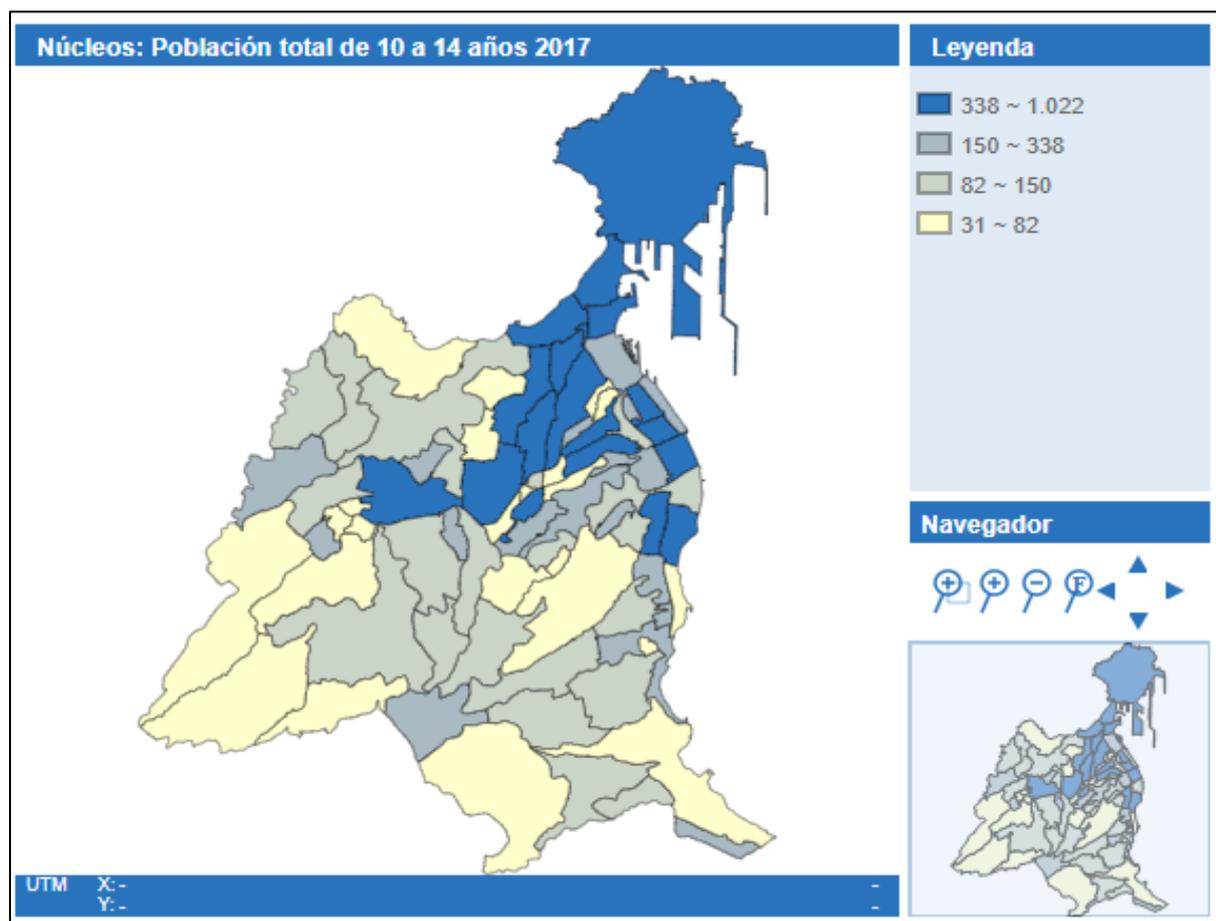


Ilustración 23.- Población de 0 a 14 años por núcleos. Año 2017. Fuente: ISTAC.

8.4. Movilidad urbana

A partir del último Informe de Indicadores de Movilidad de la localidad (2020), se conocen las principales características de la movilidad urbana del municipio según modo de desplazamiento en el tiempo reciente. No obstante, su contenido resulta limitado y, por ello, es que se toman como referencia otros documentos que tratan de forma especializada la movilidad, pero cuyos contenidos son, por lo general, anteriores al informe referido.

En este sentido es que ha sido necesario consultar el PMUS⁷ (Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, 2012b) para conocer información general acerca de la movilidad

⁷ La encuesta de la que derivan los resultados integrados en el PMUS fue realizada en el año 2009 a población residente en el municipio de Las Palmas de Gran Canaria, mayor de 15 años de edad, a partir de una distribución aleatoria en base a la división territorial de carácter administrativo adscrita a los distritos.

global del municipio, donde, entre tanto, se señala que, para principio de la pasada década una de las características destacadas resultaba el número de viajes diarios por persona, que se fijaba en 2,08. Esto es, un dato que, por comparativa, resultaba inferior al de otras ciudades como la también insular y capitalina, Santa Cruz de Tenerife (2,79); o Santiago de Compostela (3,05), a pesar de que, por ejemplo, esta última presente condiciones climáticas desfavorables frente a Las Palmas de Gran Canaria para considerar apetecibles los desplazamientos. Pero, en la misma línea resulta que, para la localidad de interés, el grupo poblacional comprendido por personas de entre diez y diecisiete años es el que mayor valor presenta, incluso, por encima del dato medio anteriormente citado para el mismo espacio, tanto para hombres como para mujeres.

A lo anterior acompañan datos de reparto modal en los que los viajes mecanizados suponen un 83,9% frente al 16,10% de no mecanizados; con un total de casi 700.000 viajes por día de los que 2 de cada 3 son en vehículo privado. El total, además, se distribuye en un 67,00% de viajes en vehículo privado, un 13,00% en transporte público; un 15,10% a pie y tan solo un 0,4% en bici, en un momento en el que, ciertamente, la infraestructura ciclable no resultaba vanidosa.

Es igualmente en el PMUS (Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, 2012b) donde se identifican las horas punta en la localidad, con picos de mayor número de viajes que pueden vincularse a horas clave de las dinámicas propias de estudios, a las 08.00 horas y entre las 15.00 y las 17.00 horas. Y no deja de resultar menos interesante conocer que, entre los motivos de viajes por estudios, el análisis global arroja cifras de 15.811 desplazamientos en el interior del municipio y 624 relacionados con el exterior, es decir, que casi la totalidad son de carácter interno.

Pero si existe una declaración clara, directa y relevante en el PMUS, es la referida a la competitividad del vehículo particular frente a otras opciones modales. Una cuestión que permite reconocer, de forma sintética, una referencia determinante para lo que posteriormente pasará a relatarse como resultados de la encuesta formulada para el estudio de caso de la presente investigación.

Pero, más allá de lo que se ha esbozado, es posible conocer más detalles que ayuden a comprender el escenario de la movilidad en el ámbito de estudio y, concretamente, con relación

a las diferentes modalidades de desplazamientos y transporte, ya que estos resultan clave en el estudio realizado a través del cuestionario a la población escolar.

8.4.1. De carácter peatonal

Así, con relación a la **movilidad peatonal**, la información más actualizada que se conoce es acerca de la oferta de la red peatonal de uso exclusivo, cuya extensión sumaba, aproximadamente, 82 kilómetros al cierre del año 2018, según el Informe de Indicadores (2020). Y es que, para conocer más información de detalle acerca de esta modalidad de desplazamientos es preciso remontarse a documentos de principios de la pasada década, donde los datos contenidos, por ejemplo, en el PMUS (Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, 2012b). En este se señala, por ejemplo, que los principales ámbitos urbanos de tejido peatonal significativo por aquel entonces se correspondían con los entornos del centro histórico Triana – Vegueta, en la zona sur de Ciudad Baja, y de Las Canteras, en la zona norte, entorno al istmo (ver Ilustración 24).

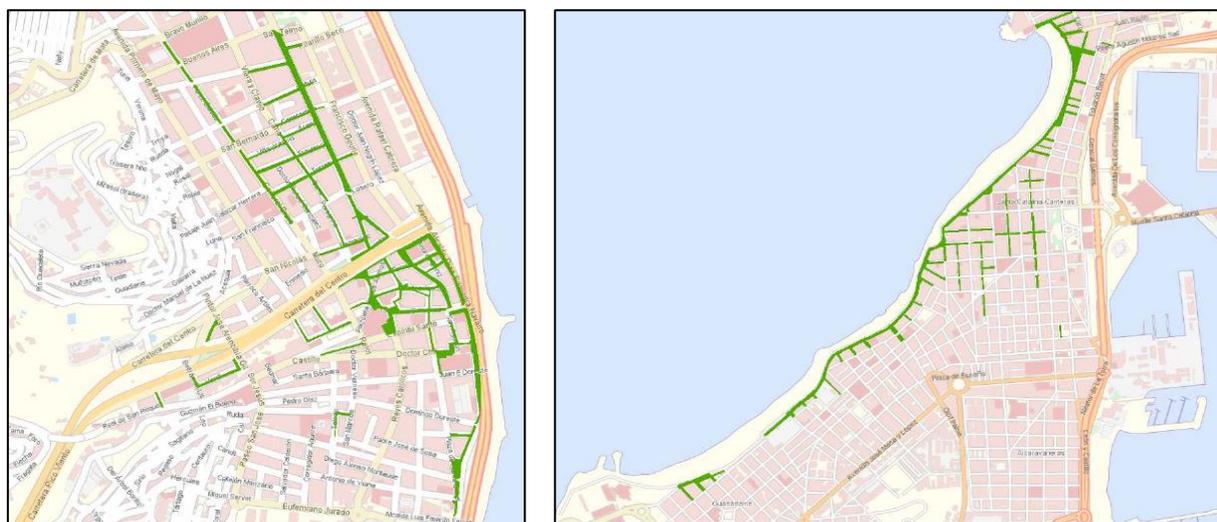


Ilustración 24.- Ámbitos urbanos de tejido peatonal significativo.
Fuente: Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria (2012b).

De aquella situación puede decirse que puede haber cambiado la superficie de la red peatonal de carácter exclusivo, pero no dejan de ser estos entornos los que también han acogido la mayor parte de la transformación desde entonces. Y es que el Estudio de Movilidad del Plan General de Ordenación (Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, 2012a) mantiene la pretensión de restricción de peatonalización a tales entornos y la agregación de red de

itinerarios peatonales preferentes, así como zonas de accesibilidad vertical y pasarelas peatonales.

En este sentido, no cabe duda de que, junto a las zonas de exclusividad, existan otros espacios habilitados para el tránsito peatonal como son, por ejemplo, calles, plazas, bulevares o paseos, entre otros espacios libres. Entornos que han sido objeto de transformación en los últimos años y que, particularmente, han concentrado cambios, sobre todo, en línea a lo anterior, en la zona baja de la Ciudad. Y es que la previsión para la introducción de nuevas infraestructuras de transporte de un sistema de alta capacidad viene incorporando mejoras en el espacio público de proximidad al itinerario que se ha previsto para la llegada del Bus Rapid Transit o Metrouagua. Incidencia notable en algunos de los principales ejes viarios y áreas de contacto que conectan los tres vértices de principal dinamismo de la ciudad: Triana – Vegueta al sur, Puerto – Santa Catalina al norte y Guanarteme – El Rincón al oeste; así como el entorno sur de la Vega de San José. Un conjunto de actuaciones con consecuencias en la redistribución del espacio destinado al tránsito peatonal y a la accesibilidad.

Así, en esta misma línea, resulta relevante conocer que, en un ejercicio comparativo de dos decenas de ciudades medias de España, Las Palmas de Gran Canaria fue una de las peor valoradas por su espacio peatonal junto a otras como Almería o Palma de Mallorca, frente a otras como Pamplona, San Sebastián o Burgos. Un estudio de Machín Gil (2015) que, además de lo dicho, se incorporan otros detalles que a continuación se enumeran de forma sintética.

- Porcentaje de espacios libres y zonas verdes, con media del 4% de la superficie urbana para las ciudades comparadas, e inferior a 2,60% para Las Palmas de Gran Canaria.
- Porcentaje de espacios libres y zonas verdes por habitante, con media de 7 m²/habitante, inferior a 1,80 m²/habitante para Las Palmas de Gran Canaria.
- La huella peatonal, que relaciona la superficie de elementos peatonales y la total de cada ciudad, siendo el valor medio 1.400 m²/ha., donde Las Palmas de Gran Canaria vuelve a la cola junto a otras ciudades, con 699,98 m²/ha.

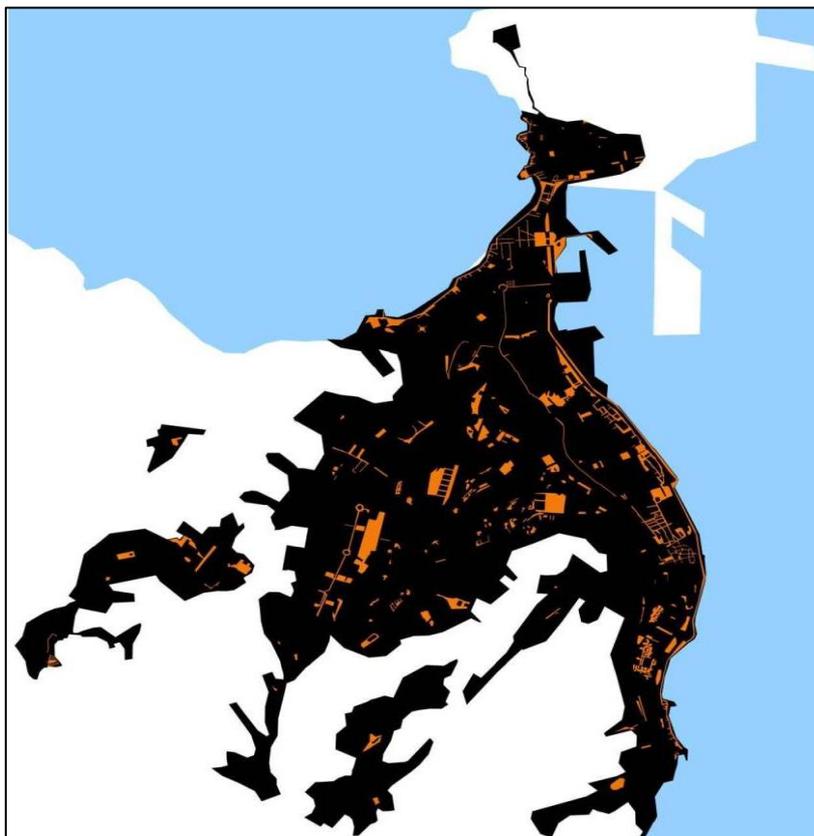


Ilustración 25.- Huella peatonal de Las Palmas de Gran Canaria. Fuente: Machín Gil (2015).

- Porcentaje de zona urbana no peatonal, con media del 85,80%, resultando un 93,00% para Las Palmas de Gran Canaria (en color negro en la Ilustración 25).
- Porcentaje de espacios peatonales delimitados total o parcialmente por edificios de viviendas, con media de 6,27 actuaciones ejecutadas en 1 de cada 4 ciudades, inexistente en Las Palmas de Gran Canaria.
- Porcentaje de superficie urbana situada a menos de 200 metros de un elemento peatonal, donde la media resulta en 67,64%, mientras que Las Palmas de Gran Canaria resulta con 48,96%.
- Número de plazas peatonales, donde Las Palmas de Gran Canaria se encuentra entre las más desfavorecidas para el conjunto de la ciudad, con un total de 13 unidades, siendo el valor medio para las ciudades analizadas 18 unidades. Particularmente, se encuentran 5 en el casco histórico y las demás en el resto de la ciudad.

- Índice de relación superficie de ciudad por plaza peatonal (ha. ciudad/nº de plazas), que también acoge a Las Palmas de Gran Canaria en la cola con un valor de 203,35 puntos frente a 108,93 puntos de media.
- Relación de plazas peatonales según población, en nº plazas/cien mil habitantes, donde Las Palmas de Gran Canaria sigue a la cola con 3,40 puntos frente a 8,27 de media.
- Relación de pasarelas peatonales por ciudad, con 2 unidades en el caso de Las Palmas de Gran Canaria, frente a una media de 4,7 unidades para el conjunto de ciudades comparadas, si bien próximamente se agregará la nueva pasarela Poema del Mar, localizada en Ciudad Baja, en el entorno del istmo, junto a La Isleta.
- Pasajes comerciales en zonas de ensanche y ampliaciones urbanas de finales del siglo XIX y principios del siglo XX, donde, para Las Palmas de Gran Canaria no se identifica ninguno.
- Elementos mecánicos de paso, donde resultaban cuatro para Las Palmas de Gran Canaria, que combinan ascensores y escaleras localizados en los entornos de contacto de la terraza baja.

Lo anterior permite contextualizar la relevancia del peatón en el escenario de movilidad reciente en el que, tal como concluye Machín Gil, más que identificarse una red peatonal, resultan pequeñas redes faltas de conexión.

En este sentido, los principales rasgos formales/estructurales que aparecen en la huella peatonal de las ciudades estudiadas son, en general, una cierta desarticulación de los elementos peatonales dentro del conjunto urbano, es decir, globalmente carecen de una estructura que los articule en un conjunto cohesionado. Son mayoritariamente pequeñas redes desconectadas entre sí. (Machín, 2015, pág. 68)

No obstante, el autor apunta también a la mejora de este escenario a partir de ejes litorales que conectan extremos de la ciudad, coincidentes, en el caso de Las Palmas de Gran Canaria, con el Paseo de Las Canteras (suroeste – noreste) y la Avenida Marítima (norte – sur), en Ciudad Baja; con un tercer eje peatonal, circunscrito fuera de la terraza baja, pero emplazado

en el borde de contacto entre esta y la terraza alta, en la zona media del cantil litoral, materializado a través de la vía denominada Paseo de Chil.

Pero de vuelta a los detalles, y sin perder de vista la caracterización de las infraestructuras derivada de la exposición del Machín Gil, el PMUS de la localidad (2012b) agrega información del perfil de movilidad. Esto es, por ejemplo, que los desplazamientos a pie por motivo de estudios representaban, a principio de la pasada década, un 5,20% del conjunto, con cierta distancia de los valores resultantes para los principales motivos: compras (23,10%), asuntos personales (17,80%), trabajo (16,40%) y ocio (15,70%). En este sentido es que el tiempo de viajes por motivo de estudios no mostraba una relación estrecha para tiempos superiores de 30 minutos y tampoco resultaba especial diferencia entre las restantes franjas de menor duración a la citada.

Además, esta misma referencia apuntaba que, en general, el peso de estos desplazamientos dentro de una misma zona de transporte (ver Ilustración 7 en CAPITULO I) representaba el 36,20% de los viajes, frente al 63,8% que relacionaba desplazamientos entre zonas. Así, con respecto al origen de estos desplazamientos, las zonas de transporte con mayor porcentaje de generación se relacionan a la macrozona que para la presente investigación se ha denominado Ciudad Baja, como ocurre para los datos de destino de estos viajes. Una modalidad cuya recurrencia se tornaba equilibrada entre el carácter puntual o no habitual y el recurrente o habitual, ligeramente más elevado en el segundo caso (45,8% frente a 54,2% respectivamente).

8.4.2. Ciclable

Con relación a la bici se conoce que, en el momento de aplicación de la encuesta el servicio público de préstamo disponible y la infraestructura vinculada tenían características diferentes a las que se dan en la actualidad. Así, por aquel entonces, el servicio estaba conformado por unos 150 vehículos vinculadas a una veintena de estaciones, cuyo uso ya venía funcionando con limitación horaria de un primer tramo temporal gratuito, cuyo acceso dependía de un bono de transporte sin contacto o de una aplicación móvil.

Pero, hasta el año 2021, los cambios que se han ido sucediendo no han dejado atrás a este servicio, que se ha visto renovado con un nuevo sistema al que se vinculan hasta 400 bicis disponibles, algunas de ellas asistidas para facilitar el tránsito por zonas orográficamente complejas. En esta ocasión, un servicio de pago con diferentes abonos que cubren la limitación

horaria máxima de hasta treinta minutos por uso, con medio centenar de estaciones y más de medio millar de anclajes repartidos, eminentemente, en la plataforma baja de la ciudad, a excepción de dos estaciones previstas para bici eléctrica. (SAGULPA, 2021)

Si bien el préstamo ya presentaba limitaciones para la población menor, con la renovación del servicio surgen nuevas condiciones de prestación que determinan requisitos para los usuarios, entre los que se encuentra la prohibición expresa a menores de 14 años y excepciones para mayores de esta edad y menores de 18. Aspectos que, en cualquier caso, llevan a reconocerse como un servicio fuera del alcance de la población que se integra en la presente investigación.

ARTÍCULO 3. REQUISITOS DE LOS USUARIOS.

1. Podrán darse de alta como usuarios del SPB las personas físicas mayores de edad y, a estos efectos, se den de alta como usuarios, siguiendo el procedimiento descrito en las condiciones de uso elaboradas por la empresa gestora del servicio, aceptando expresamente las condiciones de este.

2. Queda expresamente prohibida el alta en el servicio y la utilización de bicicletas a menores de 14 años.

3. Los menores de 18 años, pero mayores de 14 años podrán darse de alta como usuarios del SPB siempre que conste la necesaria autorización, debidamente rellenada y firmada por un padre/madre o tutor del menor, que recogerá la correspondiente declaración de asunción de responsabilidad a favor del menor, así como la copia del DNI de ambos. En dicha autorización se autorizará a cobrar los importes/cargos del servicio en la tarjeta bancaria de la que sea titular el padre/madre o tutor del menor. No se tramitará alta como usuario en este caso hasta que el SPB no haya recibido la documentación indicada, debidamente cumplimentada.

(Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, 2018, pág. 4).

En cualquier caso, desde la renovación del servicio en el año 2018, los datos que maneja la entidad municipal encargada de su gestión, así como las declaraciones publicadas en su portal web, apuntan a la consolidación de este medio de transporte urbano en la ciudad, con tendencia ascendente de los valores mensuales. Cifras que, para el año 2018, alcanzaban los 20.000 usuarios, mientras que solo para el primer semestre de 2019 ascendía a más de 27.000; con más de 8.500 y 12.300 usuarios activos respectivamente; una media de usos diarios que superaba los 560 y 682 viajes para cada período de referencia y más de 120.000 préstamos anuales para 2018, o, lo que es lo mismo, viajes registrados en esta opción modal, solo en lo que al servicio público se relaciona (Observatorio de Movilidad de Las Palmas de Gran Canaria, 2020).

En este sentido, el Informe de Movilidad al que se ha hecho referencia anteriormente señala que, hasta el año 2018 la longitud de la red ciclable quedaba limitada a una longitud de itinerarios ciclistas de 15,9 kilómetros con alcance a un 26,5% de la población residente en una distancia de <300 metros; mientras que el primer semestre de 2019 se cerraba con 25 kilómetros de itinerarios y una cobertura poblacional del 38,4%.

Los anteriores son datos que evolucionan positivamente con motivo de la materialización del Plan Director de la Bicicleta (Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, 2012c), que sigue la previsión de reconfiguración de itinerarios para la plataforma baja de la ciudad, con pretensión de ser ampliada en continuidad hacia Ciudad Alta (Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, 2016). Una afirmación que se desprende de la comparativa entre la realidad a pie de calle y la propuesta inicial de principios de la pasada década (Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, 2012a).



Ilustración 26.- Representación de la red ciclable en ejecución. Fuente: (Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, 2016).

En particular, y para mayor detalle, a partir de la Ilustración 27 se identifica cómo, para enero del año 2020, la red ejecutada no alcanza la totalidad de la prevista (Ilustración 26), aunque la cobertura a 300 metros alcanza casi la totalidad del continuo urbano de la Ciudad Baja.

Con todo esto, la información que facilitase el PMUS (2012b) acerca de este tipo de desplazamientos no ha sido actualizada, por ejemplo, con relación a los motivos de los viajes en bici. En este sentido, aunque haya podido resultar la obsolescencia tras los cambios en el servicio público de préstamo y el aumento de la red ciclable, no deja de resultar de interés saber que el referido plan señalaba este tipo de desplazamientos como poco significativo y que la relación con los estudios se veía limitada a menos de un 7,00% frente a los mejores datos que se vinculaban al ocio (32,79%) y a los asuntos personales (23,74%).

Se trataba de viajes que, en algo más de tres cuartas partes se realizaban entre zonas de transporte, donde el orden de las zonas según la representatividad del origen de estos desplazamientos se relacionaba con las macrozonas que en esta investigación se han denominado La Isleta, en primer lugar (17,69%); Ciudad Baja, en segundo (10,14%); y Ciudad Alta en tercero (7,58%). Se trataba, además, en general, de viajes con carácter puntual o no habitual que suponía menos de un tercio con carácter recurrente (31,30%); donde la duración

temporal resultaba mayor que la de los desplazamientos a pie y entre las que los viajes relacionados a la movilidad por estudios se limitaban, en su totalidad, a una duración de entre 10 y 20 minutos de desplazamiento.

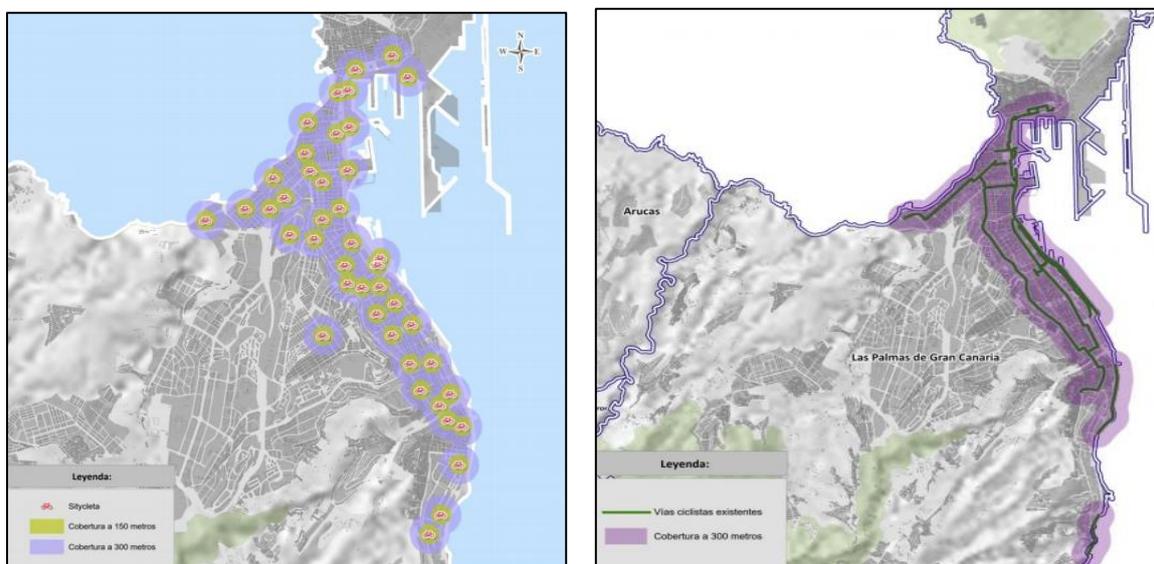


Ilustración 27.- Cobertura del sistema público de alquiler de bicicleta (izq.) y de la red ciclista (dcha.).
Fuente: Observatorio de Movilidad de LPGC (2020).

Sin más información que aporte claves para conocer la relación de esta modalidad de transporte con respecto a la población de interés, cabe mencionar que, desde los últimos años de la pasada década, se viene convocando un espacio de participación ciudadana en el que se integran políticos y técnicos del consistorio municipal, así como representantes de colectivos y plataformas ciudadanas y de entidades privadas. Un medio de comunicación directa en el que, si bien se ha tratado la estrategia local acerca de la infraestructura ciclable y del servicio público de préstamo de bici, así como de la demanda real y potencial de uso de este transporte, la Mesa de la Bici no cuenta con representación del colectivo poblacional de menor edad, de estudiantes, familias u otros perfiles relacionados, según se conoce de primera mano.

8.4.3. Transporte público colectivo

Por otra parte, en lo que a transporte público colectivo se refiere, el Informe de Indicadores del Observatorio de Movilidad (2020) señala que, para el año 2017, operaban en el municipio un total de 43 líneas urbanas (Guaguas Municipales) y 6 interurbanas (Global). Estas son cifras que, hasta la actualidad, no reflejan cambios sustanciales, con un aumento reducido de las primeras hasta las 47 líneas para el primer semestre de 2019, a las que ha

acompañado, además, un aumento del número de paradas físicas, que ha pasado de 798 en el año 2017 a 824 en el primer semestre de 2019, cuya distribución puede observarse en la Ilustración 28, donde además se representa la cobertura a 150 y a 300 metros.

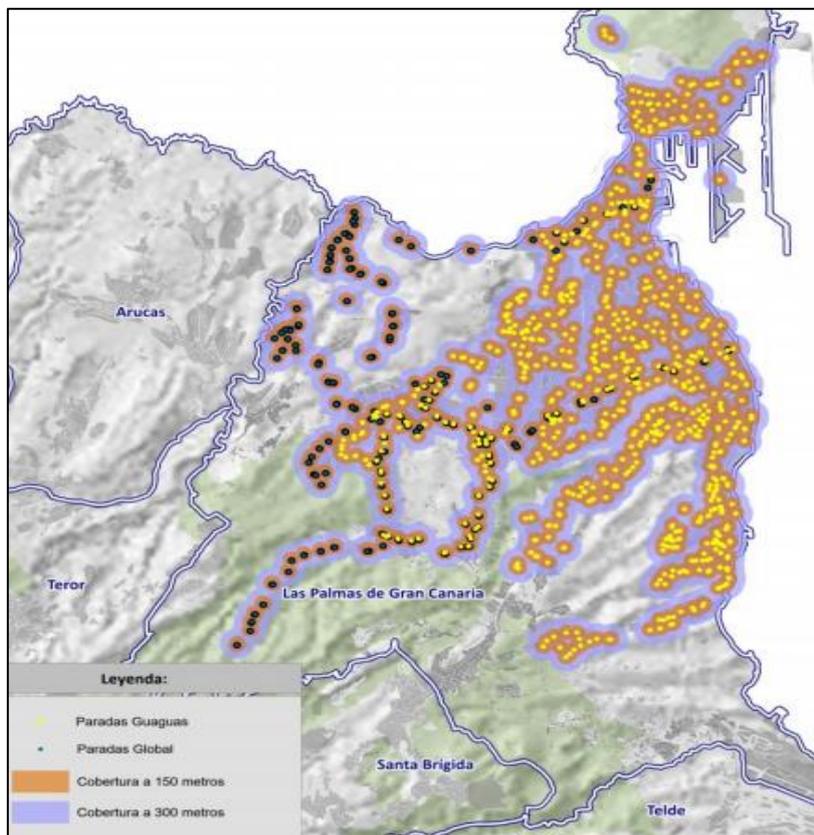


Ilustración 28.- Paradas de transporte público colectivo y cobertura de los servicios urbano e interurbano. Fuente: Observatorio de movilidad LPGC (2020).

De ello se reconoce cómo las macrozonas de Ciudad Baja y Ciudad Alta cuentan con la mayor densidad ligada al transporte de carácter urbano, sensiblemente más reducida en Riscos y La Isleta; mientras que el más amplio descubierto queda en las zonas de periferia, entre las que se reconoce que el acceso a estos servicios en Periferia Sur no alcanza siquiera a ser semejante al resto de macrozonas de la periferia en las que, a excepción del entorno de Tamaraceite – San Lorenzo, queda servido por líneas interurbanas que enlazan mediante unos pocos ejes viarios.

El Informe del Observatorio (2020) acompaña lo anterior a cifras de cobertura poblacional que, para el año 2018, alcanzan el 75,70% a 150 metros de parada para el servicio urbano y a 14,6% para el servicio interurbano; mientras que, a 300 metros la cobertura resulta ligeramente mayor, hasta alcanzar el 89,70% en urbano y 29,5% en interurbano. Una

información que, de cualquier modo, no cambia la situación en la que las periferias mantienen menor alcance, con un hecho particular para el caso de Periferia Sur, que queda fuera de la cobertura conjunta que alcanzan los dos servicios a 150 metros (78,80%) y a 300 metros (92,40%).

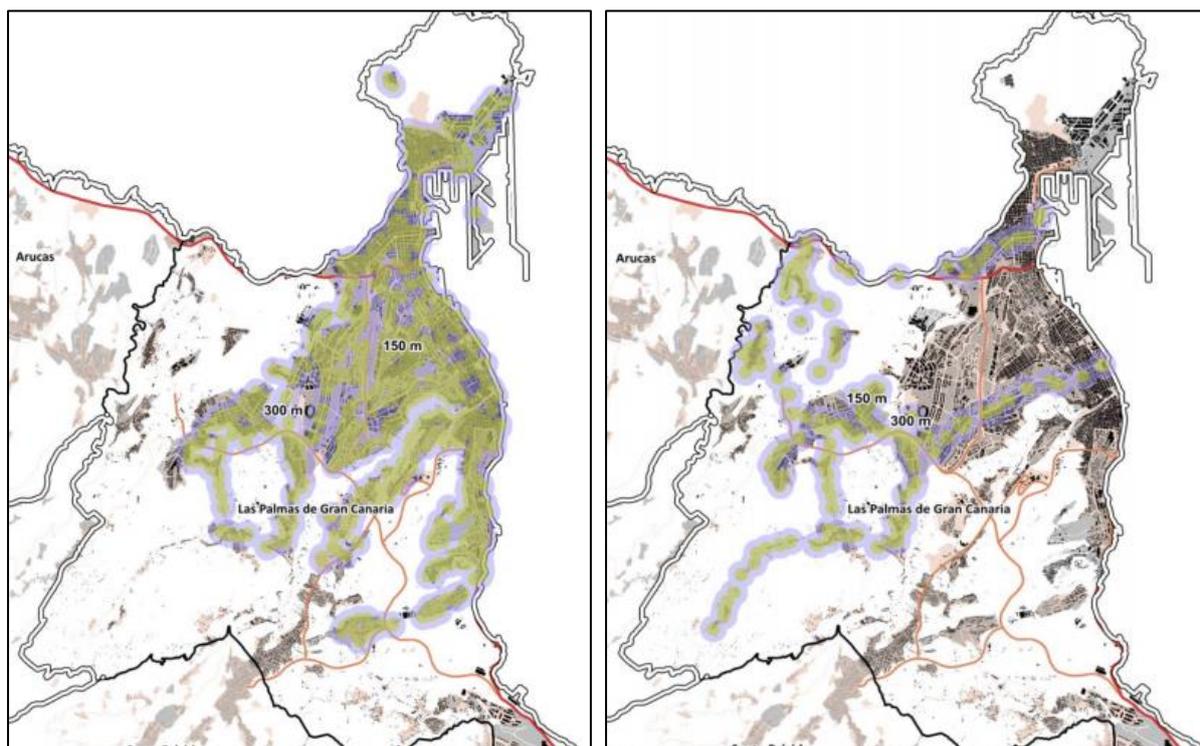


Ilustración 29.- Cobertura de la red de transporte urbano (izq.) e interurbano(dcha.). Fuente: Observatorio de movilidad LPGC (2020).

Cabe señalar que La oferta de los servicios de transporte público colectivo cuentan con opción a transbordo entre líneas y opción de pago mediante tarjeta de transporte vinculada, en el caso del servicio urbano, a estudiantes; y el caso del servicio interurbano, a población joven y a población residente, en los que podrían integrarse la población de interés con la que se trabaja la presente investigación.

A pesar de esto, no se dispone de información pormenorizada de la demanda por grupos poblacionales, si bien, de vuelta al Informe del Observatorio de Movilidad (2020) se conoce que, en general, esta modalidad de transporte viene registrando un aumento de viajeros en el servicio urbano, al menos, desde el año 2013 y hasta 2018. Una cifra que ha pasado de los 34,7 millones de viajes en 2017 (Observatorio de Movilidad de Las Palmas de Gran Canaria, 2020) a 38,5 millones en 2019 (Guaguas Municipales S.A., 2020).

Ante este escenario en el que la demanda del servicio evoluciona favorablemente, únicamente ha sido posible encontrar algo más de información en el PMUS (Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, 2012b), por lo que, aunque no sirva de reflejo de la actualidad, merece la pena conocer que, para los estudiantes, para entonces, la recurrencia de los viajes de los estudiantes en esta modalidad resultaba como movilidad obligada, al igual que la del colectivo de población ocupada, donde los viajes diarios suponían un 56,40% para el colectivo en cuestión; el 22,80% resultaban de carácter puntual a lo largo de la semana; y el 20,80% con carácter esporádico.

Pero, además, es aquí donde encontramos otros datos de interés, pues la misma fuente refleja resultados del análisis de relación entre motivo de viaje y ocupación del viajero, donde los estudiantes presentaban un uso mayoritario por estudios (66,00%) y, en menor medida, por ocio (22,00%). Un hecho que permite reconocer cómo, por aquel entonces, el transporte urbano colectivo era, al menos para el conjunto de población estudiante, una modalidad recurrente, aunque se desconozcan otros detalles acerca de, por ejemplo, la edad.

8.4.4. Transporte público individual

Al servicio público se completa con lo que el Observatorio de Movilidad ha denominado transporte público individual, más comúnmente reconocido como taxi. Asistido, según indica el Informe de la entidad (2020), por algo más de 1.600 licencias desde el año 2015, y al menos hasta el año 2018, alcanza, en este último, una ratio de 4,32 licencias por cada 1.000 habitantes, con un total de 57 paradas para el mismo año, en una ratio de 0,15.

Al respecto no se conocen más datos pormenorizados de carácter cuantitativo, si bien es posible agregar que, en los últimos años, se vienen produciendo negociaciones entre el consistorio municipal y el colectivo profesional a través de la Mesa Municipal del Taxi, donde se encuentran representadas las asociaciones mayoritarias del sector.

8.4.5. Vehículo privado

En último lugar, la caracterización de la movilidad urbana del ámbito de estudio concluye con la información acerca del vehículo privado. Contenido relevante en la medida en que una de las claves del modelo tradicional se vincula a esta modalidad, que determina un escenario en el que la tasa de motorización ha mantenido, en términos generales, una evolución positiva

desde el año 2013 y hasta el año 2017, siendo este último en el que se concreta la toma de información de la encuesta para el estudio de caso, tal como señala el Informe del Observatorio de Movilidad (2020). Así, para la última anualidad de referencia, la tasa ascendía a 480 vehículos por cada mil habitantes, ligeramente inferior a la correspondiente para el conjunto insular, que se situaba en 520,8 veh./hab.

A ello se relaciona la ocupación del espacio público, donde, además de la superficie destinada al tráfico rodado, se consume espacio mediante el estacionamiento, que conlleva la oferta de aparcamiento. En este sentido, el Observatorio de Movilidad apunta, en su Informe (2020), que, para el año 2018, la superficie de estacionamiento regulado suponía unas 5.233 plazas, con unas 1.068 al servicio de las motocicletas; frente a unas 2.024 plazas de gestión pública con carácter subterráneo.

Pero para conocer más información de detalle ha sido necesario recurrir, nuevamente, al PMUS (Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, 2012b), en el que se integra información territorializada que resulta reveladora. Y es que, del análisis comparativo la atracción de los viajes en transporte privado y público se observa cómo, para principio de la pasada década, los primeros de los anteriores tenían un peso determinante frente a los segundos que, por lo general, según zonas de transporte, superaba en la mayor parte de los casos las tres cuartas partes de la distribución. Un hecho que, además, acaba de resultar contundente en la medida en que, por otra parte, el PMUS reconociera que el 93,00% de los desplazamientos motorizados relacionados con el exterior se vinculaban al vehículo privado frente al resto que quedaría para el transporte público.

La ciudad de Las Palmas de Gran Canaria y el municipio en su conjunto son ámbitos en los que los sistemas de transporte se encuentran altamente orientados hacia el vehículo privado, incluso para los desplazamientos de corta distancia. (*Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, 2012b*)

Y si hubiese que añadir algún otro dato de referencia para acabar de comprender el protagonismo del vehículo privado en la movilidad de Las Palmas de Gran Canaria, este sería el de ocupación, que no alcanzaba los dos pasajeros de media, fijándose para los desplazamientos interiores en 1,19 y para los intermunicipales en 1,17.

En cualquier caso, por último, y dejando a un lado la generalidad del vehículo privado, y dado que en los resultados de la investigación se diferencia entre el coche particular y las motocicletas, en el sentido más amplio del término, a partir del contenido del PMUS (Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, 2012b) merece también ser agregado que el uso de las “dos ruedas” se relacionaba en un 4,00% a los desplazamientos por motivo de estudios y que, en general, entre los menores de 18 años, el perfil se correspondía al de la mujer, a diferencia del perfil de edades mayores.

CAPITULO IV. ANÁLISIS DE RESULTADOS

Con todo lo anterior, y ya en este cuarto capítulo del documento, cabe ahondar en los resultados del estudio de caso. Para ello, en primer lugar, se trata la información derivada del análisis de las variables relacionadas a la Encuesta de hábitos de movilidad y espacio público que, en un segundo apartado, da paso a la reflexión acerca de cómo estos resultados pueden ser tratados por la política pública a través de la formulación de estrategias de mejora.

Tal como quedó señalado en la exposición de las variables, como parte del marco metodológico, los detalles contenidos se enfocan también en dos líneas. Así, por tratarse de datos sumamente descriptivos de las dinámicas existentes, se habla de las pautas y hábitos de la cotidianidad como contexto para, a posteriori, tratar el contenido menos tangible, soportado en las experiencias, percepciones, deseos y expectativas de la movilidad escolar.

El orden propuesto es el que, en última instancia, facilita tratar la política pública como sujeto para enfrentar los retos y las oportunidades de transformación del que se ha hablado con anterioridad. La meta última del nuevo modelo de movilidad y de desarrollo, a la que busca servir este tipo de investigación, de carácter aplicado.

9. Análisis de resultados de la Encuesta

9.1. Pautas y hábitos de la cotidianidad como contexto

Formulada la caracterización del ámbito de estudio se procede a presentar, en este otro apartado de contenidos, otros aspectos clave acerca de la cotidianidad en la que se insertan los hábitos de la población escolar. Esta información, derivada de la encuesta, complementa a la del apartado anterior, de modo que, con ella, se completa el contexto socioterritorial de la investigación. El escenario general que facilitará la interpretación de los resultados del siguiente capítulo.

9.1.1. De la residencia

A partir del análisis de la distribución residencial se refleja que, con diferencia, un grupo mayoritario de estudiantes reside en Ciudad Alta. Así es que, mientras este acoge a más de una cuarta parte del conjunto, cada una de las macrozonas restantes queda limitada a una representación de aproximadamente una décima parte, aunque no todas ellas alcanzan tal proporción. En este sentido, además, se identifica que es mayor la contribución de residentes de fuera del municipio de referencia que la de algunas de las macrozonas de este último. Véase los casos de Riscos y de Periferia Centro.

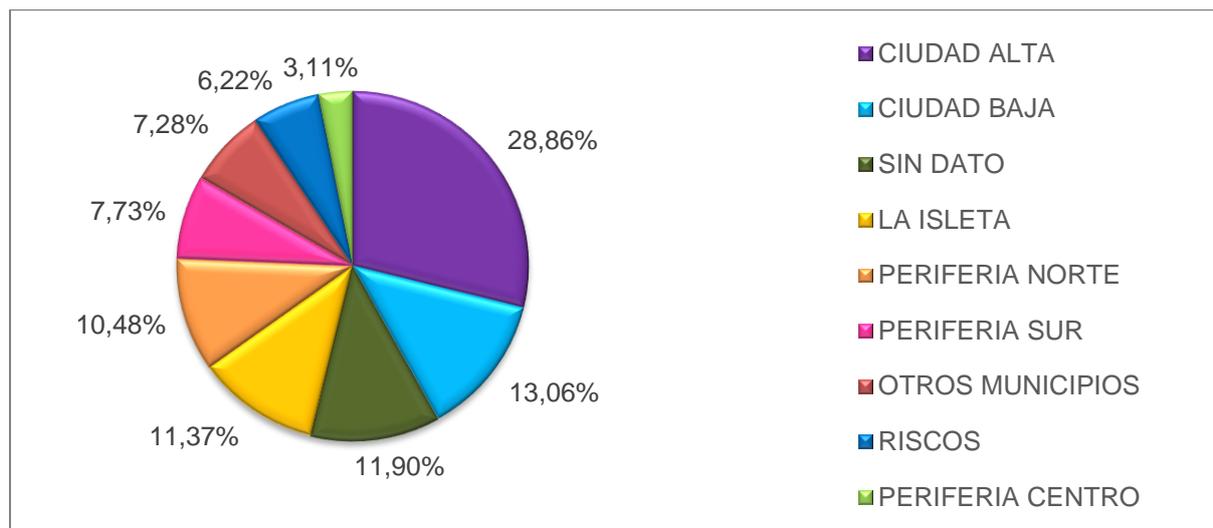


Gráfico 6.- Distribución del porcentaje de estudiantes por macrozona de residencia.

Fuente: Encuesta de hábitos de movilidad y espacio público de población escolar. Las Palmas de Gran Canaria. Curso 2016/2017. Elaboración propia.

Pero con relación a lo anterior se reconoce una particularidad en el análisis según la naturaleza de centros escolares, y es que, si bien para los casos de centros públicos y concertados se mantienen grupos mayoritarios de residentes en Ciudad Alta, la mayoría de los estudiantes de centros privados proceden de otros municipios. En este sentido es que, por tanto, se confirma que la oferta de educación privada presenta un potencial atractor para residentes fuera del municipio de estudio que incide, en mayor medida, en entornos periféricos, donde tienden a ubicarse este tipo de centro educativos.

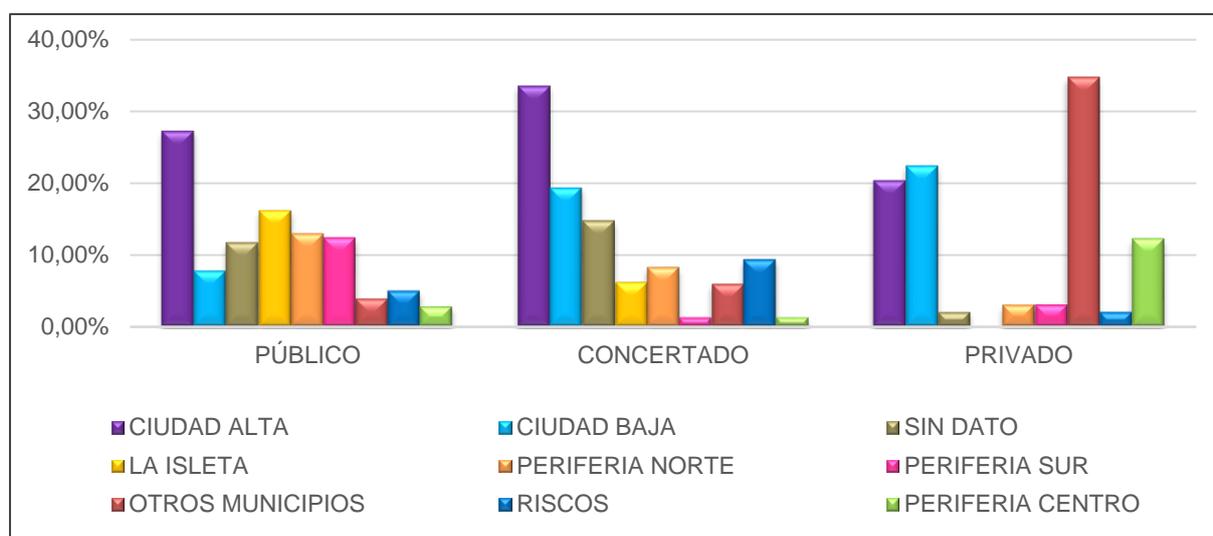


Gráfico 7.- Distribución del porcentaje de estudiantes por macrozona de residencia según naturaleza de centro escolar.

Fuente: Encuesta de hábitos de movilidad y espacio público de población escolar. Las Palmas de Gran Canaria. Curso 2016/2017. Elaboración propia.

En línea a lo anterior, el análisis combinado de distribución residencial respecto de las macrozonas de estudio permite corroborar que en algunas de estas se dan altos grados de correspondencia. Un hecho favorable que implica a La Isleta, a Ciudad Alta e, incluso, a Periferia Sur. Pero esto último resulta una excepción, pues para el conjunto de las periferias, los valores de correspondencia no se concluyen favorables. Tal es así que, en el caso de Periferia Centro, resulta que los residentes de otros municipios representan el grupo mayoritario. Un hecho que, si bien no se refleja como tal en el caso de Periferia Sur, es cierto que tampoco pasa desapercibido. Y es que, como se ha expuesto con anterioridad, en estas macrozonas se concentra la oferta de educación privada.

En cualquier caso, no desmerecen ser señalados vínculos particulares que resultan para algunas de las macrozonas. Esto es, por ejemplo, el caso de Ciudad Alta, con una contribución

notable de residentes en Periferia Norte, o el caso de Ciudad Baja respecto de residentes de Ciudad Alta: hasta casi una quinta parte en ambos casos. Y es que, como se concluye a continuación, aquí radica una de las claves que permite comprender la incidencia de la movilidad escolar en el modelo global y que, además, ayuda a dilucidar el carácter determinante de la primera respecto del segundo.

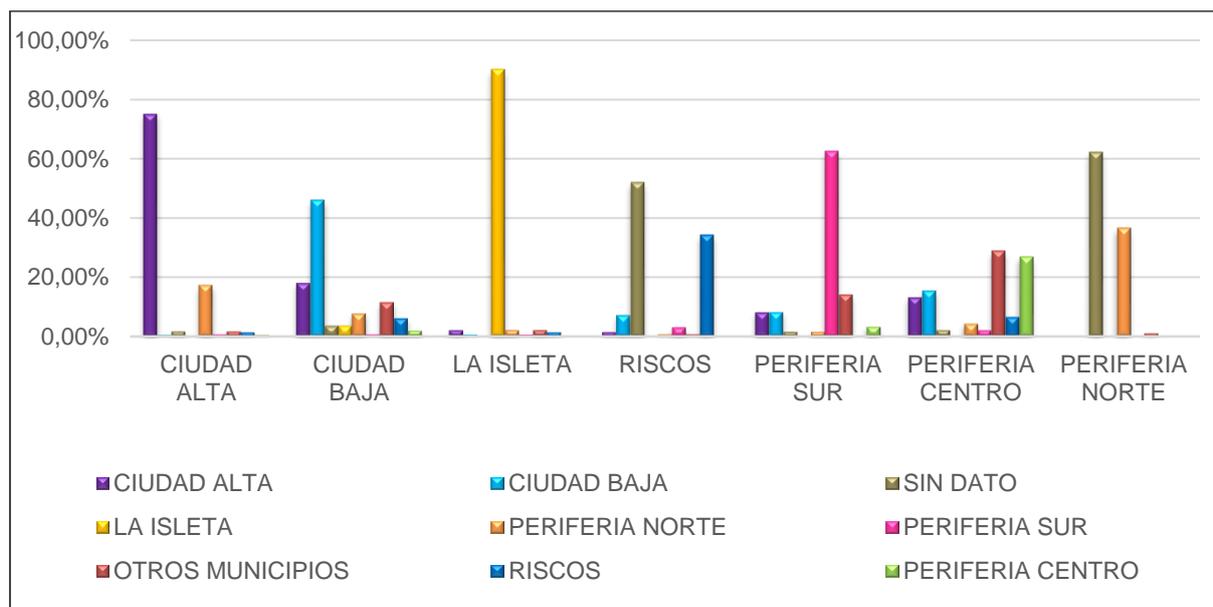


Gráfico 8.- Distribución del porcentaje de estudiantes por macrozona de residencia según macrozona escolar.

Fuente: Encuesta de hábitos de movilidad y espacio público de población escolar. Las Palmas de Gran Canaria. Curso 2016/2017. Elaboración propia.

Al respecto es que, a través de la observación pormenorizada, se ha identificado que la planificación territorial del sistema educativo está forzando desplazamientos no deseados entre macrozonas dispares. Viajes con origen – destino en diferentes macrozonas que, si bien están siendo atendidas con una oferta complementaria de transporte escolar, se desvían de la premisa de mantener la componente territorial como base de la planificación en beneficio de una política pública que abogue, de forma transversal, por la proximidad.

Esto resulta evidente, por ejemplo, en la recepción de residentes de Periferia Norte a Ciudad Alta, así como en la llegada de residentes de Riscos y de Ciudad Alta a Ciudad Baja. Son casos que, a diferencia de lo que se comentó con anterioridad sobre la llegada de residentes de otros municipios a centros privados, en esta ocasión implican a centros de enseñanza de carácter público, donde la causalidad viene determinada por la propia política pública.

No obstante, también es cierto que, como para el caso de centros privados de la periferia, el centro urbano no deja ser receptor de estudiantes de otras macrozonas sin que ello derive de forma directa de la planificación pública. Pero, en este caso, la incidencia recae en centros concertados, coincidiendo con que precisamente es en Ciudad Baja donde se concentra buena parte de esta oferta educativa.

9.1.2. De la escolarización

Para iniciar la aproximación a las características que describen la cotidianidad de los escolares se han tomado como referencia las variables de residencia y escolarización, que permiten relacionar el uso del espacio público desde el punto de vista de la movilidad por desplazamientos obligados. Además, por medio de este análisis y la combinación con el tipo de centro educativo según su naturaleza jurídica también se introducen conclusiones relacionadas a la planificación territorial del sistema educativo.

Macrozona de escolarización

Además de la relevancia propia del contenido anterior, el mismo contribuye a interpretar otros datos derivados del análisis de la distribución de la variable macrozona escolar. Así ocurre, por ejemplo, respecto del valor de escolarización en Ciudad Baja, que se presenta superior al que arroja la variable de residencia para la misma macrozona. Un hecho que se relaciona al aporte de estudiantes que tiene lugar desde otras macrozonas, anteriormente citado.

No obstante, el valor máximo de escolarización resulta también, en esta ocasión, para Ciudad Alta, a la cual corresponde un porcentaje semejante que ronda un tercio del total, a la vez que el resto de las macrozonas se mantienen con valores similares a la distribución de la variable referida a la residencia.

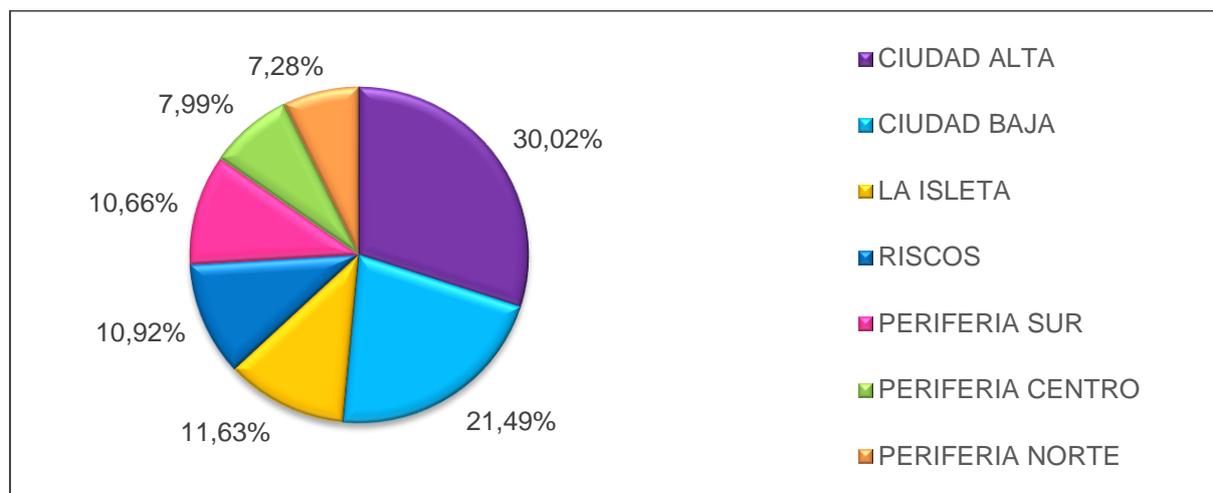


Gráfico 9.- Distribución de la escolarización por macrozona escolar.
 Fuente: Encuesta de hábitos de movilidad y espacio público de población escolar. Las Palmas de Gran Canaria. Curso 2016/2017. Elaboración propia.

Pero, de vuelta a los detalles, el análisis de la escolarización también permite añadir que, efectivamente, su incidencia en centros privados es plena respecto de la periferia. Esto es, en la medida en que los estudiantes de centros privados se relacionan a la localización de estos fuera del centro urbano, así como de la extensión urbana contigua a este.

En paralelo, además, resulta que la escolarización en centros públicos es notable en Ciudad Alta, aunque no deja de ser relevante en Ciudad Baja; y mientras que la escolarización en centros concertados se sostiene, sobre todo, en Ciudad Baja.

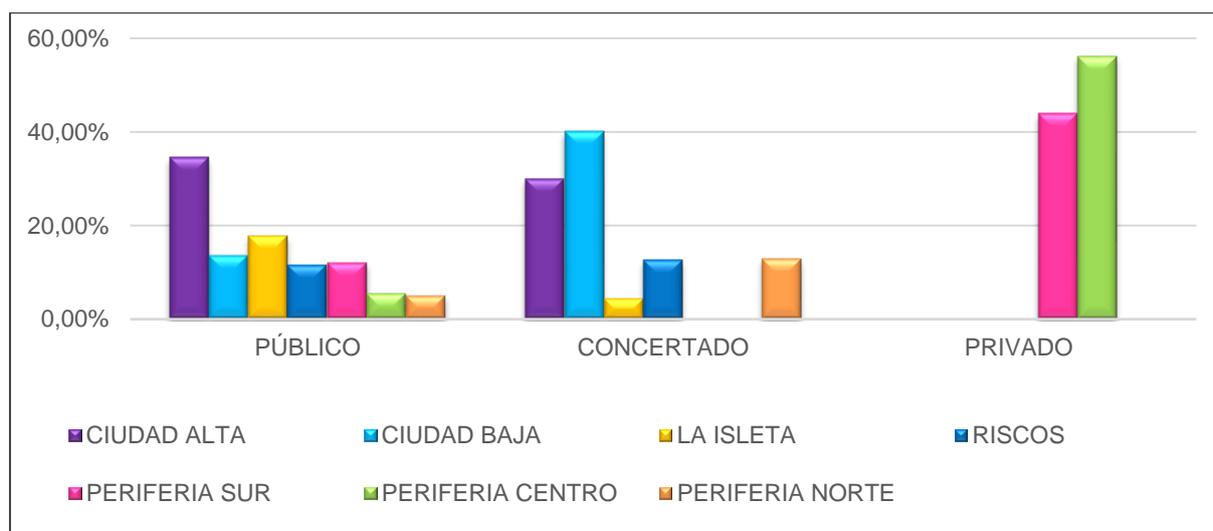


Gráfico 10.- Distribución de la escolarización por macrozona escolar según naturaleza de centro escolar.
 Fuente: Encuesta de hábitos de movilidad y espacio público de población escolar. Las Palmas de Gran Canaria. Curso 2016/2017. Elaboración propia.

En cualquier caso, es cierto que, con relación al rol emisor de las diferentes macrozonas, la mayor incidencia desde el exterior hacia macrozonas de centralidad es la que se produce desde Periferia Norte a Ciudad Alta, seguido del aporte de otros municipios a Ciudad Baja. Ello permite reconocer, por tanto, que, si bien esta última macrozona resulta potencialmente atractora para residentes en el exterior del municipio, Ciudad Alta no deja de ser un referente para la periferia y, en particular, para la macrozona que acoge el mayor crecimiento urbanístico del municipio, donde se aglutina, en relación, buena parte de los residentes del extrarradio.

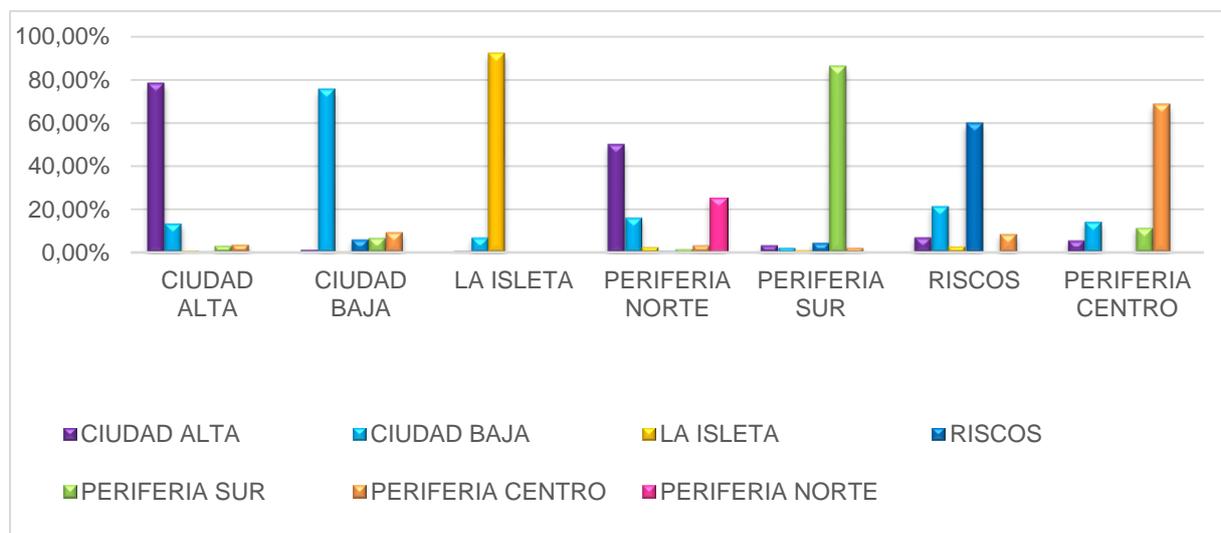


Gráfico 11.- Distribución de la escolarización de cada unidad territorial según macrozona de residencia. Fuente: Encuesta de hábitos de movilidad y espacio público de población escolar. Las Palmas de Gran Canaria. Curso 2016/2017. Elaboración propia.

Naturaleza jurídica del centro escolar

El análisis de esta variable aporta matices para comprender, aún más si cabe, la relevancia de los hechos descritos con respecto a las anotaciones que señalan la naturaleza jurídica del centro escolar. En este sentido resulta que, más de la mitad de la población escolar del ámbito de estudio se vincula a centros públicos (56,93%), que son aquellos que se han relacionado a macrozonas de centralidad como Ciudad Alta y Ciudad Baja mientras que, por otra parte, la vinculación a centros concertados alcanza un tercio de la distribución (34,37%), donde la incidencia se relacionara en mayor medida a Ciudad Baja; a la vez que la escolarización en centros privados resulta reducida, sujeta a su relación con la periferia (8,70%).

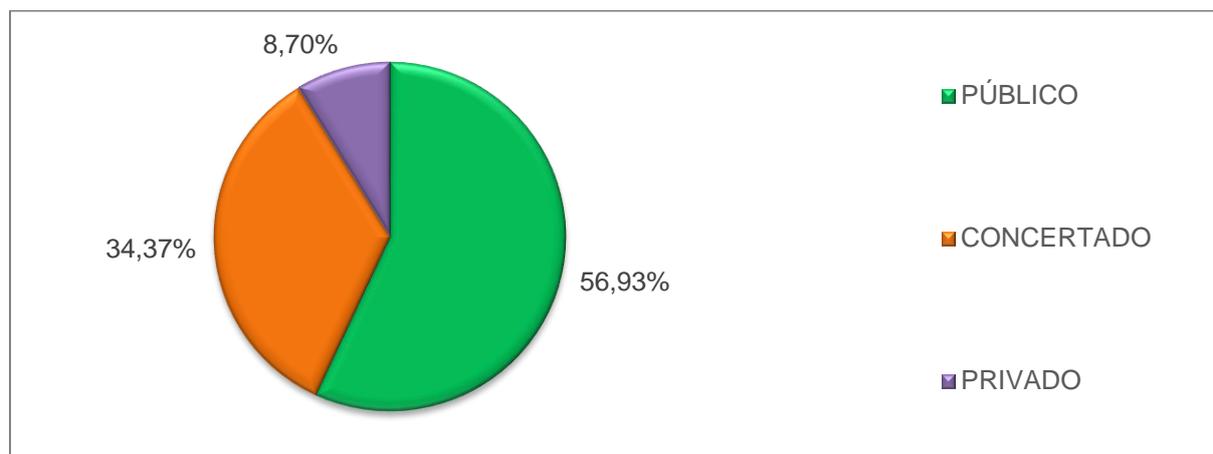


Gráfico 12.- Distribución de la escolarización según la naturaleza del centro escolar.
Fuente: Encuesta de hábitos de movilidad y espacio público de población escolar. Las Palmas de Gran Canaria. Curso 2016/2017. Elaboración propia.

Tal distribución se ajusta a la que resultase para el contexto nacional en el año 2015, donde los datos de Eurostat reflejaban la ubicación de España entre los países que menos escolarización en centros públicos registraba, incluso, por debajo de la media europea (80%). Esto último es una comparativa de valores que, aplicada al estudio de caso, arroja un resultado también negativo para el ámbito que se trata, si bien para el dato nacional la diferencia es menor que para el dato local, pues mientras que el primero supera las tres quintas partes de la distribución (60%), Las Palmas de Gran Canaria queda ligeramente por debajo de tal resultado (57%).

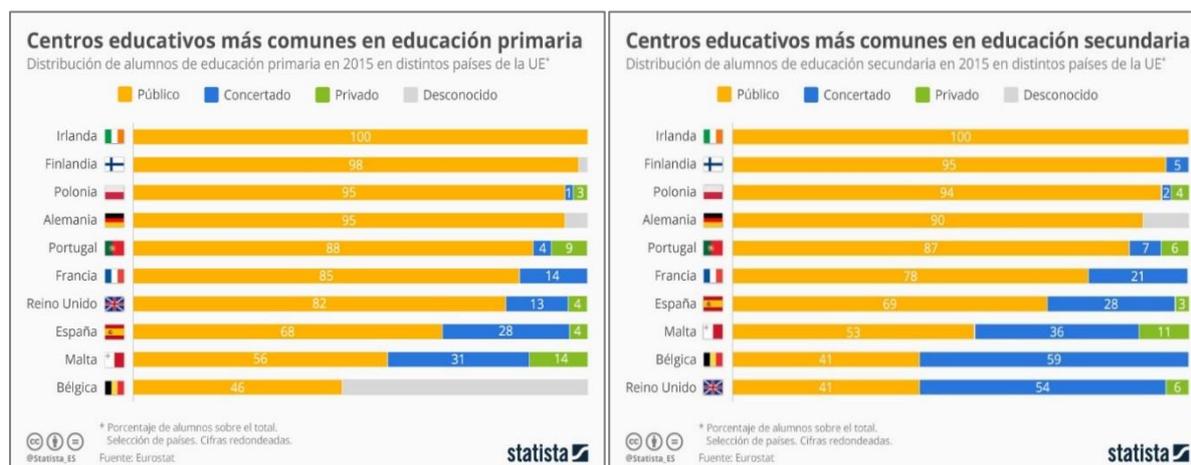


Gráfico 13.- Distribución de la escolarización según naturaleza del centro escolar por países de UE. Curso 2014/2015.

Fuente: Statista, a partir de datos de Eurostat.

Por otra parte, si se atiende a los datos pormenorizados según el nivel educativo, se comprueba que los resultados para el ámbito local, en cada categoría, se mantienen en torno a la referencia del conjunto sin diferencias notables entre la distribución de primaria y de secundaria.

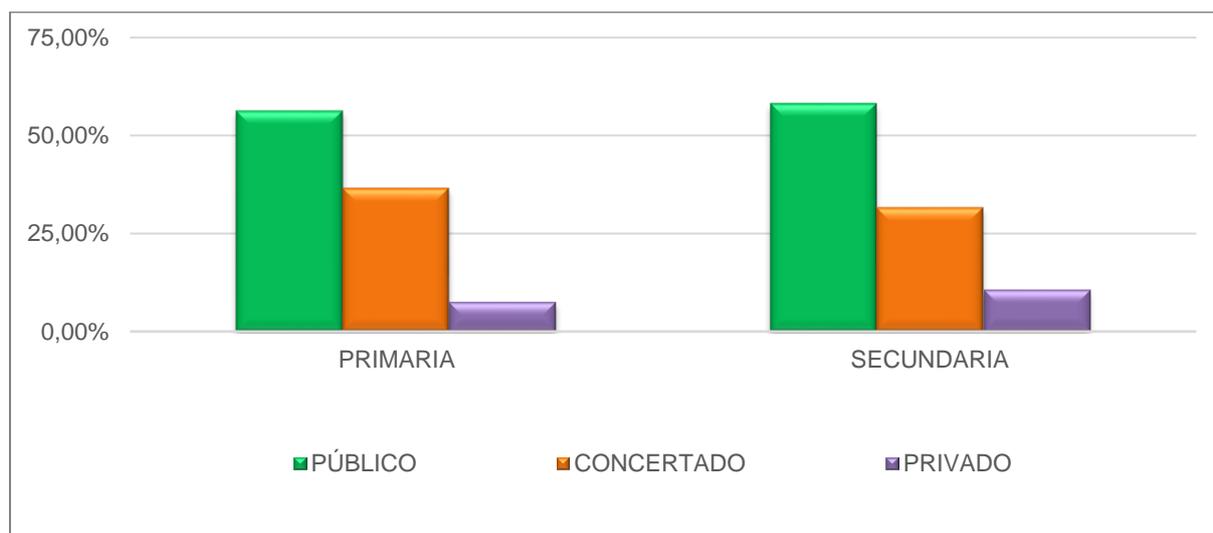


Gráfico 14.- Distribución de la escolarización según naturaleza del centro escolar por nivel educativo. Fuente: Encuesta de hábitos de movilidad y espacio público de población escolar. Las Palmas de Gran Canaria. Curso 2016/2017. Elaboración propia.

No obstante, en una comparativa de estas últimas distribuciones con respecto a la que se registrase para el mismo curso académico a escala regional en el Sistema estatal de indicadores de la educación (Gobierno de España, 2019), se observa que la escolarización en centros públicos es sensiblemente inferior en el ámbito de estudio respecto del valor resultante para Canarias. A su vez, resulta un efecto contrario para centros concertados, para los que en el conjunto archipelágico se vincula en torno a una quinta parte de la escolarización, mientras que en Las Palmas de Gran Canaria esta categoría ronda un tercio de la distribución.

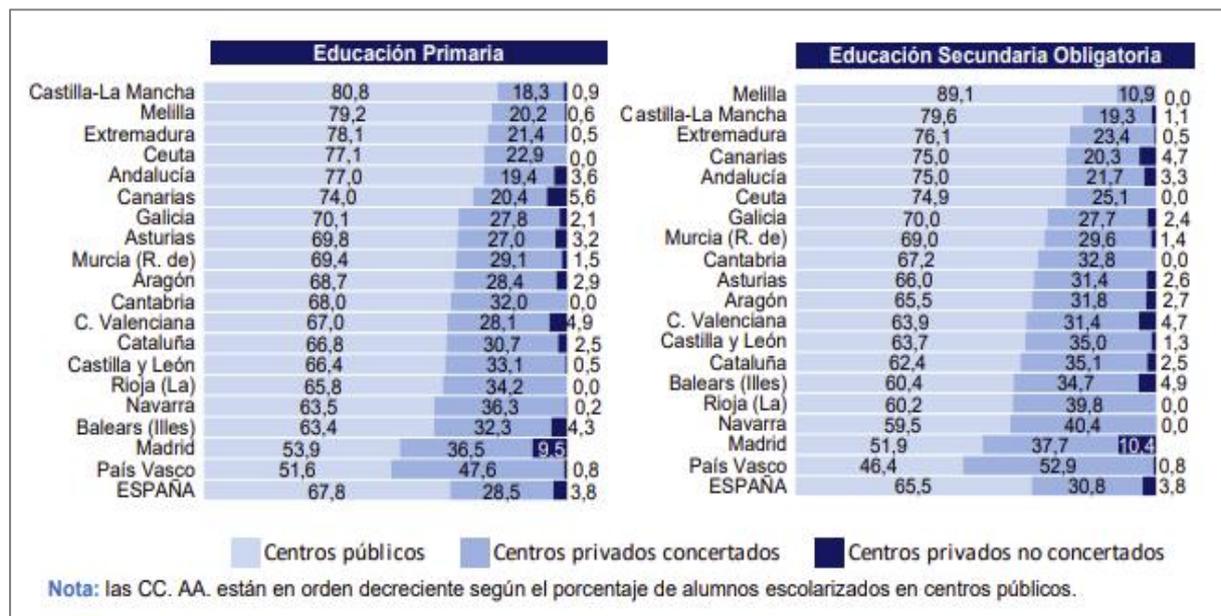


Gráfico 15.- Distribución de la escolarización según naturaleza del centro escolar y nivel educativo por CCAA de España. Curso 2016/2017.

Fuente: Gobierno de España (2019)

Pero, de vuelta a otros detalles acerca del ámbito de estudio, la distribución de la escolarización según la macrozona de residencia permite observar cómo se da un mayor aporte a centros públicos en al menos cinco de las siete macrozonas en que este se divide.

Este hecho podría parecer una cuestión sin mayor relevancia, pero la información complementaria arroja otra clave, y es que, además de la contribución a la que se apuntaba para centros privados desde otros municipios y desde periferia centro, se revela que, de entre los residentes en Ciudad Baja, alrededor de una quinta parte también contribuye a la escolarización en centros de tal naturaleza. Esto es un volumen significativo de desplazamientos con origen en la principal macrozona de centralidad urbana y destino en la periferia, por lo que se revela con ello un impacto derivado en el modelo de movilidad y, en consecuencia, de la relación que se deriva del estudiantado respecto de cómo este esté viviendo el espacio público.

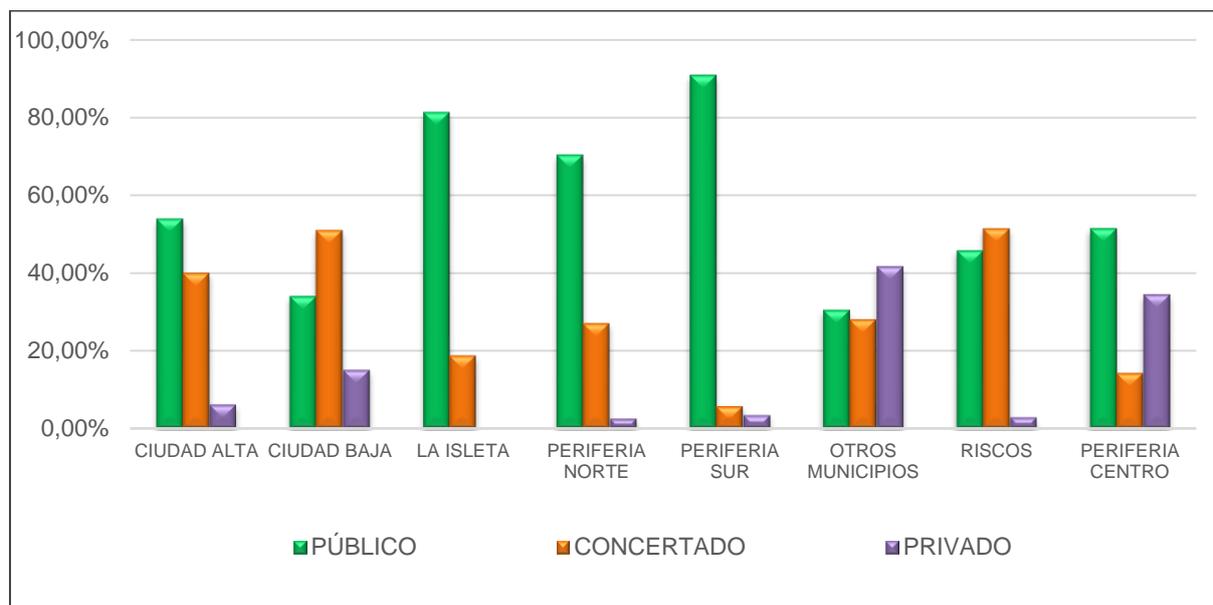


Gráfico 16.- Distribución de la escolarización según la naturaleza del centro escolar por macrozona de residencia.

Fuente: Encuesta de hábitos de movilidad y espacio público de población escolar. Las Palmas de Gran Canaria. Curso 2016/2017. Elaboración propia.

En línea a lo descrito se afirma que algunas macrozonas no solo se posicionan como emisoras de escolares sino, a la vez, también, como receptoras. Esto es algo que se ha detectado para casos como los de Ciudad Alta y Riscos, que, aunque con aportes de diferente volumen, las dos experimentan ambos roles.

De tal manera, con relación al aporte de Riscos a Ciudad Alta, resultó evidente entre los resultados anteriores, a la vez que no generó mayor relevancia, pues tal suceso tiene cabida en la capacidad que se le pueda presuponer a Ciudad Alta para atraer estudiantes de otras macrozonas a raíz de su centralidad potencial y de la variada oferta educativa que acoge. Pero, el hecho contrario, es decir, el aporte de Ciudad Alta a Riscos sí ha resultado relevante, pues cabe recordar que esta última es una macrozona que no destaca por el carácter y potencial de centralidad.

Esta evidencia ha derivado del estudio de naturaleza del centro escolar según macrozona de residencia, donde la observación del peso que tiene la escolarización concertada en Riscos ha llevado a revisar el aporte de Ciudad Baja a la escolarización en centros de tal naturaleza para esta otra macrozona. Así es que se ha comprobado que la contribución de la macrozona emisora respecto de la receptora, desde el entorno de centralidad hacia el de menor entidad, representa en torno a un 20% de sus escolares de centros concertados. Un hallazgo que, cuanto

menos, deja ver la necesidad de ahondar en los detalles del asunto que se trata para obtener resultados desde el conocimiento de la materia.

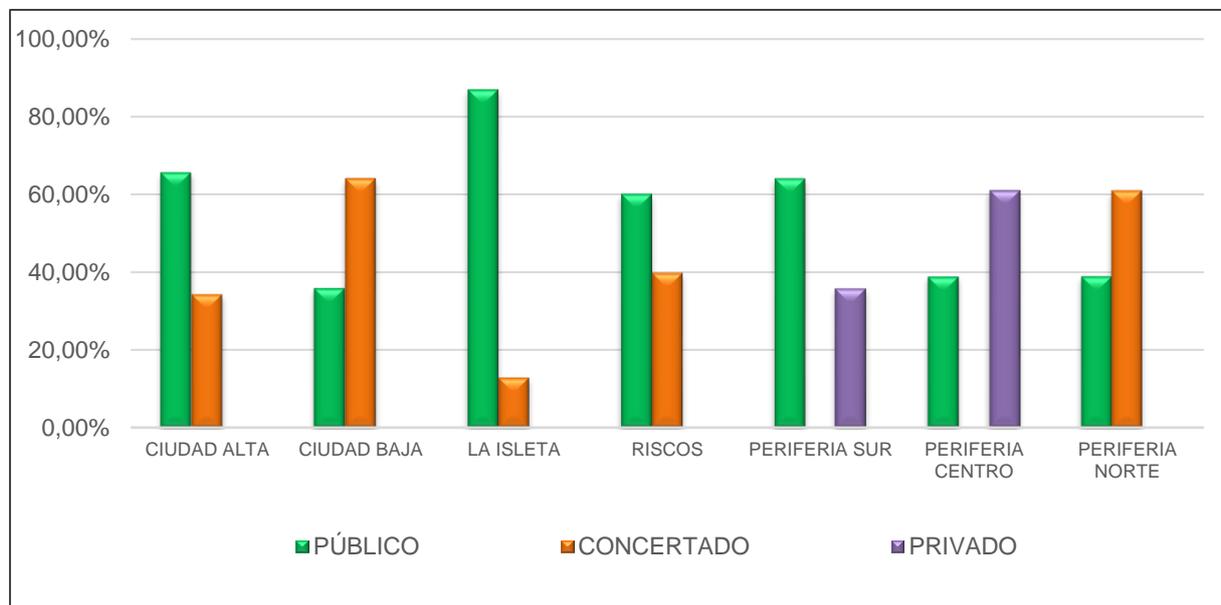


Gráfico 17.- Distribución de la escolarización según naturaleza del centro escolar por macrozona de escolarización.

Fuente: Encuesta de hábitos de movilidad y espacio público de población escolar. Las Palmas de Gran Canaria. Curso 2016/2017. Elaboración propia.

En cualquier caso, ya en clave de conclusiones acerca de esta variable, junto a lo anterior, y tomando en consideración los apuntes previos acerca de la distribución territorial de centros educativos según la naturaleza jurídica, se recupera la idea de que el perfil de escolarización descrito para el ámbito de estudio resulta desfavorable. Y es que, de obtener resultados más elevados respecto de centros públicos, al darse una distribución territorial amplia de esta oferta en zonas de centralidad y periféricas, cabrían pautas de movilidad más afines a los desplazamientos de proximidad. Una situación diferente a la que se deriva de los centros concertados que, al concentrarse en áreas de centralidad, la mayor escolarización en ellos conlleva determinantes para alcanzar pautas más sostenibles de uso del espacio público y, en particular, la mejor y mayor contribución al modelo de movilidad deseado.

Dicho de otro modo, se esclarece la vulnerabilidad del modelo de ciudad y de movilidad frente a la configuración del sistema educativo, pues lejos de favorecer la correspondencia entre residencia y escolarización, esta organización posibilita la movilidad escolar entre macrozonas. Tal es así que, si bien debe ser analizada la situación con mayor profundidad, hasta donde se ha comprobado, la relevancia del asunto va más allá de la llegada de estudiantes desde entornos

de periferia a áreas centrales, lo que pudiera entenderse una dinámica propia del potencial atractor de centros urbanos. Ello es, incluso, como se ha señalado, la propagación de desplazamientos hacia entornos de menor centralidad o periféricos.

Es evidente, por tanto, que ante ambos hechos se derivan situaciones perniciosas, pero el carácter crítico resulta de las diferencias en la voluntad de atender a cada uno de los anteriores, pues la realidad es que esta sigue sujeta a una mayor atención para las áreas centrales que para los ámbitos periféricos. Se trata de un hecho que resulta de la perpetuación de los modelos de ciudad y de movilidad heredados que aún se encuentran enraizados. Un escenario en el que el diseño y la materialización de la política pública continúan basados en el modelo monocéntrico, arraigado a la idea de ciudad como continuo urbano que se extiende desde el centro histórico de referencia para la municipalidad. En definitiva, un contexto en el que la planificación del desarrollo urbanístico de la periferia tampoco ha sido suficiente para hacer extensa y adaptar la política pública local a las necesidades diversas de las diferentes realidades del municipio.

Motivo de elección del centro escolar

En último lugar, la variable de elección del centro escolar pone fin al estudio de la escolarización. Para esta, entre las categorías de análisis ha de considerarse, en primer lugar, la correspondencia, pues, a pesar de que esta no responde a la planificación territorial del sistema educativo, sí que representa lo que los estudiantes perciben acerca el centro educativo con relación a la sinergia entre la localización de su residencia y del centro de estudios que, en cualquier caso, debiera guardar relación estrecha con lo que derivase de la referida planificación.

Así, como primera aportación al respecto, se confirma que la relación no es tan estrecha, pues el valor resultante para esta categoría no alcanza siquiera la mitad de los casos. En su defecto, al menos otras dos categorías aglutinan aproximadamente el mismo peso porcentual que la anterior, entre las que se encuentran la escolarización de otro familiar y otras razones.

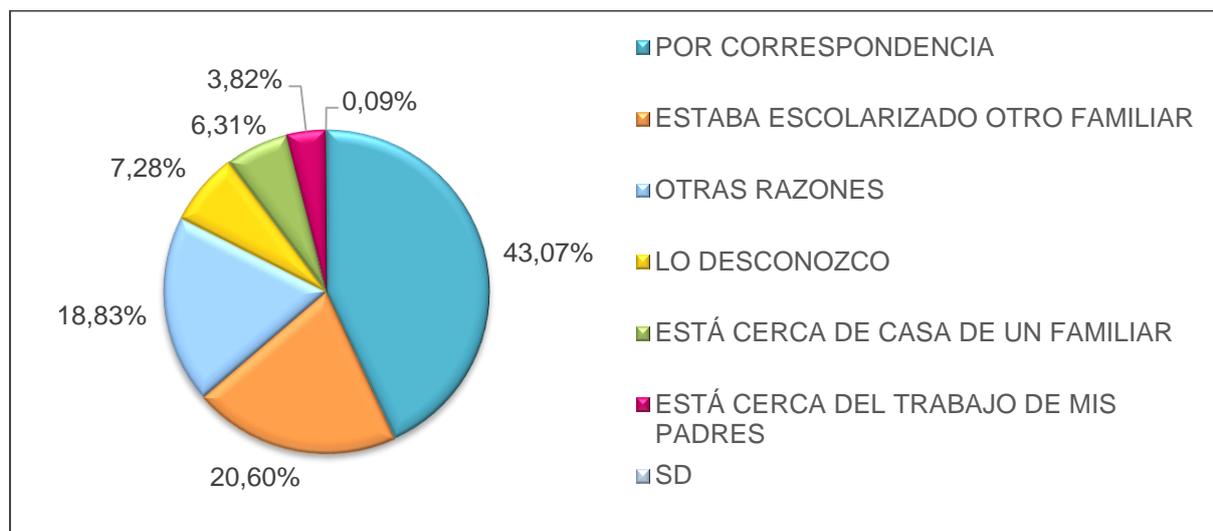


Gráfico 18.- Distribución de la escolarización según motivo de elección de centro escolar.
 Fuente: Encuesta de hábitos de movilidad y espacio público de población escolar. Las Palmas de Gran Canaria. Curso 2016/2017. Elaboración propia.

Pero, si hay un dato que no debe pasar desapercibido de entre los anteriores, es el que se corresponde con la categoría de desconocimiento, pues esto refleja cómo, por escaso que se pueda considerarse (7,28%), al menos esta parte del estudiantado no está siendo partícipe de una decisión que, en definitiva, determina características relevantes de su cotidianidad y lo que ello conlleva para otras cuestiones como la interacción con el espacio público de referencia. Una cuestión que, en mayor medida, se relaciona a centros privados, donde el valor se aproxima a una quinta parte de las respuestas, mientras que para centros concertados y públicos se limita a la mitad y a un cuarto del anterior respectivamente.

En cualquier caso, de vuelta, parece coherente que la elección por correspondencia resulte reducida cuando, a su vez, se ha reconocido que la escolarización pública es heterogénea entre las macrozonas, a pesar de ser esta oferta la que mayor despliegue territorial presenta y la que, en consecuencia, favorece en mayor medida la correspondencia residencia – escolarización en las diferentes macrozonas. Además, se comprueba que el resultado para la categoría correspondencia, incluso, se ve incrementado en el caso quienes residen y estudian en la misma macrozona. Esto es una cuestión que, igualmente, no se puede considerar del todo favorable respecto del escenario al que se aspira si se retoma la idea de tener acceso al centro escolar en proximidad para facilitar los desplazamientos autónomos, cómodos y seguros.

Del otro lado, ocurre que, entre quienes la residencia y la escolarización se da en diferentes macrozonas, la elección de centro educativo por correspondencia es reducida, lo cual

se interpreta con relación a las asignaciones que el Mapa Escolar de aplicación prevé para estudiantes que residen en entornos dispares del que resulta para la localización del centro escolar en cuestión.

En contraposición, resulta que entre este grupo de estudiantes para los que difiere la macrozona de residencia y de escolarización, la elección por escolarización previa de otro familiar y por otras razones representan, justamente, lo que para los estudiantes con correspondencia suponía la elección motivada por esta otra categoría. Un hecho que, en definitiva, y junto a lo anterior, lleva a concluir que la incidencia de la correspondencia para elegir el centro escolar entre quienes viven y estudian en una misma macrozona se ve reemplazada por motivos socioeconómicos (estaba escolarizado otro familiar), o relacionados al capital social y cultural (otros motivos), en línea a la clasificación manejada por Urquizu (2008).

Más allá de lo expuesto, en otro orden y antes de ahondar en más conclusiones al respecto, acompañan otros resultados acerca del motivo de elección del centro escolar.

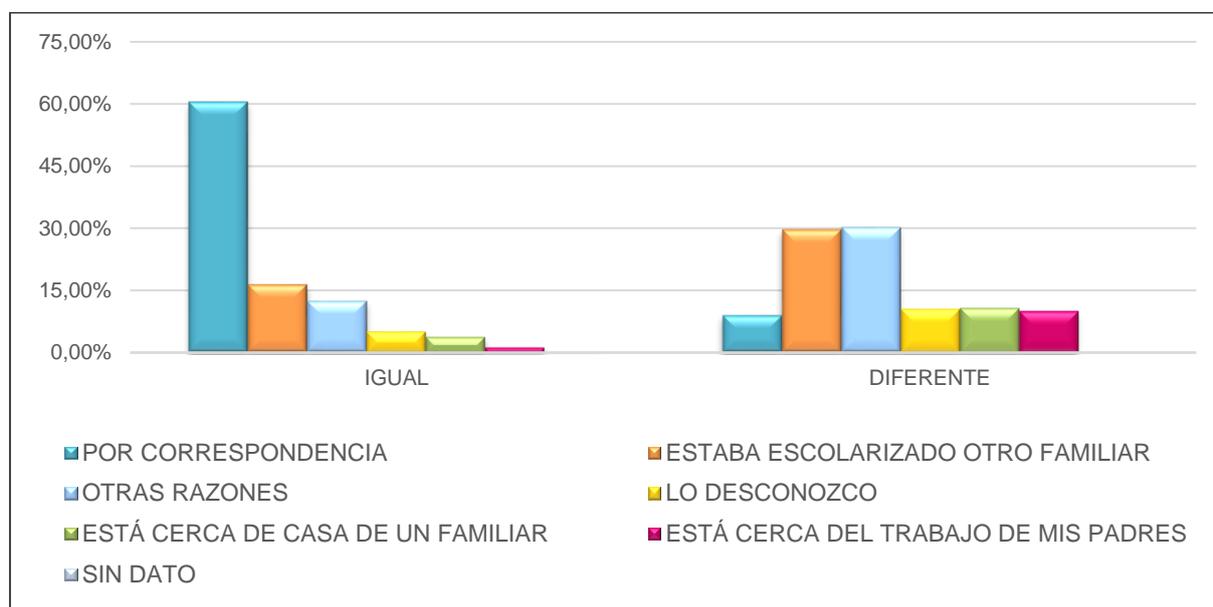


Gráfico 19.- Distribución de la escolarización según motivo de elección de centro escolar por correspondencia entre macrozona de residencia y de escolarización.

Fuente: Encuesta de hábitos de movilidad y espacio público de población escolar. Las Palmas de Gran Canaria. Curso 2016/2017. Elaboración propia.

En este caso, también con relación a las macrozonas, pero de residencia, se conoce que la correspondencia es más afín para residentes en La Isleta, con una aproximación relativa de los valores que la misma categoría alcanza en los casos de Periferia Sur y Ciudad Alta. Tres

macrozonas en las que se vincula a la elección por correspondencia más del 50,00% de los casos. Esto son entornos en los que se pueden identificar fácilmente áreas de carácter obrero o popular, con cierta marginalidad. Aspectos que se desligan del perfil característico de barrios localizados en macrozonas como Ciudad Baja o de Periferia Centro, donde la elección por correspondencia resulta, como en otros casos, inferior al 50,00% de la distribución, y la elección por motivos socioeconómicos o de capital social y cultural alcanzan al menos, en ambos casos y para cada una de estas últimas categorías relacionadas, al menos una quinta parte de la distribución de la macrozona.

De cualquier modo, es oportuno señalar que esto último ocurre también para residentes en Riscos, que siendo una macrozona cuyas características socioeconómicas se asemejan más a las del primer grupo descrito, refleja un comportamiento de la distribución más semejante al de la macrozona contigua de Ciudad Baja. Un hecho que, a priori, junto a lo analizado hasta el momento, lleva a pensar que, efectivamente, estas dos macrozonas presenten un vínculo particular.

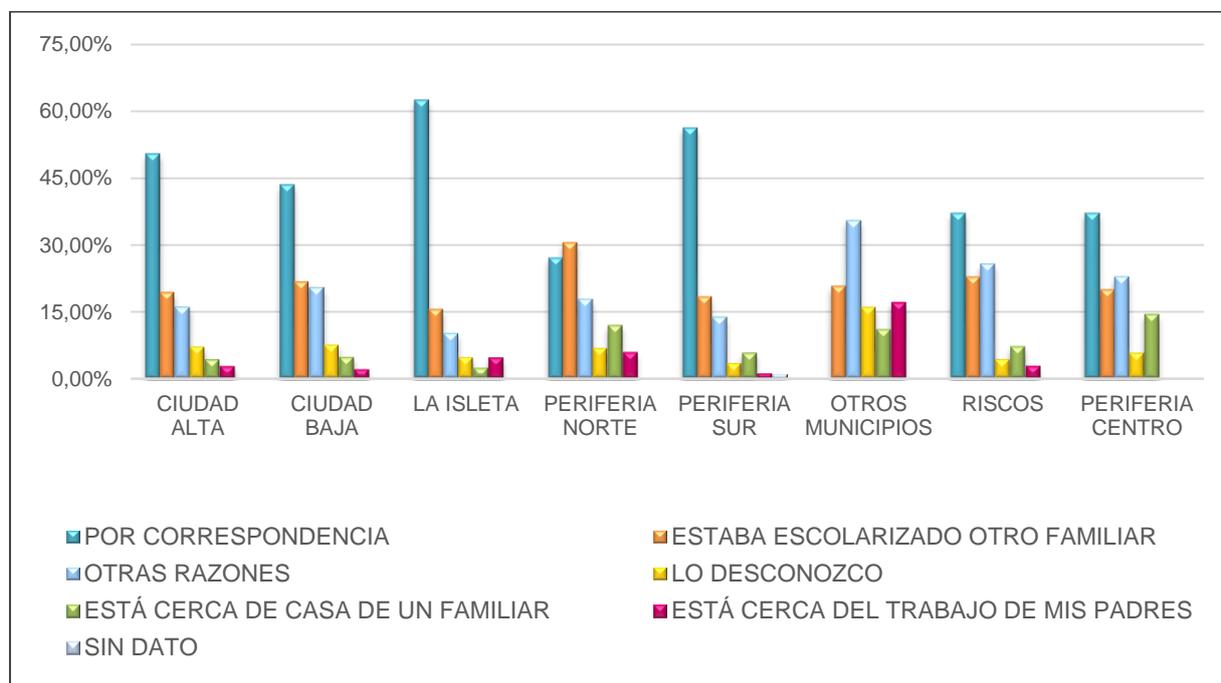


Gráfico 20.- Distribución de la escolarización según motivo de elección de centro escolar por macrozona de residencia.

Fuente: Encuesta de hábitos de movilidad y espacio público de población escolar. Las Palmas de Gran Canaria. Curso 2016/2017. Elaboración propia.

Las aportaciones realizadas hasta el momento resultan clave para comenzar a extraer otras conclusiones que van más allá de la caracterización. Ahora es posible reforzar hechos

constatados a partir de las semejanzas que se van dilucidando entre algunas de las macrozonas, lo que se comprende como casos de afinidad. Tal es así que, desviando la atención al análisis del motivo de elección por macrozona escolar, se reiteran semejanzas entre La Isleta y Ciudad Alta, en este caso, por la representatividad de la categoría de elección por correspondencia, aunque, en esta ocasión, además de Periferia Sur, también se aproxima a los anteriores el valor de Riscos. Pero en esta ocasión la interpretación invita a retomar la variable de naturaleza jurídica del centro escolar y a reflexionar sobre los resultados de la interacción entre ella y la que centra el interés en este momento: elección por macrozona escolar.

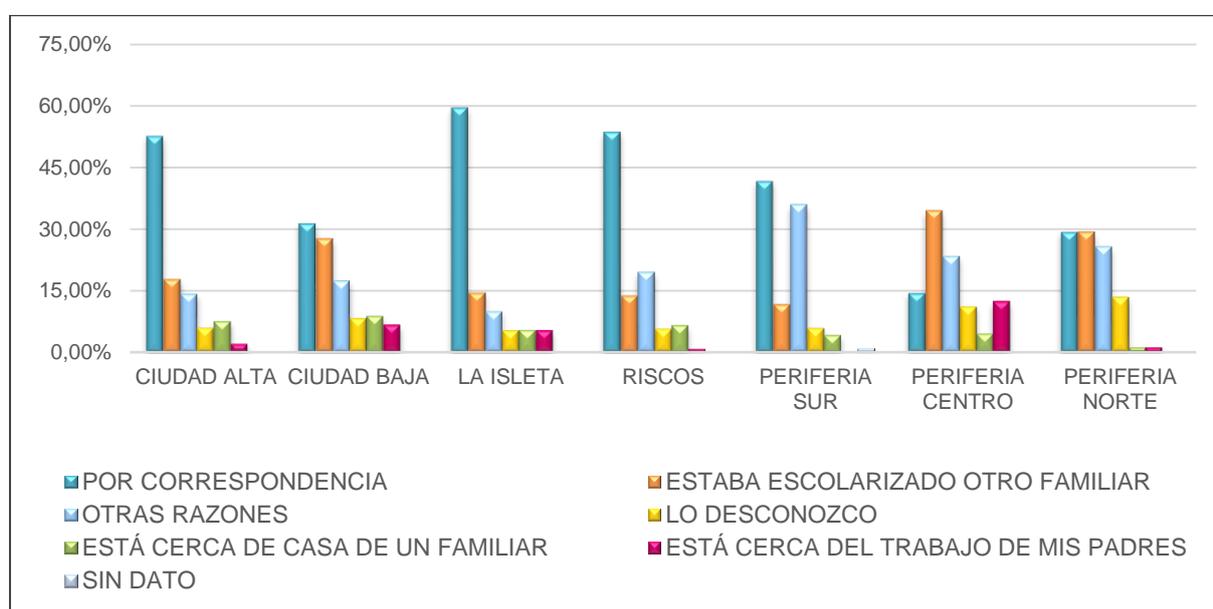


Gráfico 21.- Distribución de la escolarización según motivo de elección de centro escolar por macrozona escolar.

Fuente: Encuesta de hábitos de movilidad y espacio público de población escolar. Las Palmas de Gran Canaria. Curso 2016/2017. Elaboración propia.

Al respecto es que se manifiestan con claridad algunos hechos reveladores. Ejemplo de ello es el modo en que la elección de centro por motivo de correspondencia para centros públicos destaca para todas las macrozonas aglutinando, al menos, un tercio de la distribución en cada caso. Tal es así que, como situaciones excepcionales, únicamente captan la atención el caso de Periferia Centro y de Ciudad Baja en la medida en que la primera responde al único caso donde la correspondencia no alcanza las dos quintas partes de la distribución, a la vez que se impone la elección relacionada al emplazamiento laboral de progenitores; mientras que, para la segunda, es el valor de la motivación por otras razones el que se hace notar.

Con relación, aún cabe concretar un aspecto característico de tales circunstancias, y es que, por ejemplo, con respecto al caso de Periferia Centro, a pesar de no tratarse de una macrozona de centralidad, algunos centros educativos son clave para centros de trabajo en los que se aglutina un volumen relevante de padres y madres de familia. Esto es, por ejemplo, el Campus Universitario de Tafira de la ULPGC, la Universidad del Atlántico Medio o el Hogar de Ancianos Nuestra Señora del Pino, entre otros. Así es que, siendo la oferta educativa de periferia más limitada que en el centro urbano, y dada la heterogeneidad socioeconómica de los múltiples perfiles profesionales de ámbitos de trabajo como los descritos, se comprenden hechos como el descrito hasta que ello conlleva un resultado significativo a pesar de ser un hecho diferenciado de la generalidad.

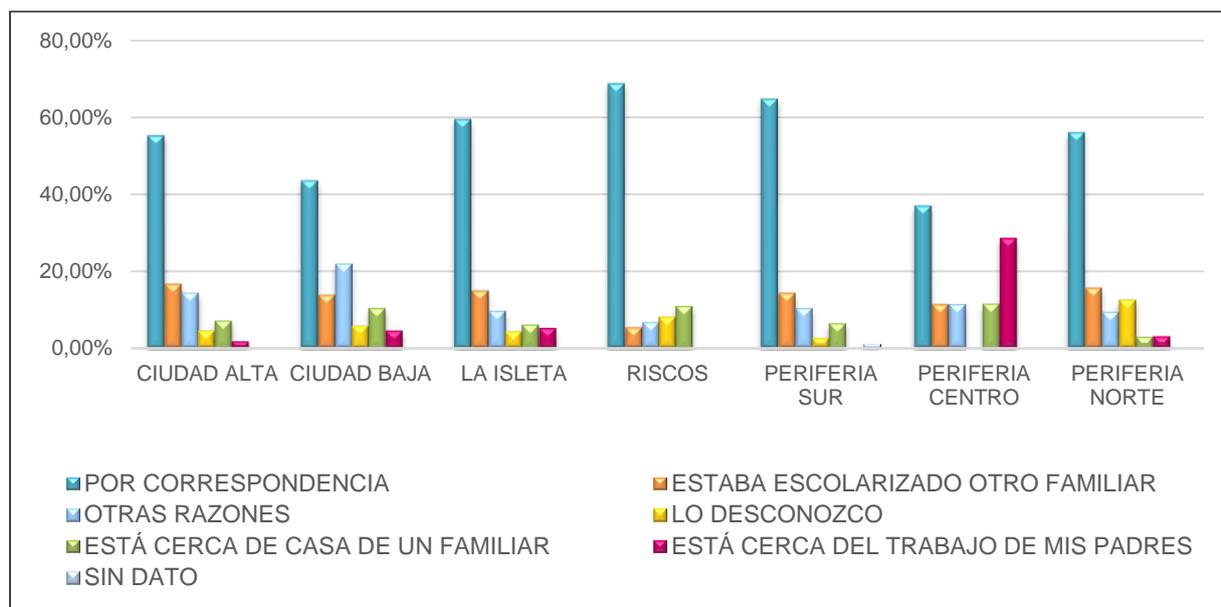


Gráfico 22.- Distribución de la escolarización según motivo de elección de centro escolar por macrozona escolar para estudiantes de centros públicos.

Fuente: Encuesta de hábitos de movilidad y espacio público de población escolar. Las Palmas de Gran Canaria. Curso 2016/2017. Elaboración propia.

En el caso de centros concertados, la distribución es dispar, heterogénea. Por una parte, vuelven a coincidir máximos para la categoría de elección por correspondencia entre Ciudad Alta y La Isleta, a la vez que, por otra parte, Ciudad Baja y Periferia Norte repiten encuentro en el porcentaje de escolarización por interés familiar que, según declaran los estudiantes, no lleva implícita la correspondencia en la elección pretérita que sirve de referencia para el alumnado actual. Todas las anteriores son, en definitiva, situaciones que no acaban de resultar semejantes a la distribución de Riscos, donde la distribución es más homogénea que para el

resto de las macrozonas, aunque en este caso la elección por otras razones se posiciona a la cabeza, aunque no en el grado en que lo hace esta categoría para el caso de centros privados de Periferia Sur.

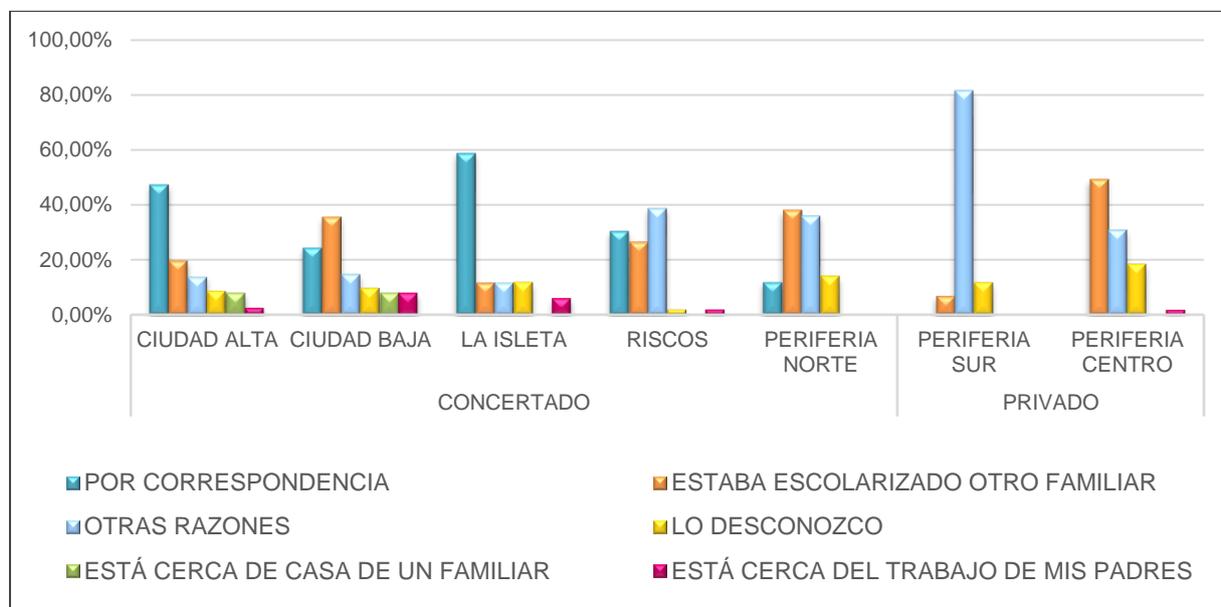


Gráfico 23.- Distribución de la escolarización según motivo de elección de centro escolar por macrozona escolar para estudiantes de centros públicos concertados y privados.

Fuente: Encuesta de hábitos de movilidad y espacio público de población escolar. Las Palmas de Gran Canaria. Curso 2016/2017. Elaboración propia.

Por último, en línea a lo que se viene comentando de la elección por proximidad a un puesto de trabajo de familiar, resulta que esta es, también, la categoría más relevante para el caso de estudiantes que llegan desde otros municipios a centros públicos. Una cuestión que es más propia de centros públicos que de concertados, siendo, para esta última, similar a la elección por escolarización previa de otro familiar, aunque lo relevante en este tipo de centros es la elección por otras razones, como ocurre para centros privados, donde la elección por proximidad laboral no resulta representativa en absoluto.

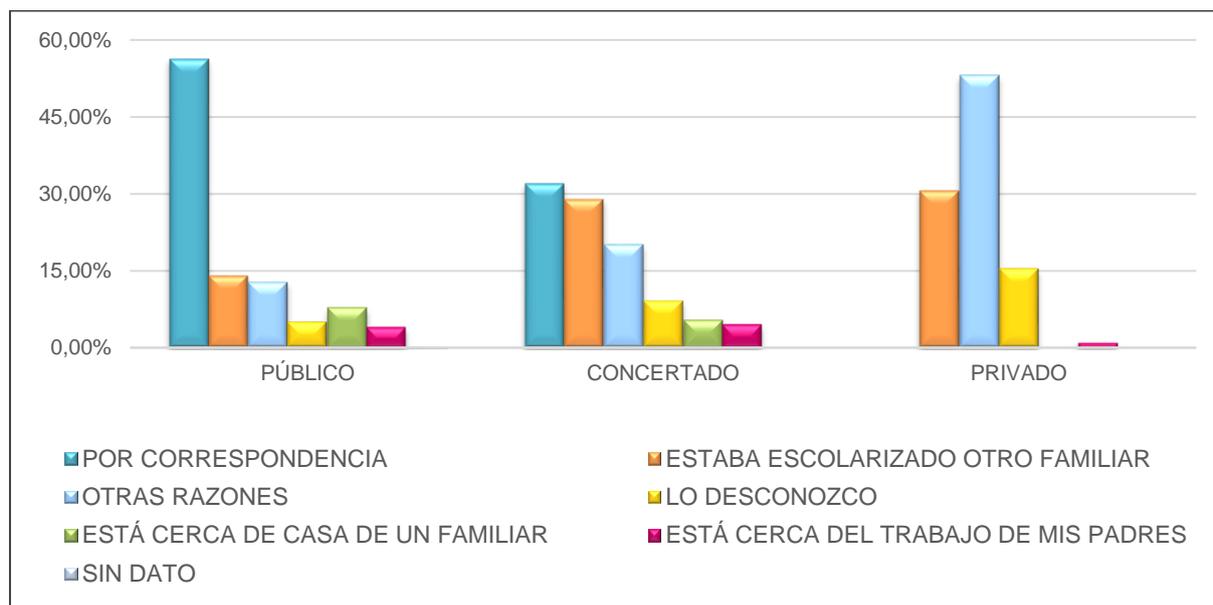


Gráfico 24.- Distribución de la escolarización según motivo de elección de centro escolar según la naturaleza jurídica del centro.

Fuente: Encuesta de hábitos de movilidad y espacio público de población escolar. Las Palmas de Gran Canaria. Curso 2016/2017. Elaboración propia.

Se concluye, por tanto, que la motivación de centros públicos y privados se ve determinada en mayor medida por cuestiones socioeconómicas, mientras que, en el caso de centros privados, se relaciona a cuestiones de capital social y cultural.

Correspondencia entre macrozona de residencia y escolar

El análisis de correspondencia entre macrozonas de residencia y escolarización refleja que la mayor parte de los desplazamientos por motivo escolar se dan dentro de cada unidad territorial (58,44%), a excepción de, al menos, casi un tercio, que se da entre macrozonas diferentes (29,66%).⁸ Así, se reconoce que, mayoritariamente, la escolarización se mantiene en la misma unidad territorial para la mayor parte de las macrozonas, donde la situación más relevante de este comportamiento, en positivo, es La Isleta; a la vez que la excepción recae en Periferia Norte, donde quienes estudian en centros de la misma macrozona de residencia se concretan en tan solo un cuarto de los residentes (25,42%).

⁸ La cuota restante resulta sin datos por falta de detalle en las respuestas derivadas de la encuesta.

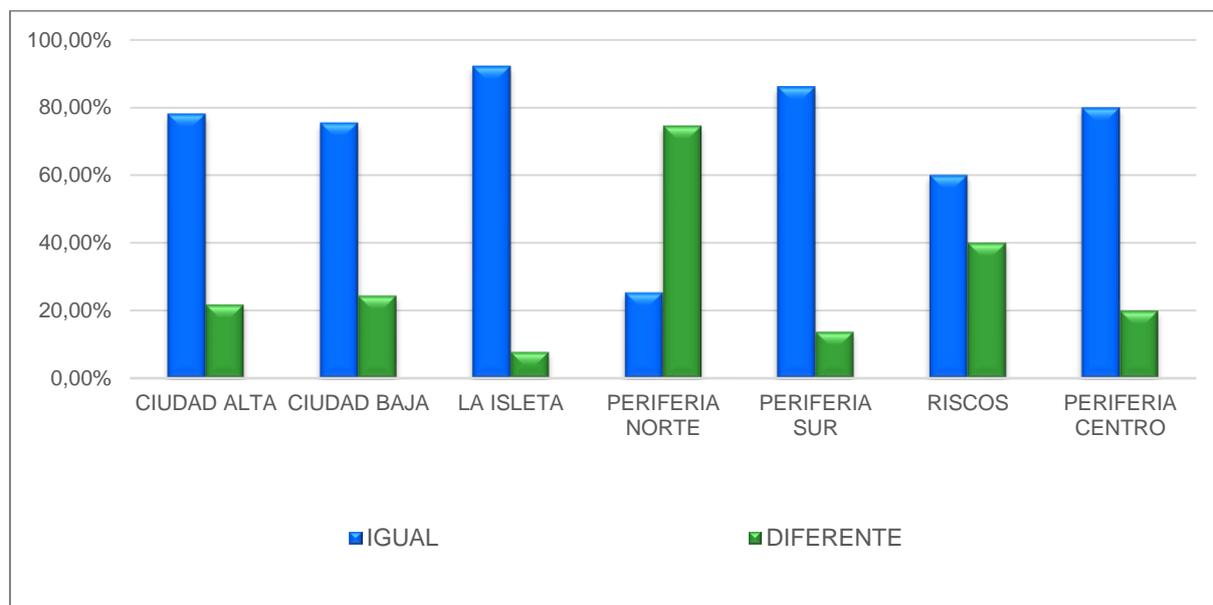


Gráfico 25.- Distribución de la escolarización según correspondencia entre macrozona de residencia y macrozona escolar por macrozona de residencia.

Fuente: Encuesta de hábitos de movilidad y espacio público de población escolar. Las Palmas de Gran Canaria. Curso 2016/2017. Elaboración propia.

Pero, por otra parte, el análisis por macrozona escolar refleja consecuencias ligadas a lo anterior, donde la situación por macrozonas varía al respecto para algunas de las unidades territoriales. Así, mientras La Isleta, Ciudad Alta y Periferia Sur mantienen alto grado de correspondencia entre unidades de residencia y de escolarización de sus estudiantes, Ciudad Baja y Periferia Centro experimentan un cambio que las define como unidades eminentemente receptoras. Esto son resultados que se han identificado con anterioridad, pero que, de este modo, quedan constatados por medio del análisis de la variable en cuestión.

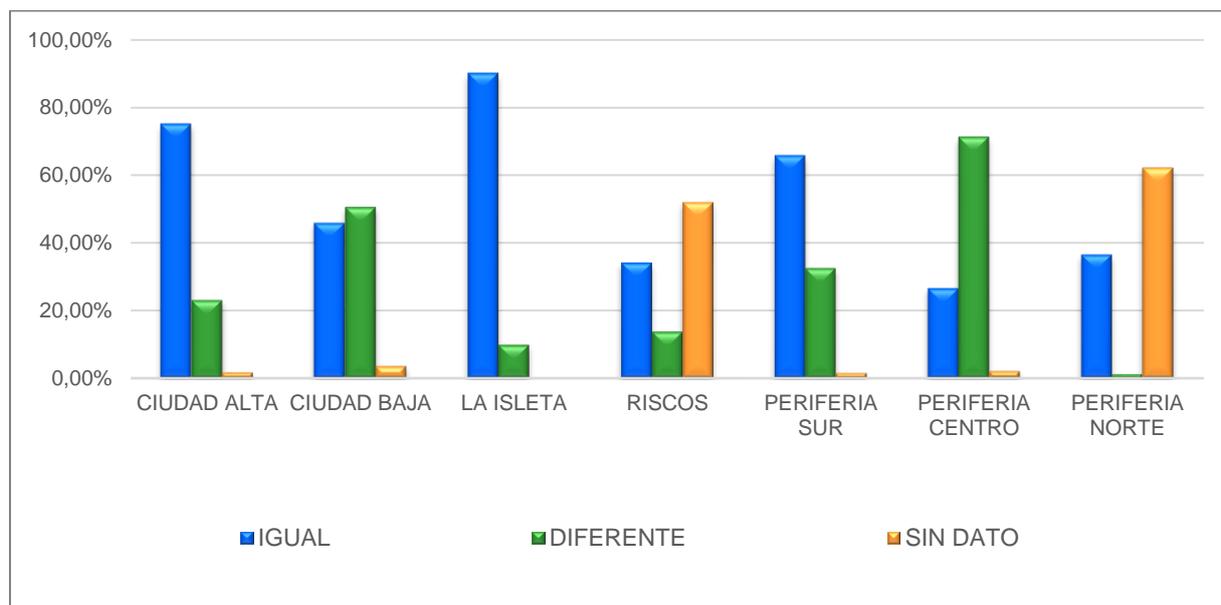


Gráfico 26.- Distribución de la escolarización según correspondencia entre macrozona de residencia y escolar por macrozona escolar.

Fuente: Encuesta de hábitos de movilidad y espacio público de población escolar. Las Palmas de Gran Canaria. Curso 2016/2017. Elaboración propia.

La conclusión que se extrae de ello se evidenciará en el análisis de otras variables, pero, a priori, es posible afirmar que esto contribuye al reconocimiento de un escenario heterogéneo, tal como quedara señalado entre las hipótesis formuladas en el 0.

9.1.3. De la movilidad en el hogar

Ahora que se conoce el contexto de escolarización y comentadas las relevancias de la distribución origen – destino de la movilidad escolar en el ámbito de estudio, entre otras particularidades, cabe poner el foco en matices acerca del contexto familiar o del hogar en el que reside la población de estudio.

Modo habitual de desplazamiento de la unidad familiar

Así, en primer lugar, se desprende que el perfil de movilidad que se impone queda supeditado al uso del vehículo particular para casi tres cuartas partes de la población. Detrás de esta cuestión se encuentran numerosas respuestas a los desplazamientos por movilidad escolar, pues, entre las situaciones críticas que se vayan apuntado a raíz de los resultados, es evidente que de la cuestión señalada pueden desprenderse consecuencias relevantes. Pero en este momento no se desviará la atención más allá de las pautas generales de desplazamiento

del núcleo familiar, pues será más adelante cuando se pueda comprobar la relación entre esta variable y otras referidas, específicamente, a los desplazamientos escolares.

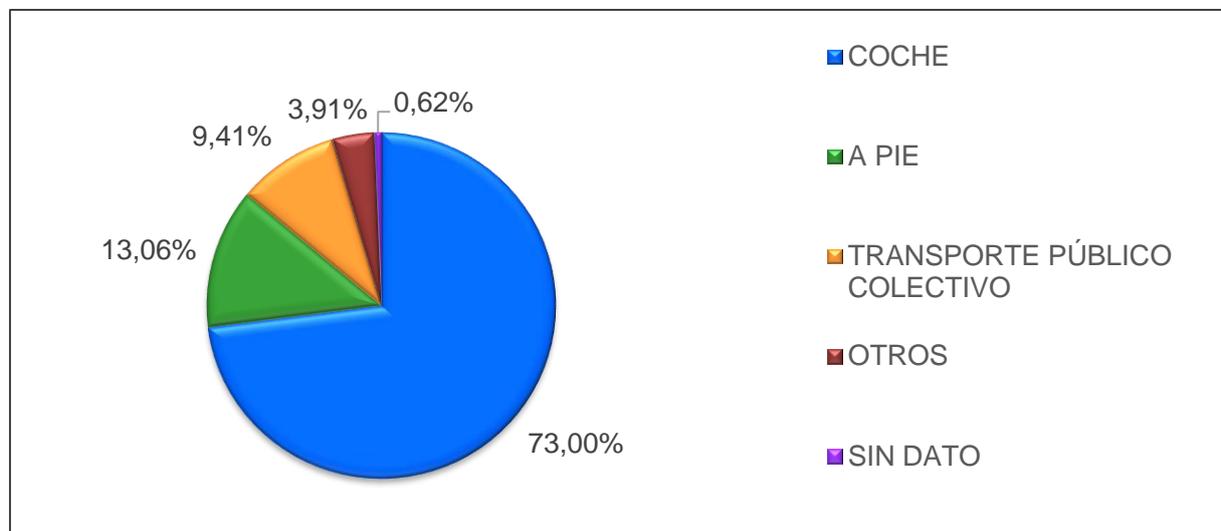


Gráfico 27.- Distribución del modo habitual de desplazamiento del núcleo familiar.

Fuente: Encuesta de hábitos de movilidad y espacio público de población escolar. Las Palmas de Gran Canaria. Curso 2016/2017. Elaboración propia.

En este sentido es que, a lo anterior, se puede agregar que, con relación a la residencia, el perfil de cada una de las macrozonas se ajusta al de la distribución general del uso del coche, a diferencia de lo que ocurre en algunos casos con el orden de las opciones a pie y transporte público colectivo.

Una de las excepciones es la de Periferia Norte, donde se impone el segundo de los modos citados, aunque ambos valores resultan sumamente limitados, y es que el coche, en este caso, aglutina uno de los mayores porcentajes. Del mismo modo es que, en Riscos, el transporte público colectivo alcanza el valor de los desplazamientos a pie, si bien ambos datos se aproximan a la representación de una quinta parte del conjunto para la macrozona, y es que, en esta ocasión, el uso del coche es de los más limitados: en torno a tres quintas partes de la distribución de la macrozona.

Con relación, se afirma que las periferias integran los valores máximos de uso del vehículo particular. Un comportamiento que se asemeja al de la distribución para el caso de hogares de otros municipios, donde el uso del coche supera cuatro quintas partes de la distribución por macrozonas, reduciendo la opción a que otros modos puedan tener una representatividad, cuanto menos, modesta. A su vez, es cierto que no deja de ser un hecho

característico de áreas urbanas de extrarradio, teniendo en cuenta que es donde se agrava la “carencia relativa de transporte público” (Lizárraga, 2006, pág. 2). Y es que, a pesar de tratarse de un territorio desarrollado, en el que se inserta una sociedad moderna, hay que recordar que, aún, el sistema de transporte no se adecúa a la sostenibilidad del modelo esperado.

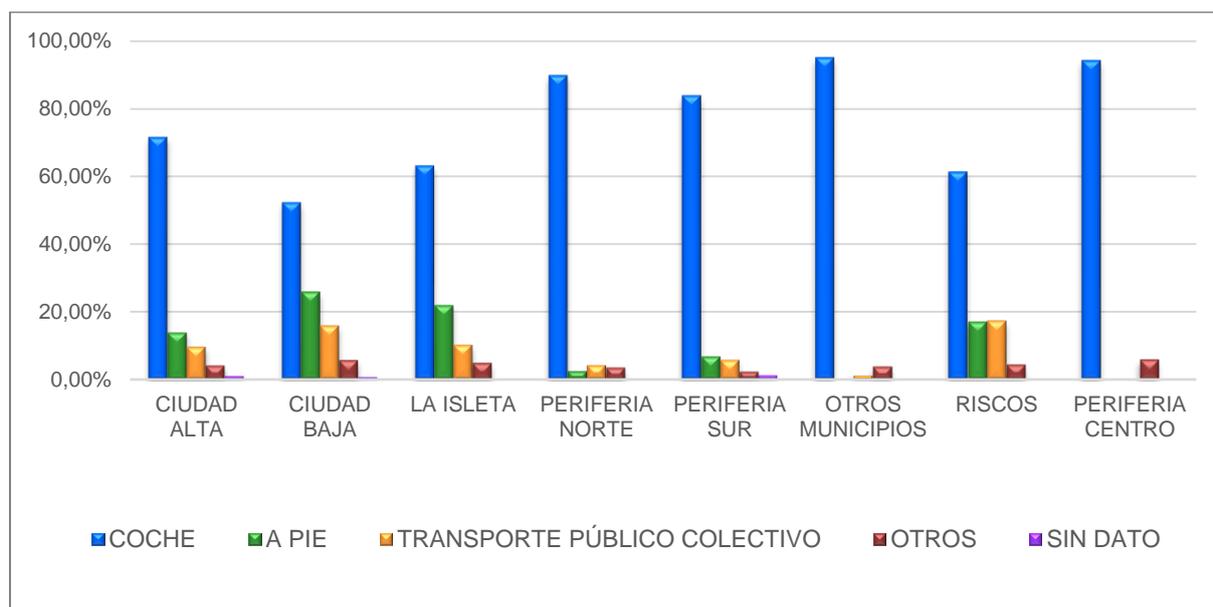


Gráfico 28.- Distribución del modo habitual de desplazamiento del núcleo familiar por macrozona de residencia.

Fuente: Encuesta de hábitos de movilidad y espacio público de población escolar. Las Palmas de Gran Canaria. Curso 2016/2017. Elaboración propia.

Por otra parte, de la misma manera que ocurriese con la distribución residencial, en el caso de las macrozonas de residencia, los valores máximos siguen sostenidos en periferia, aunque, incluso, aún más elevados en los casos de Periferia Centro y Norte. No obstante, aunque con usos más limitados, resulta destacado que, una vez más, Ciudad Alta y La Isleta encuentren afinidad, en este caso, en el modo en el que las diferentes categorías se sostienen respecto de los resultados de análisis de reparto modal de los hogares según residencia (Gráfico 28). Un hecho que, en cualquier caso, no se asemeja al de Ciudad Baja, donde el uso del coche es mayor en los hogares de quienes estudian en esta macrozona que el de los que residen en ella.

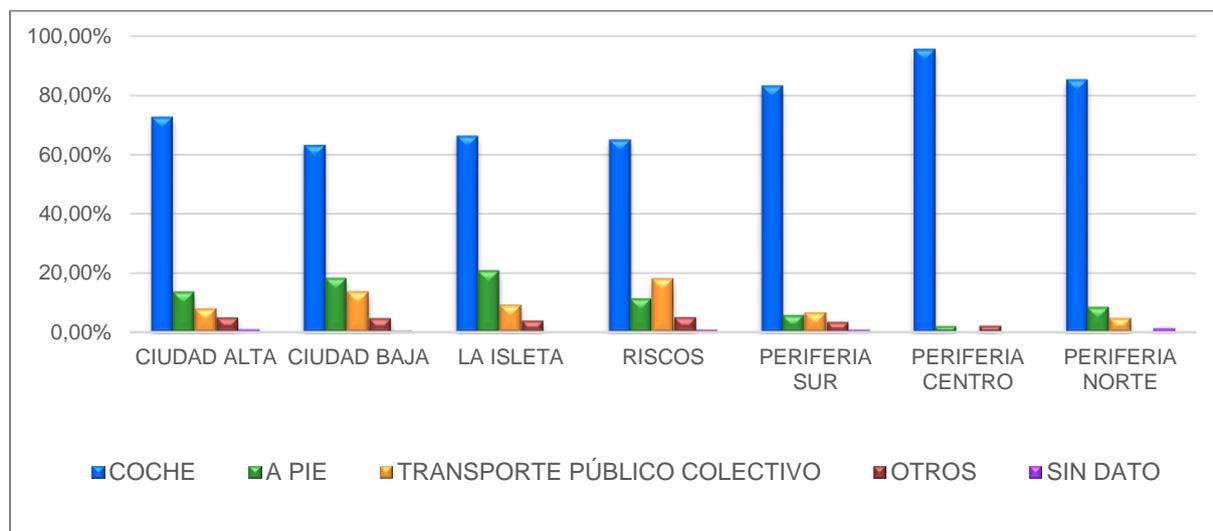


Gráfico 29.- Distribución del modo habitual de desplazamiento del núcleo familiar por macrozona escolar.

Fuente: Encuesta de hábitos de movilidad y espacio público de población escolar. Las Palmas de Gran Canaria. Curso 2016/2017. Elaboración propia.

Tampoco cambia el escenario en un análisis por naturaleza del centro escolar, donde como ocurre con las macrozonas, el uso del vehículo privado es tan contundente que tampoco deja de ser protagonista en la distribución por tipo de centro escolar, donde se impone en las tres categorías. Y con relación, además, puede decirse que, a tenor de los datos previos, el comportamiento era esperado, pues en las macrozonas donde los valores de uso del coche fuesen más relevantes, también lo son para el tipo de centro característico de las mismas. Esto es, privados y concertados en respuesta a periferias y Ciudad Baja, respectivamente.

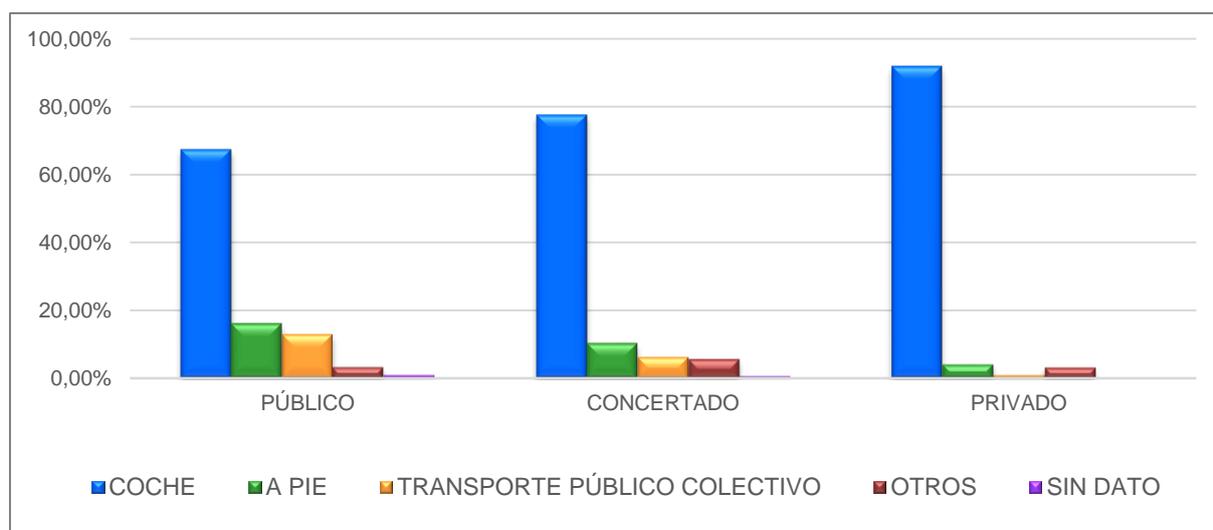


Gráfico 30.- Distribución del modo habitual de desplazamiento del núcleo familiar por tipo de centro.

Fuente: Encuesta de hábitos de movilidad y espacio público de población escolar. Las Palmas de Gran Canaria. Curso 2016/2017. Elaboración propia.

En cualquier caso, se concluye que el uso del vehículo particular como soporte del modelo de movilidad es crítico en el ámbito de estudio respecto del modelo al que se aspira. Incluso, las diferencias llevan a reconocer que esta cuestión ni siquiera es más favorable en zonas de centralidad, donde la movilidad invita a uso de modos alternativos, con un comportamiento más parecido al de periferia. Por ello es por lo que el análisis de otras variables como las relacionadas a pautas y hábitos de movilidad a la escuela serán clave para determinar más acerca de la realidad en el ámbito de estudio.

Tenencia de vehículo

Pero antes de cambiar de rumbo, se agrega al contexto familiar la información acerca de tenencia de vehículos en los hogares, lo cual facilita la comprensión de la conclusión anterior. Y es que, a colación, se desprende que más de cuatro quintas partes dispone de automóvil, donde, además, se trata del único vehículo particular para dos quintos de la totalidad.

Esta cuestión no debe suponer el uso desmedido del coche si se tiene en cuenta que, en el contexto de la movilidad cotidiana se habla, como aspiración, del protagonismo de los desplazamientos de proximidad. Esto es, en palabras de Marquet y Miralles-Guasch (2017), una característica urbana deseable (pág. 102). Y es que, para ello, a priori, no es necesario el transporte privado, pero hay que tener presente que, en la actualidad, en realidad, esta idea de proximidad es difusa, pues los lugares de referencia más alejados del emplazamiento residencial han llegado a ser considerados, de igual modo, como espacios de proximidad (Lazo & Calderón, 2013, págs. 95 - 96). Así, podría decirse que, si hay una cuestión que ha contribuido a ello ha sido la facilidad de acceso a la tenencia del vehículo privado mediante la adaptación del modelo urbanístico a su uso. Y esto es, en definitiva, lo que se reconoce en el caso que se trata.

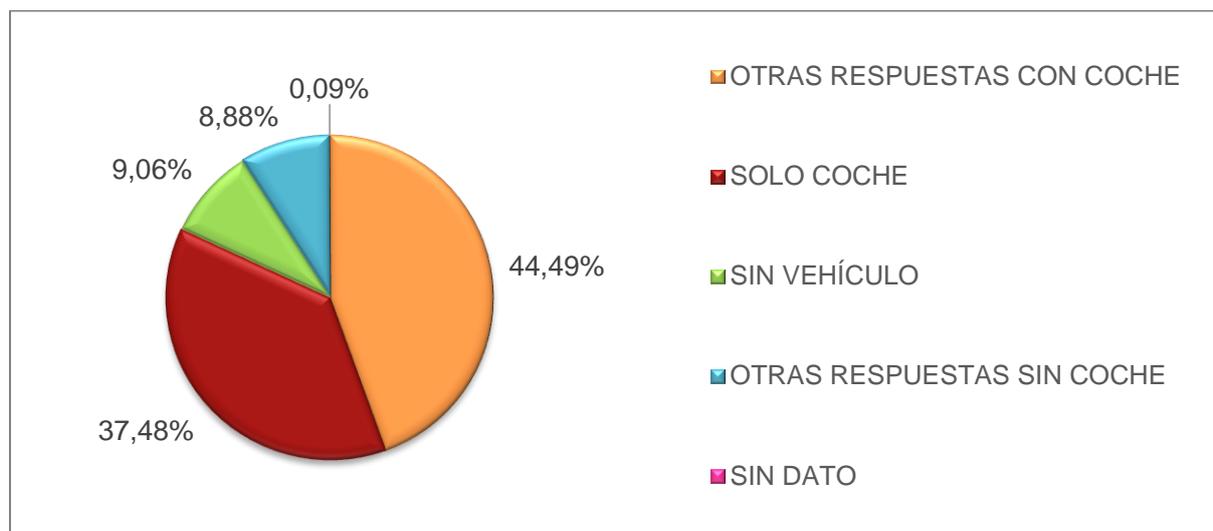


Gráfico 31.- Distribución de la tenencia de vehículos por hogar.
 Fuente: Encuesta de hábitos de movilidad y espacio público de población escolar. Las Palmas de Gran Canaria. Curso 2016/2017. Elaboración propia.

La situación es tal que, si bien es cierto que la distribución por macrozonas es similar entre máximos y mínimos para las diferentes modalidades de desplazamiento, el porcentaje de hogares con vehículo es más elevado en periferia que en otras macrozonas. Pero no parece ser una cuestión de proximidad, al menos, en exclusiva. Y es que, a falta de un estudio más detallado, la realidad es que, las periferias a las que se relacionan barrios o urbanizaciones más prósperas (Centro y Sur), es donde menos hogares sin vehículo se registran.

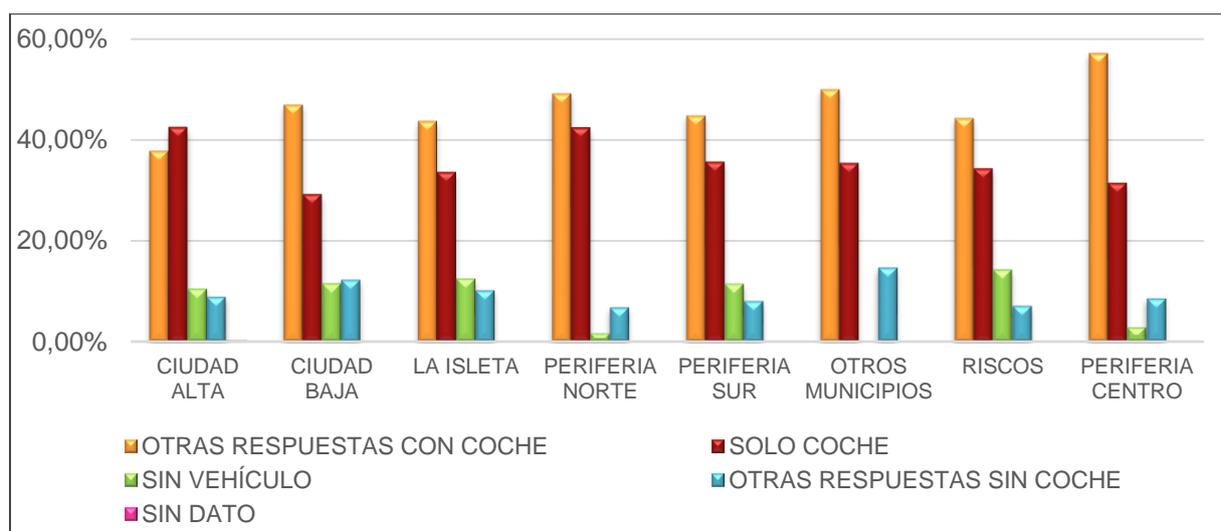


Gráfico 32.- Distribución de la tenencia de vehículos por macrozona de residencia.
 Fuente: Encuesta de hábitos de movilidad y espacio público de población escolar. Las Palmas de Gran Canaria. Curso 2016/2017. Elaboración propia.

Pero, si se trata de autonomía y de facilitar alternativas a la población menor, merece ser observada la situación de los modos blandos, entre los que se integran los vehículos de movilidad personal. Esta, siendo una opción sostenible y asequible frente a otros modos, no obstante, está lejos de alcanzar la situación del coche en cuanto a ser el único tipo de vehículo disponible en un gran número de hogares: 3,11% frente a 37,48% respectivamente. Además, ni siquiera su tenencia exclusiva alcanza a superar el número de hogares donde no se dispone de ningún tipo de vehículo.

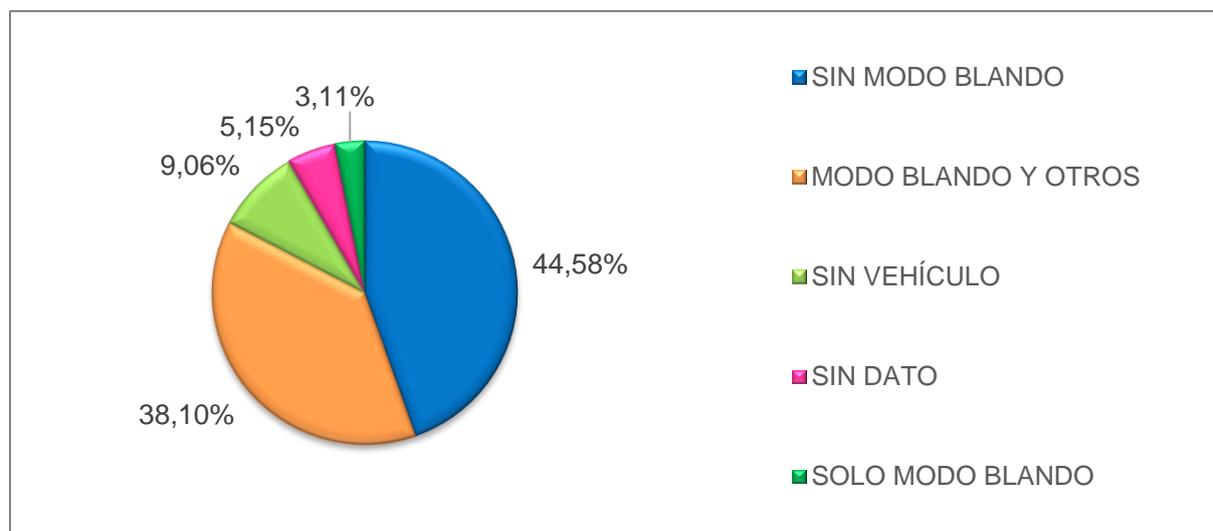


Gráfico 33.- Distribución de la tenencia de vehículos de modo blando por macrozona de residencia.
 Fuente: Encuesta de hábitos de movilidad y espacio público de población escolar. Las Palmas de Gran Canaria. Curso 2016/2017. Elaboración propia.

Pero, en positivo, merece ser tomado en consideración que la distribución de tenencia de modos blandos supera un tercio de los casos en todas las unidades territoriales de análisis, por lo que esta cuestión no deja de ser una oportunidad para promover la transformación del modelo hacia pautas más amables con la multimodalidad y, que favorezcan la autonomía, comodidad y seguridad de los desplazamientos de la población menor.

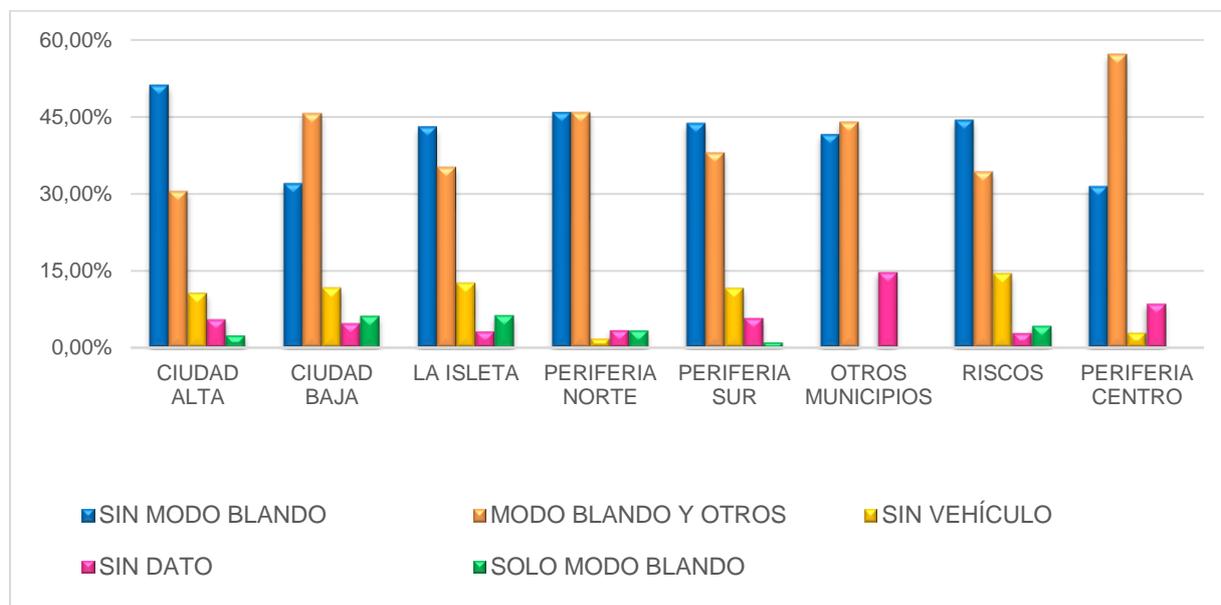


Gráfico 34.- Distribución de la tenencia de vehículos de modo blando por macrozona de residencia. Fuente: Encuesta de hábitos de movilidad y espacio público de población escolar. Las Palmas de Gran Canaria. Curso 2016/2017. Elaboración propia.

9.1.4. De las pautas y hábitos de uso cotidiano del espacio público de los estudiantes

Conocido el contexto familiar, con detalles acerca de la distribución modal y de la tenencia de vehículos, cabe agregar el análisis de las pautas y hábitos que se desprenden, particularmente, del día a día de los escolares. De ello es que resultan respuestas acerca de la incidencia de las pautas familiares descritas anteriormente, y la reafirmación o clarificación de algunas de las conclusiones previas que fueron plasmadas hasta el momento.

Modo habitual de desplazamiento

El análisis de esta variable arroja una particularidad contundente para la caracterización del asunto que se viene estudiando. Esto es, el hecho de que más de la mitad de los estudiantes realice sus desplazamientos en coche, a pesar de no ser esta modalidad de transporte una opción que brinde autonomía a la población menor. Además, esto ocurre con una diferencia de más de casi el doble respecto de quienes señalan andar como lo habitual.

Siguiendo las conclusiones a las que llegaron Pérez y Capron (2018), con estos resultados se podría hablar de un contexto urbano inseguro, en el que reside población con un poder adquisitivo medio-alto, y donde, en consecuencia, las familias tienden a limitar el uso del

espacio público, pero lo cierto es que, a tenor de los resultados de hábitos familiares, el coche pierde representatividad en la movilidad escolar a favor de los desplazamientos a pie. En cualquier caso, la diferencia no resulta suficiente para considerar que haya una variación en el modelo general del que se relaciona particularmente a la población menor. Es decir, que los desplazamientos cotidianos en los que están integrados niñas y niños también están atados al uso del automóvil, como se describiese en la definición de las hipótesis de la investigación.

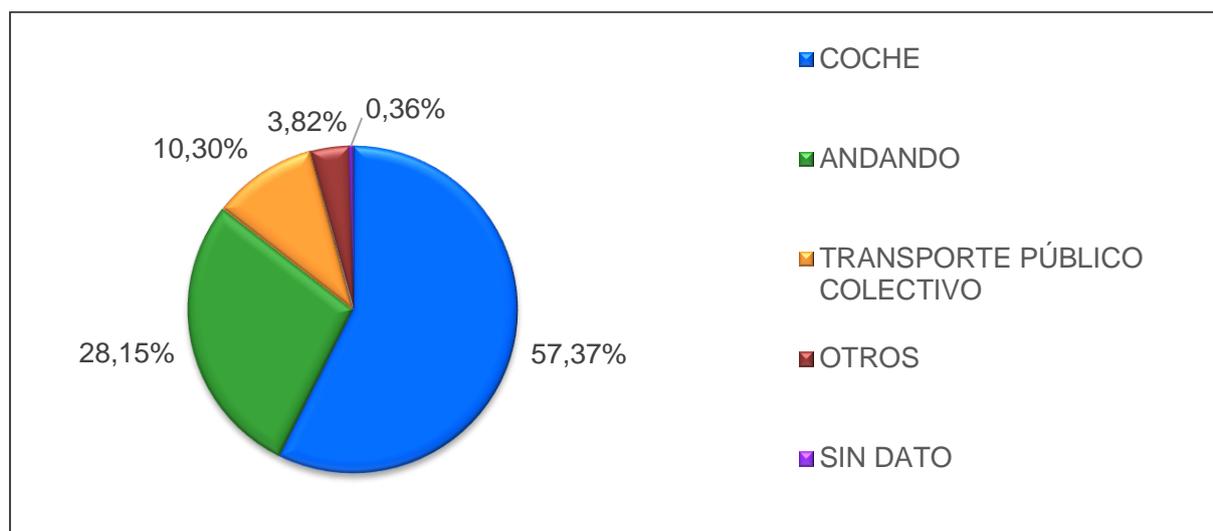


Gráfico 35.- Distribución del modo habitual de desplazamiento de los estudiantes.
 Fuente: Encuesta de hábitos de movilidad y espacio público de población escolar. Las Palmas de Gran Canaria. Curso 2016/2017. Elaboración propia.

Así es que, en este contexto, en el detalle por macrozonas, las situaciones más ventajosas se desprenden de los residentes en La Isleta y Ciudad Alta, donde el uso del coche se reduce unos 20 puntos porcentuales respecto del uso general que se hace del mismo en el conjunto de los hogares de cada macrozona. Un hecho que también se deja notar en Ciudad Baja, aunque no se alcanza la diferencia esperada, teniendo en cuenta que se trata de la unidad territorial que acoge la mayor centralidad; semejante a lo que ocurre en algunas de las unidades territoriales de periferia y en Riscos. Incluso, en este sentido, el análisis de situación de Periferia Sur devuelve mejores resultados, una vez más, en la línea de las macrozonas para las que se reconociese la situación más ventajosa.

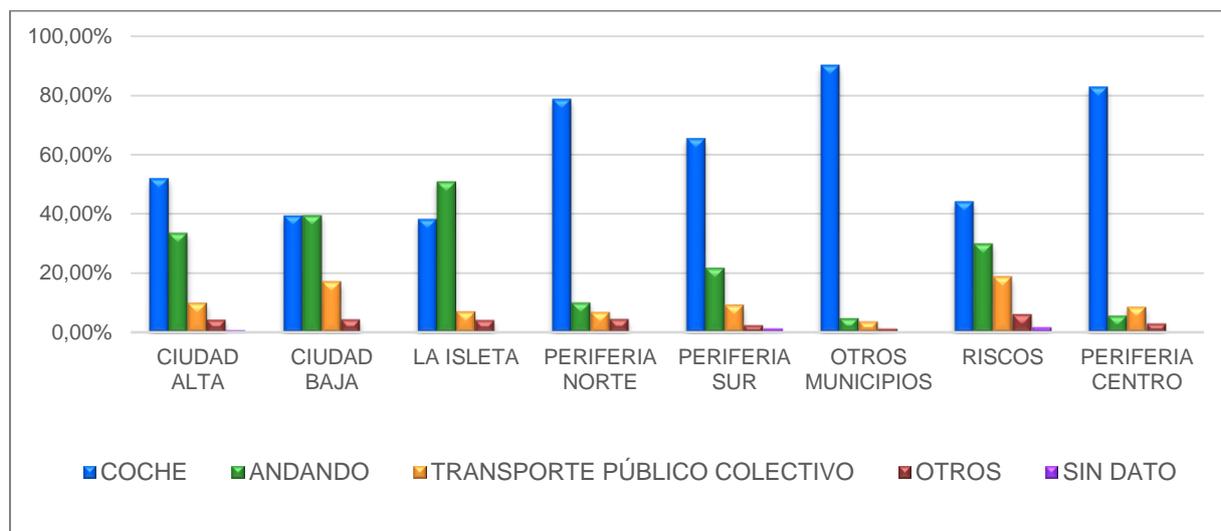


Gráfico 36.- Distribución del modo habitual de desplazamiento de los estudiantes según macrozona de residencia.

Fuente: Encuesta de hábitos de movilidad y espacio público de población escolar. Las Palmas de Gran Canaria. Curso 2016/2017. Elaboración propia.

Además, como ocurriese en la distribución modal por hogares, el análisis por macrozona de escolarización arroja peores resultados en el uso del coche que en el caso de macrozonas de residencia. Por ejemplo, más de la mitad de los estudiantes de Ciudad Baja enfrentan los desplazamientos habituales en coche (Gráfico 37), mientras que el uso entre residentes no alcanza las dos quintas partes. La diferencia negativa se registra también en casos como Ciudad Alta y La Isleta, aunque, para ambas macrozonas, sin notoriedad, al igual que el resto.

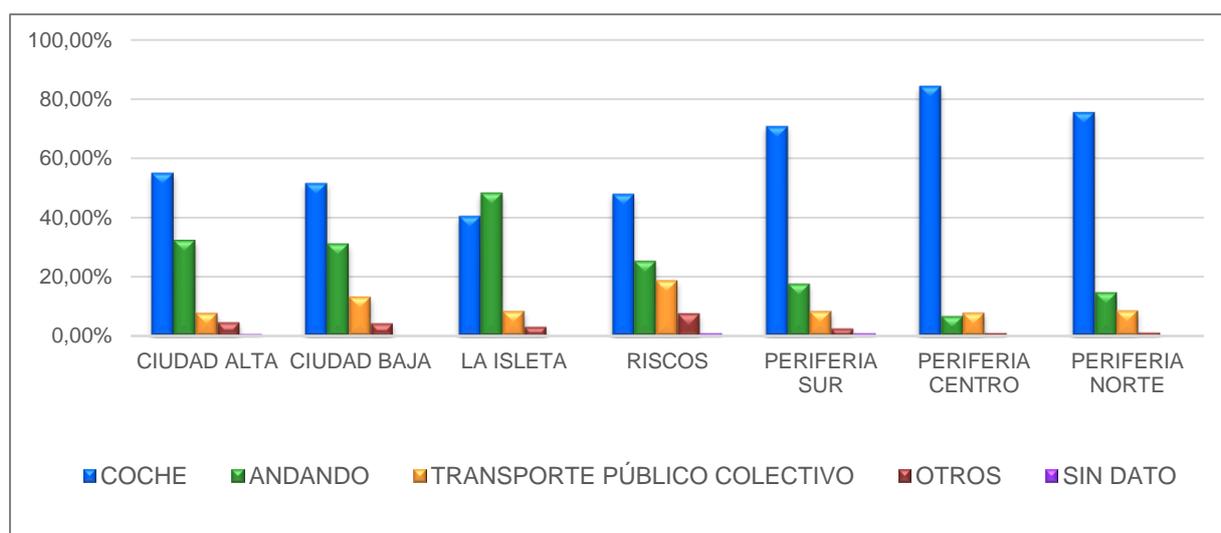


Gráfico 37.- Distribución del modo habitual de desplazamiento de los estudiantes según macrozona escolar.

Fuente: Encuesta de hábitos de movilidad y espacio público de población escolar. Las Palmas de Gran Canaria. Curso 2016/2017. Elaboración propia.

Pero es la distribución por tipo de centro según su naturaleza jurídica la que arroja un dato aún más esperanzador, al menos, para el uso del coche por estudiantes de centros públicos (49,14%), que resulta inferior al valor de uso del coche por hogar (73,00%) y al de uso por estudiantes en desplazamientos habituales (57,37%). Además, en consecuencia, este también es el caso en el que más se aproxima el valor de quienes, con carácter general, se desplazan a pie (35,88%), igualmente superior a los resultados por hogar (13,06%) y de desplazamientos generales de los escolares (13,06%). Se trata de un hecho exclusivo, pues los datos de centros concertados y privados resultan negativos con respecto a los resultados de referencia citados.

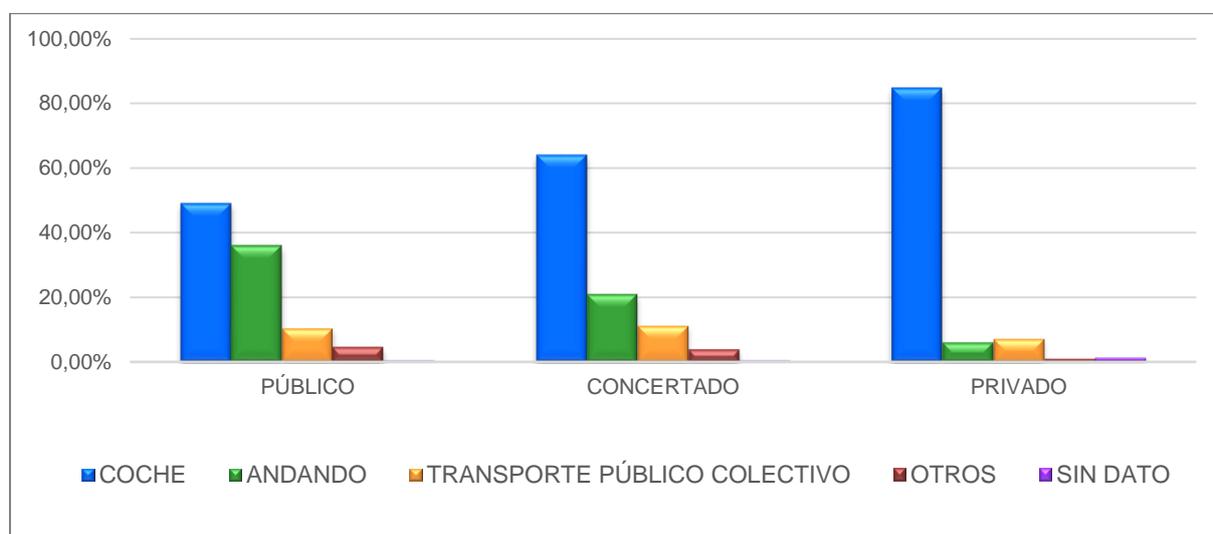


Gráfico 38.- Distribución del modo habitual de desplazamiento de los estudiantes según naturaleza del centro escolar.

Fuente: Encuesta de hábitos de movilidad y espacio público de población escolar. Las Palmas de Gran Canaria. Curso 2016/2017. Elaboración propia.

En conclusión, en un escenario en el que se confirma que el coche se mantiene como determinante en los desplazamientos cotidianos de la población menor, y sin que se identifiquen situaciones particulares en el protagonismo de otras opciones modales, es cierto que:

- algunas macrozonas como La Isleta y Ciudad Alta mantienen un uso más limitado del mismo por parte de residentes y de escolares;
- la centralidad de Ciudad Baja no arroja correspondencia con un menor uso del automóvil, asemejando el comportamiento al de áreas periféricas;

- y la movilidad cotidiana de estudiantes de centros públicos resulta el perfil más favorable en la movilidad cotidiana a pie, en consonancia a un uso del coche particular más reducido que en el resto de los perfiles analizados.

Modo ocasional de desplazamiento

La situación cambia cuando se trata del modo ocasional de desplazamiento. En este caso, andar se posiciona como la primera opción para el conjunto de estudiantes, pero el coche no deja de tener relevancia, pues los valores de distribución de estas dos modalidades son aproximados y agrupan dos terceras partes del conjunto.

Así es que otras modalidades siguen sin hacerse con una quinta parte de la cuota, pero aproximada a este valor de la distribución, consiguen destacar en el análisis de detalles.

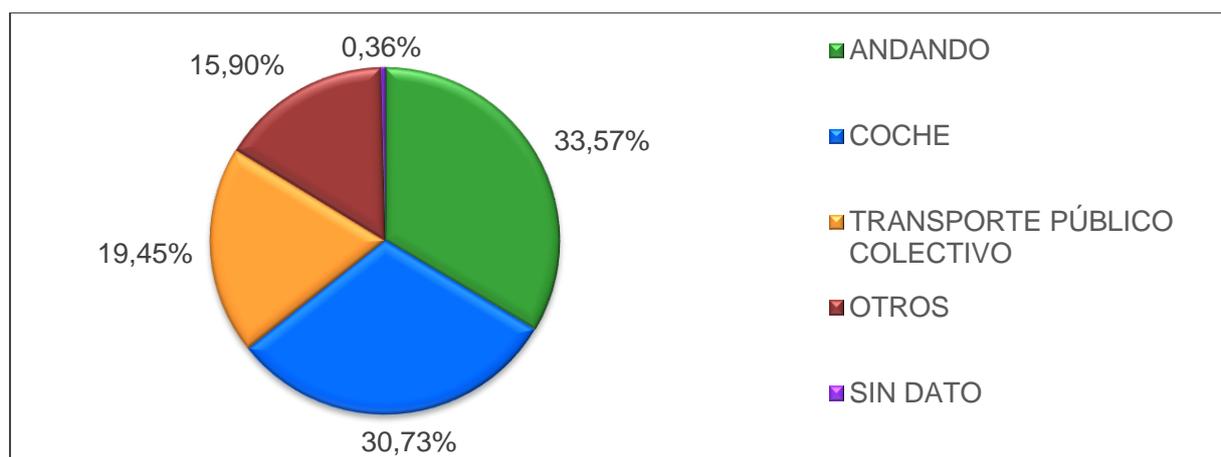


Gráfico 39.- Distribución del modo habitual de desplazamiento de los estudiantes.
Fuente: Encuesta de hábitos de movilidad y espacio público de población escolar. Las Palmas de Gran Canaria. Curso 2016/2017. Elaboración propia.

Tal es así que, mientras que la normalidad está en mantener la hegemonía del automóvil y de los desplazamientos a pie, particularmente en Riscos y en Periferia Norte, el transporte público colectivo computa hasta alcanzar a posicionarse como segunda de peso en la modalidad ocasional de desplazamientos cotidianos. Pero la motivación podría no ser la misma, y es que, Riscos no presenta una centralidad interna propia de la macrozona, mientras que esto sí que se identifica en el caso de Periferia Norte donde la orografía y el servicio de transporte público regular resultan más favorables.

Así, los residentes de Riscos encuentran servicios básicos, en términos generales, fuera de los barrios de la macrozona, por lo que tienen la necesidad de salir de ella con carácter

habitual. Una cuestión que se complica por las características orográficas y de la urbanización, de modo que, los desplazamientos a pie y otras modalidades quedan relegados a una tercera y cuarta opción, mientras que el coche y el transporte público parecen responder mejor a los viajes de media distancia desde los diferentes barrios a la centralidad externa de referencia. Una descripción que se soporta en el modo en el que estudios como el de Hernández, Ginés y Más (2017) han concretado, de igual forma, los determinantes de barrios integrados en este espacio territorial.

En cualquier caso, por otra parte, no dejan de reconocerse similitudes entre la distribución de Ciudad Alta y La Isleta, al menos en lo que a desplazamientos a pie y en coche se refiere, aunque resulta que, particularmente, en la segunda de estas macrozonas se reduce sustancialmente el uso de otros modos para esta variable de carácter ocasional, a la vez que, como en el caso de Riscos, el coche obtiene la mayor cuota.

Pero si hay un hecho destacado es el valor que alcanza la modalidad a pie para menores residentes de Periferia Centro, quienes, con tan elevado valor de uso del coche como modo habitual (82,86%), pasa a representar el mayor valor para movilidad peatonal como opción ocasional de desplazamientos. Esto es, con una mayor de casos de estudiantes en centros privados. Un hecho para el que no se evidencia motivación a partir de la información disponible.

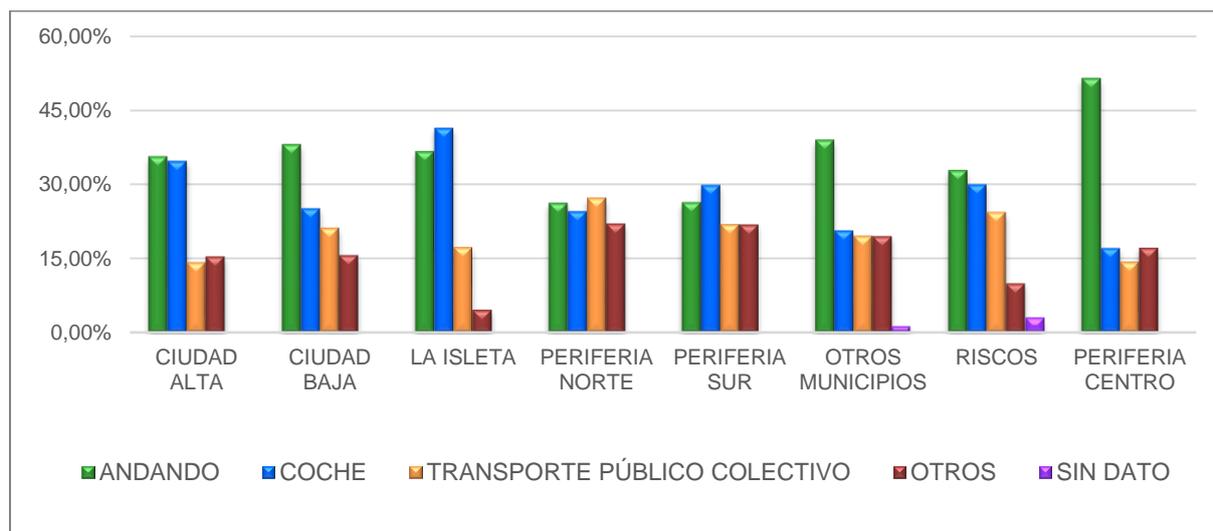


Gráfico 40.- Distribución del modo habitual de desplazamiento de los estudiantes según macrozona de residencia.

Fuente: Encuesta de hábitos de movilidad y espacio público de población escolar. Las Palmas de Gran Canaria. Curso 2016/2017. Elaboración propia.

La situación en periferia centro se mantiene semejante en el caso del análisis por macrozona escolar, pero no es este el caso de la distribución de Periferia Sur, donde la opción andar se reduce hasta ser superada, como modo ocasional, por el uso del coche, lo que para residentes ocurría en macrozonas como Ciudad Alta, La Isleta o Riscos, y que, en esta ocasión, de entre ellas, solo mantiene la segunda.

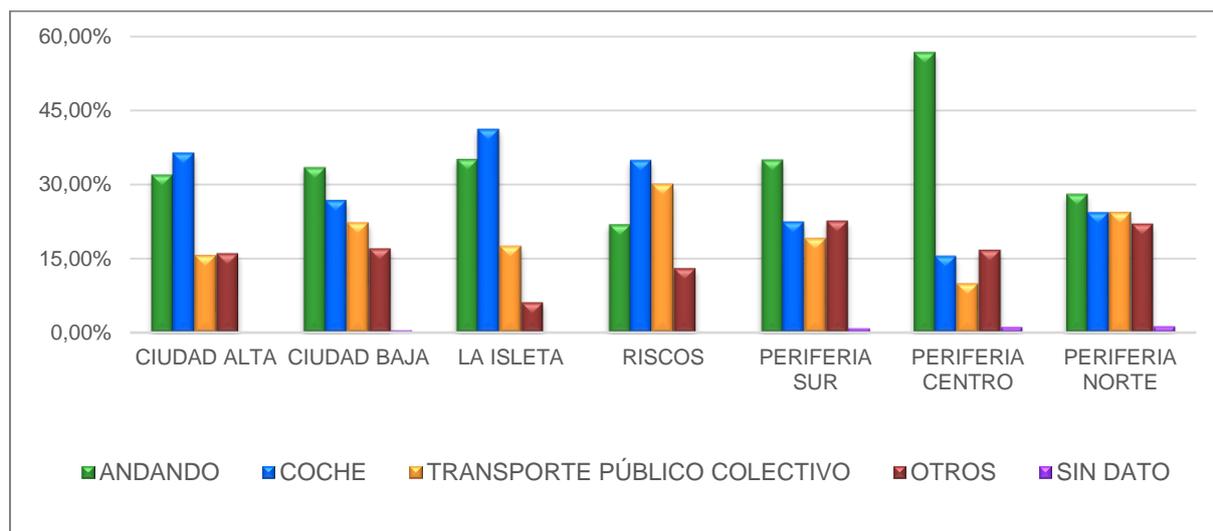


Gráfico 41.- Distribución del modo habitual de desplazamiento de los estudiantes según macrozona escolar.

Fuente: Encuesta de hábitos de movilidad y espacio público de población escolar. Las Palmas de Gran Canaria. Curso 2016/2017. Elaboración propia.

A tales cambios no se encuentra una motivación particular, al menos, por ejemplo, con respecto a la naturaleza jurídica del centro escolar. Y es que, relacionándose tanto la escolarización de Periferia Sur como de La Isleta con centros públicos (Gráfico 17), donde el coche y andar eran la opción con mayor cuota para desplazamientos generales, respectivamente (Gráfico 38), ahora el resultado no se mantiene con un comportamiento contrario en ambos casos, sino que, en el de Periferia Sur vuelve a ser el coche la opción ocasional de mayor respaldo, mientras que en La Isleta sí que hay un cambio que posiciona al coche a la cabeza.

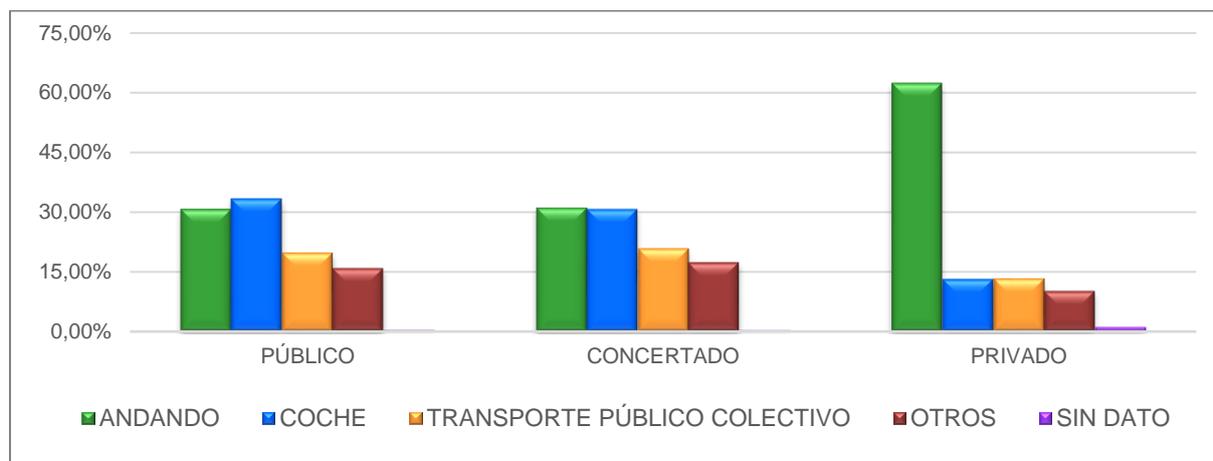


Gráfico 42.- Distribución del modo habitual de desplazamiento de los estudiantes según naturaleza jurídica del centro escolar.

Fuente: Encuesta de hábitos de movilidad y espacio público de población escolar. Las Palmas de Gran Canaria. Curso 2016/2017. Elaboración propia.

En cualquier caso, la conclusión que se extrae de la comparativa de resultados entre modo habitual y modo ocasional de desplazamientos contraria a lo que se espera en el contexto de modo de movilidad deseado. Esto es, que los desplazamientos habituales en coche no deben ser lo común, sino, en tal caso, la opción de desplazamientos ocasionales, en el mejor de los casos, en competencia con otras modalidades como el transporte público colectivo, si se vuelve a recuperar la idea de que los desplazamientos cotidianos deben ser de proximidad y, para ello, serían suficientes los viajes a pie o en otros modos alternativos al coche particular, e incluso, mediante el uso de transporte público colectivo.

Autonomía de los desplazamientos

Para continuar desagregando la caracterización de la cotidianidad, y dejando a un lado los desplazamientos habituales de carácter general, se observa cómo el análisis de la autonomía nutre la racionalidad de los resultados previos, aunque ello no sea considerado justificación para lo que se viene describiendo: la perpetuidad del modelo heredado.

En este sentido es que se identifica que un tercio de la población que se estudia tiene limitaciones para desplazarse con independencia (25,04%), mientras que tres cuartas partes lo hace con cierta autonomía (74,96%). La caracterización resulta, además, con una autonomía habitual para casi la mitad de los casos (48,40%), no habitual para aproximadamente un tercio (32,33%) y con carácter puntual, con relación al camino escolar y las actividades extraescolares, para la quinta parte restante (19,27%).

Así es que, en busca de un componente que aporte más detalles, se observa cómo la autonomía se vuelve más común como característica habitual entre estudiantes de secundaria, al contrario que ocurre con el carácter no habitual, aunque si bien este último grupo es menos representativo que para el caso de primaria, aún resulta superior que para aquellos estudiantes que cuentan con autonomía puntual, ligada a camino escolar y actividades extraescolares.

En este sentido es que la afirmación definitiva recae en el hecho de que casi la mitad de los estudiantes de educación secundaria, con doce años cumplidos, aún no cuenta con autonomía habitual para realizar sus desplazamientos cotidianos y tan siquiera una quinta parte del conjunto la conoce, al menos, para desplazamiento de carácter puntual. Además, se agrega que el carácter habitual de la autonomía es más limitado en centros privados, donde se da un comportamiento diferente al de escolares de otro tipo de centros.

Con relación, los resultados de escolarización arrojan un comportamiento por macrozonas que resulta coherente a los descritos con anterioridad para otras variables, donde La Isleta presenta mayor relación con la situación más favorable (mayor autonomía habitual y menor autonomía no habitual), mientras que, al menos dos de las tres periferias, excluyendo la Sur, lo hacen respecto de la situación más desfavorable (menor autonomía habitual y mayor no habitual).

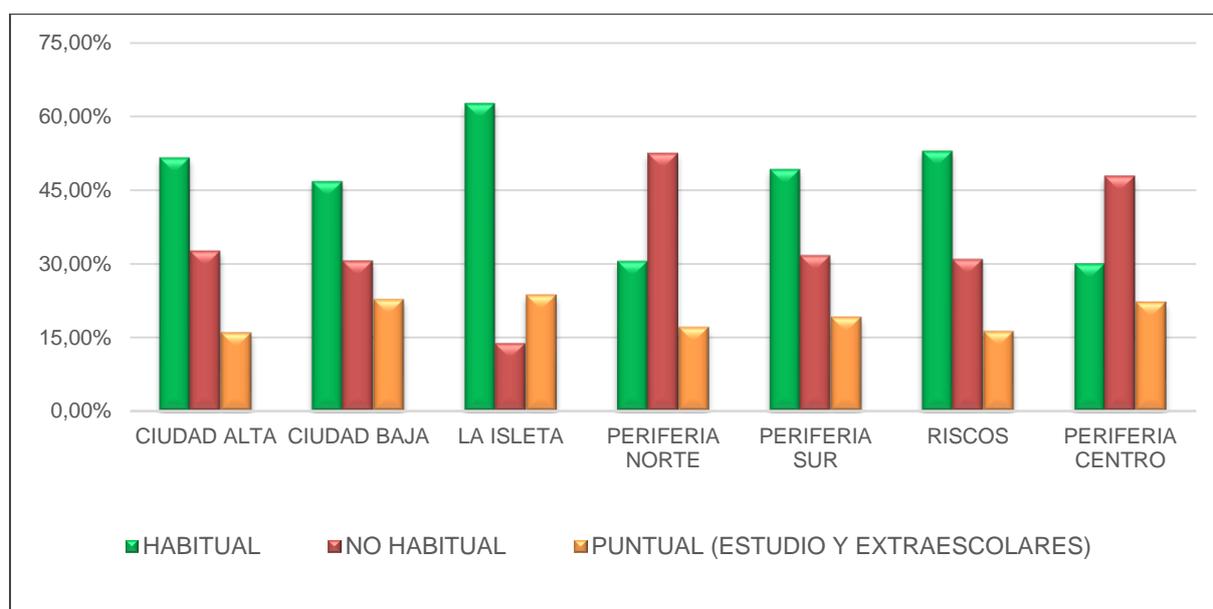


Gráfico 43.- Distribución de la autonomía en desplazamientos cotidianos según macrozona escolar.
 Fuente: Encuesta de hábitos de movilidad y espacio público de población escolar. Las Palmas de Gran Canaria. Curso 2016/2017. Elaboración propia.

Pero, si hay un análisis que arroja claves de la contundencia de la heterogeneidad respecto de la situación de los desplazamientos autónomos, ese es el que se relaciona a la correspondencia entre residencia y escolarización. Una parte del estudio de la que se concluyen casuísticas variadas y que, en consecuencia, respalda la hipótesis de la complejidad socioterritorial a la que no se ha podido atar un único componente favorecedor de los desplazamientos independientes que resulte apropiado para todas y cada una de las macrozonas de estudio.

Así, los casos en los que la correspondencia entre residencia y escolarización resultan favorables, con mayor relevancia de la autonomía habitual, son La Isleta, Ciudad Alta y Periferia Centro, donde, además, la autonomía no habitual es mayor en los casos en los que no existe correspondencia entre residencia y escolarización. Se trata de un hecho que tiene cabida en un escenario en el que los desplazamientos cotidianos de proximidad pueden favorecer mayor contacto y conocimiento del entorno y, por tanto, mejorar la percepción de seguridad que se percibe.

Pero, a diferencia, otras situaciones en las que la autonomía habitual es más relevante se vinculan a estudiantes escolarizados en macrozonas diferentes de las residen. Así, resulta que:

- En Periferia Norte la autonomía no habitual es lo más común entre residentes. No obstante, si bien esta se relaciona en mayor medida a la escolarización fuera de la misma macrozona, es también el caso para el que resulta la autonomía habitual, incluso, con un porcentaje notable.
- En Periferia Centro también es más común la autonomía no habitual entre residentes. No obstante, aunque la autonomía habitual no fuese lo más común, se observa mayor incidencia de esta categoría entre quienes también estudian en esta macrozona.

En estos casos no cabe pensar que la relevancia de la autonomía habitual o puntual resulte derive del efecto de los desplazamientos cotidianos de proximidad al hablar de viajes con intercambio de macrozonas, a pesar de que parte de ellos puedan producirse entre espacios contiguos. Así es que, en esta ocasión, la idea que toma fuerza es que tanto la autonomía habitual como la puntual también puede estar determinadas, en términos favorables, por los desplazamientos cotidianos de media – larga distancia.

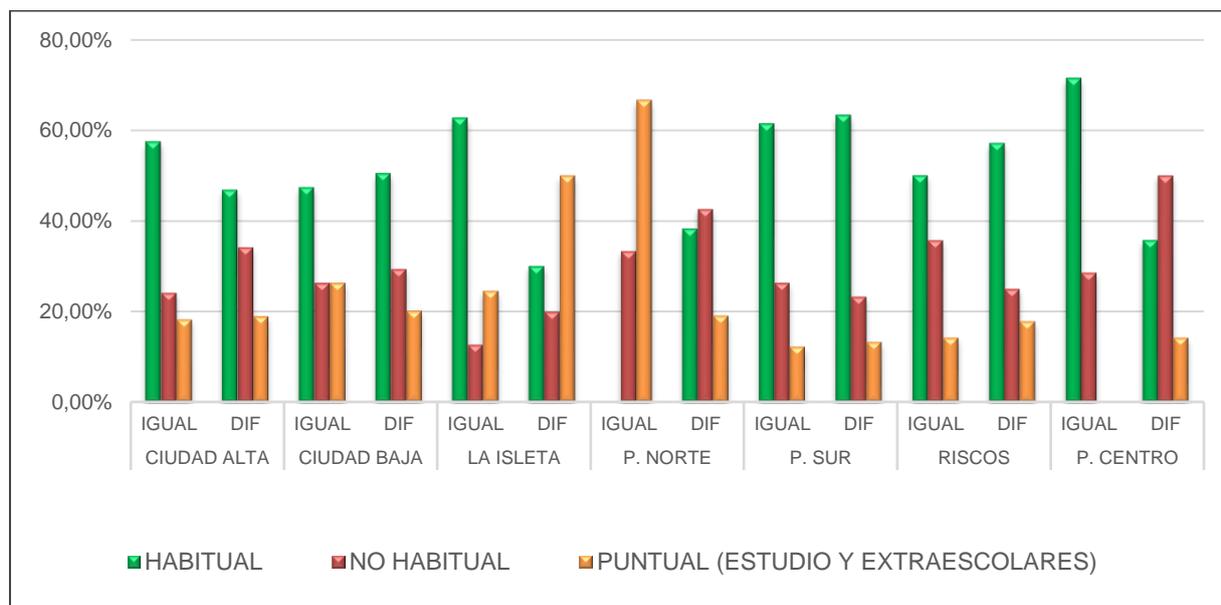


Gráfico 44.- Distribución de la autonomía en desplazamientos cotidianos según macrozona de residencia y correspondencia con macrozona escolar.
 Fuente: Encuesta de hábitos de movilidad y espacio público de población escolar. Las Palmas de Gran Canaria. Curso 2016/2017. Elaboración propia.

En cualquier caso, y para finalizar esta reflexión, otra de las cuestiones que se ha podido comprobar al respecto es que los resultados de autonomía no se soportan en un único componente. Esto se desprende de la conjugación de este análisis con algunos de los resultados previos, y es que, por ejemplo, en el caso de Periferia Norte, un grupo amplio de residentes estudia en centros públicos de Ciudad Alta, de modo que, siendo esta la naturaleza jurídica que más relación a la autonomía habitual arroja, parece coherente soportar en ello el resultado favorable de la autonomía en la escolarización sin correspondencia para residentes de esta macrozona.

Lo anterior no quiere decir que la autonomía esté determinada por la movilidad entre macrozonas, pero sí que se evidencia que, en el caso que se trata, la explicación de un suceso particular como el de la autonomía de residentes de Periferia Norte mantiene relación con la planificación territorial del sistema educativo: la escolarización de buena parte de residentes de esta macrozona en centros escolares de otra da respuesta a un comportamiento dispar de la distribución del a variable en su análisis pormenorizado de correspondencia de la escolarización.

Al respecto, se torna relevante hablar del inicio de la autonomía, ya que, con relación a la edad y, en consecuencia, al nivel de estudios, es que ha resultado la variación de los

desplazamientos independientes entre el carácter habitual, puntual o no habitual. Y para ello es que se toma como referencia la situación general, donde el inicio de la autonomía se vincula hasta en un tercio de los casos a la franja de edad de entre los 10 y los 11 años, mientras que al menos la de un cuarto de los casos se retrasa hasta la franja de entre los 12 y los 13 años de edad. Un porcentaje semejante al del grupo que lo haría antes de los nueve años. Se comprueba, además, que la autonomía es, en efecto, más característica de secundaria. Un hecho que, concretamente, contribuye a concretar aún más lo que resultó anteriormente con el análisis de la autonomía por correspondencia entre residencia y escolarización para Periferia Norte, ya que, en este caso, el cambio de macrozona determinado por el Mapa Escolar se relaciona, particularmente, a estudiantes de secundaria.

Rutina diaria de desplazamientos

A las características previas descritas se anudan otros detalles acerca de, por ejemplo, la rutina diaria de desplazamientos escolares. En este sentido, es que, en una primera aproximación al análisis de esta variable se vuelven a desprender indicios de heterogeneidad, en este caso, relacionados a la perspectiva social. Y es que, en particular, no se reconoce una dinámica homogénea en la rutina de desplazamientos ligadas a actividades cotidianas.

Este hecho es relevante, no como resultado de un análisis general sino, en consonancia, como hecho que se deriva del análisis pormenorizado. Así es que, para ninguna de las categorías en las que se han concretado las dinámicas de desplazamientos cotidianos, se alcanza una representatividad del 50,00% de los casos en lo que a macrozonas del ámbito de estudio se refiere; donde, entre ellas, los valores máximos tampoco representan armonía.

Por el contrario, es cierto que, en cada caso, los valores más reducidos son los que vinculan únicamente a los viajes a la escuela; y, además, se encuentran semejanzas en el comportamiento de la distribución entre algunas de las macrozonas. Esto es, por ejemplo, entre Ciudad Baja y Periferia Centro o entre Ciudad Alta, La Isleta y Periferia Norte. Relaciones que, como se observa en la comparativa con el análisis de otras variables, sostienen vínculos que se habían identificado con anterioridad para otros sucesos.

Pero, un aspecto que resulta más relevante para el reconocimiento de las relaciones socioespaciales a las que hacen particular hincapié los objetivos e hipótesis de estudio es, en concreto, el reconocimiento de las diferencias identificadas entre las dinámicas de unas y otras

macrozonas. En el caso de la residencia, el modo en el que las dinámicas de desplazamiento de macrozonas como Ciudad Baja o Periferia Centro no alcanzan la mitad de los casos con dinámicas de desplazamiento habituales a áreas o espacios de esparcimiento; mientras que La Isleta o Periferia Norte vinculan a tal circunstancia, al menos, a tres quintas partes de los casos o, incluso, Periferia Sur se aproxima las tres cuartas partes.

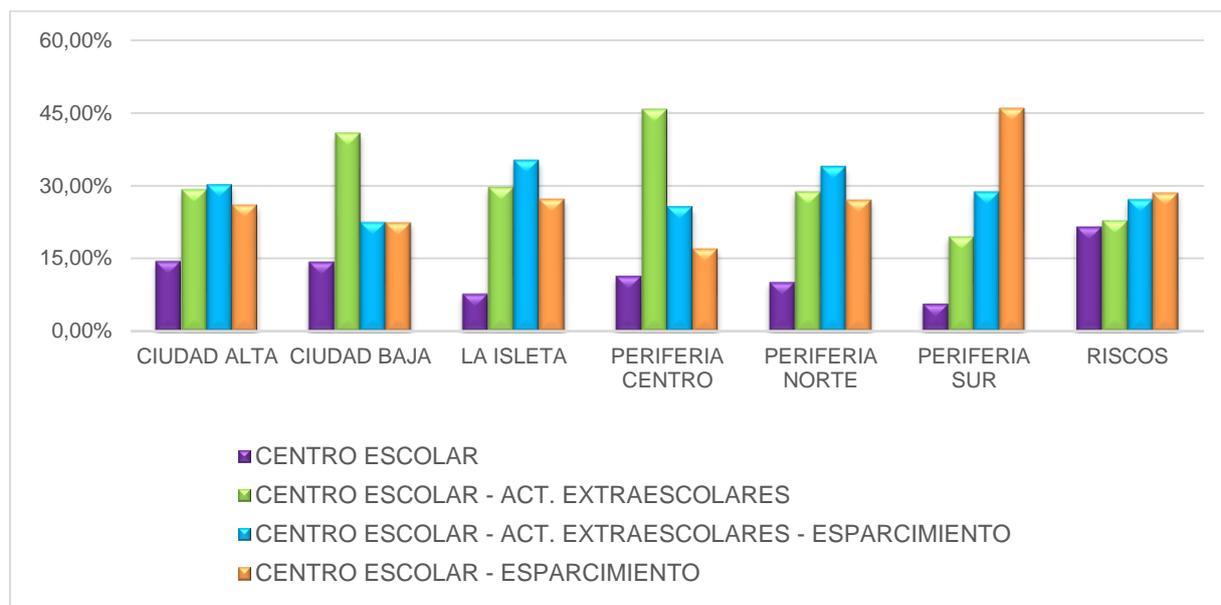


Gráfico 45.- Distribución de la rutina de desplazamientos por macrozona de residencia.
Fuente: Encuesta de hábitos de movilidad y espacio público de población escolar. Las Palmas de Gran Canaria. Curso 2016/2017. Elaboración propia.

La realidad no varía sustancialmente en el análisis de las macrozonas de escolarización, aunque las pequeñas diferencias que se registran tienen relación, al menos, con una ligera mejora en Ciudad Alta y en Riscos; así como con una limitación sustancial en Periferia Sur. Un hecho que, una vez más, encuentra afinidad en las relaciones entre macrozonas para la correspondencia residencia – escolarización, así como a la distribución heterogénea de la escolarización por naturaleza jurídica del centro escolar. Así es que, por ejemplo, la llegada de residentes de Periferia Norte a centros de Ciudad Alta contribuye a un aumento de escolares con dinámicas relacionadas al espacio público en esta última; mientras que, al contrario, la llegada de residentes de Ciudad Baja a Periferia Sur lleva a una reducción de la relación con el espacio público para esta última macrozona con relación a la población escolarizada.

Y, de vuelta, se retoma también la conclusión acerca de cómo la variable analizada es también, en este caso, más afín a centros públicos cuanto más relación con el espacio público

urbano; algo más limitada respecto de centros concertados y, en menor medida, para estudiantes de centros privados. Un hecho que, como los anteriores, cuando se trata de deficiencias o limitaciones con respecto de las categorías consideradas más favorables, se traducen en efectos sobre el conocimiento cotidiano y de sentido común que, al fin y al cabo, puede llegar a incidir en el comportamiento espacial de los individuos. Resultado que se ha comprobado en otros estudios como el de García y Torres (2018) y que, en este caso, encontrará revelaciones mediante los resultados de percepciones que se incluye en el siguiente capítulo.

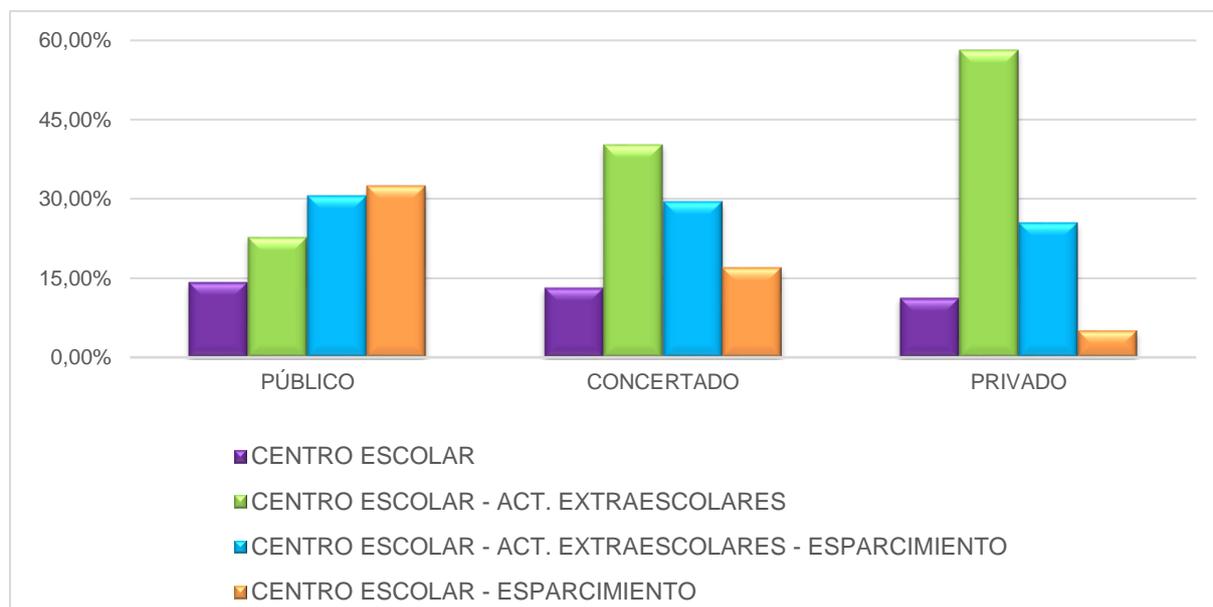


Gráfico 46.- Rutina de desplazamientos por naturaleza del centro escolar.
 Fuente: Encuesta de hábitos de movilidad y espacio público de población escolar. Las Palmas de Gran Canaria. Curso 2016/2017. Elaboración propia.

Tiempo diario dedicado a desplazamientos cotidianos

Para finalizar con el análisis de los desplazamientos generales, y a raíz de los resultados de rutina diaria, se integra la conclusión acerca del tiempo diario dedicado a desplazamientos cotidianos, donde la situación no resulta novedosa con relación a la dispersión de la distribución entre las categorías de esta nueva variable de estudio.

En esta ocasión, el escenario queda determinado por mayor proporción de casos en los que el tiempo resulta breve, tratándose de algo más de un tercio que vincula entre media y una hora (35,79%), junto a un cuarto del conjunto de casos del ámbito para los que el tiempo se reduce a menos de media hora (24,69%). En esta línea es que se mantienen, por lo general, la distribución para cada macrozona de residencia, sin que particularmente resulten diferencias

notables al respecto. Un comportamiento diferente al de quienes pasan más de dos horas de desplazamiento, donde resultan datos mínimos para Ciudad Alta o Riscos, con valores algo superiores a una décima parte de los residentes, frente a la diferencia más destacada que es para residentes de Periferia Sur con casi que aglutina a casi un cuarto de los residentes en esta categoría.

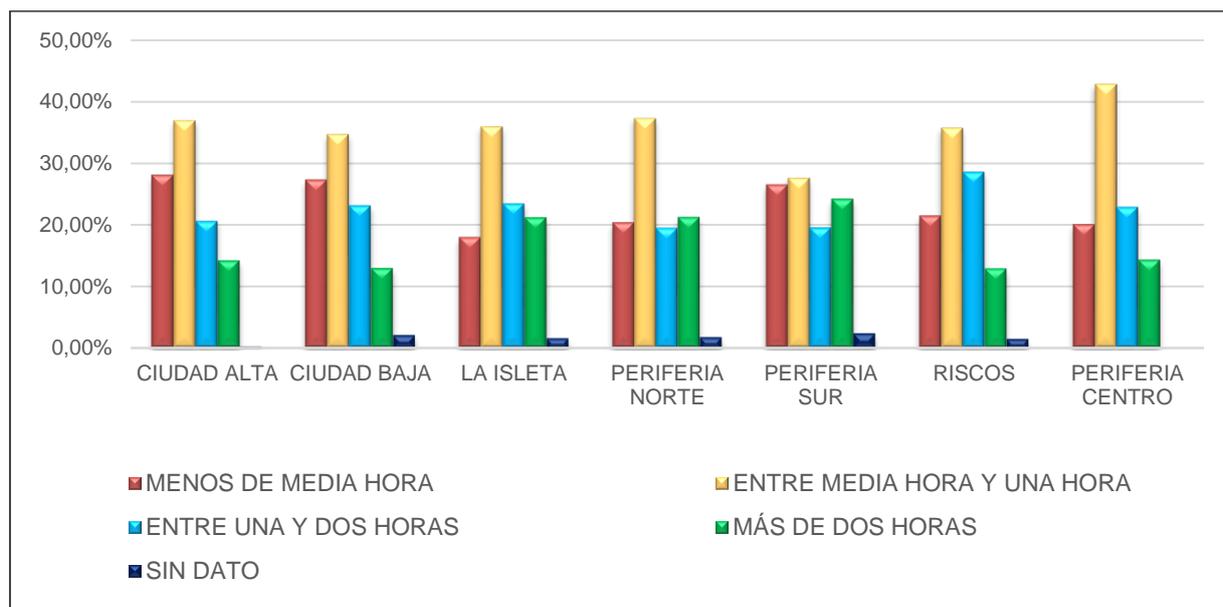


Gráfico 47.- Duración de los desplazamientos cotidianos por macrozona de residencia.
 Fuente: Encuesta de hábitos de movilidad y espacio público de población escolar. Las Palmas de Gran Canaria. Curso 2016/2017. Elaboración propia.

Fuera como fuese, el interés tampoco radica en pasar más o menos tiempo que un período determinado realizando desplazamientos. Se trata, más bien, de que el tiempo dedicado a ello contribuya a la calidad de las relaciones socioespaciales, donde la autonomía, la seguridad y la comodidad puedan estar aseguradas. No obstante, no desmerece apuntar a la relación entre los tiempos diarios de desplazamiento y las rutinas. Y es que de este análisis se desprende que las categorías de hasta media hora y entre media y una hora aglutinan casi cuatro quintas partes de los estudiantes que solo integran el camino escolar en su rutina de desplazamientos acumula. Esa información no es despreciable, pues, aunque afecta a menos de una cuarta parte de los escolares, según los datos de rutina diaria de desplazamientos, se refiere a una característica definitoria de vulnerabilidad, teniendo en consideración las consecuencias que de ello pueden derivar para el comportamiento de los individuos con incidencia sobre su desarrollo social y sobre el entorno y la comunidad que les rodea.

En cualquier caso, a los resultados de esta variable se agregarán otros detalles derivados de los resultados que se presentan más adelante.

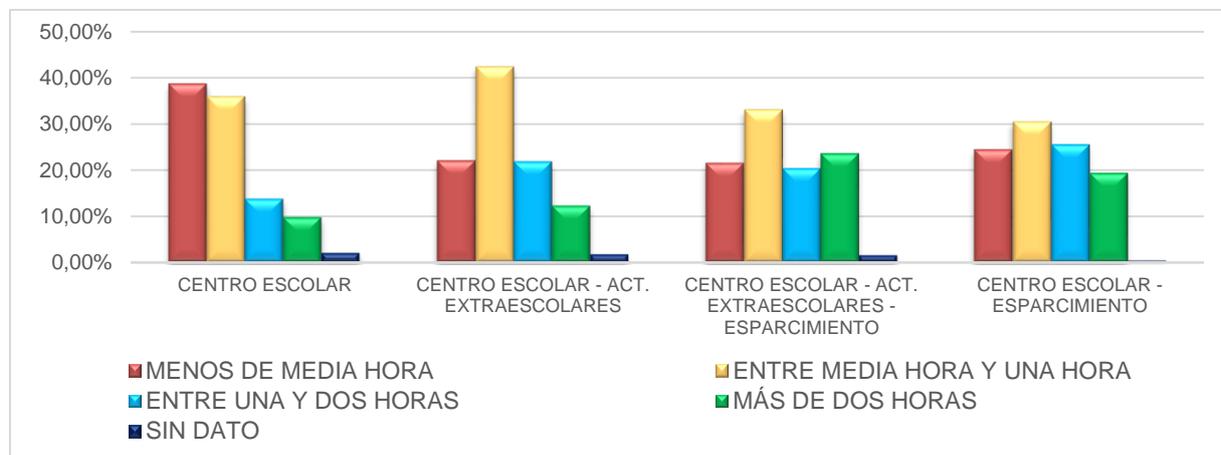


Gráfico 48.- Duración de los desplazamientos cotidianos según rutina de desplazamiento.

Fuente: Encuesta de hábitos de movilidad y espacio público de población escolar. Las Palmas de Gran Canaria. Curso 2016/2017. Elaboración propia.

9.1.5. De las pautas y hábitos de movilidad a la escuela

En este nuevo bloque de análisis acompañan los resultados relacionados desplazamientos por motivo de estudios. Se trata, concretamente, de la duración de los viajes escolares, de modalidad en el camino de ida y de vuelta a la escuela, de la compañía, y de limitaciones en la autonomía para realizar el camino escolar.

Duración de los trayectos

Así es que, para continuar en la línea de los tiempos de desplazamiento cotidiano, en esta ocasión se observan los tiempos de duración de los viajes a la escuela, donde, para el perfil tipo, resulta un período breve, de entre cinco y quince minutos, aunque no alcanza a ser lo propio de la mitad de los casos. La falta de contundencia en este sentido respecto de una distribución homogénea es tal que, en consecuencia, resultan otros dos perfiles relevantes: uno de ellos más favorable, donde el tiempo se reduce a menos de cinco minutos y, otro, en el que se dilata a un tramo de entre quince y treinta minutos; ambos con una representatividad aproximada de un cuarto de los casos, que restan, por tanto, a menos de una décima parte a los casos que dedican más de media hora.

El comportamiento general no representa estrictamente al que se desprende de la relación con las categorías previstas por tipo de centro escolar, pero, entre las diferencias, resultan favorables los resultados de grupos más amplios en las categorías de tramos de tiempo más reducidos para centros públicos y concertados; mientras el resultado más crítico es el que vincula un grupo sumamente amplio de estudiantes de centros privados que dedican hasta media hora por trayecto.

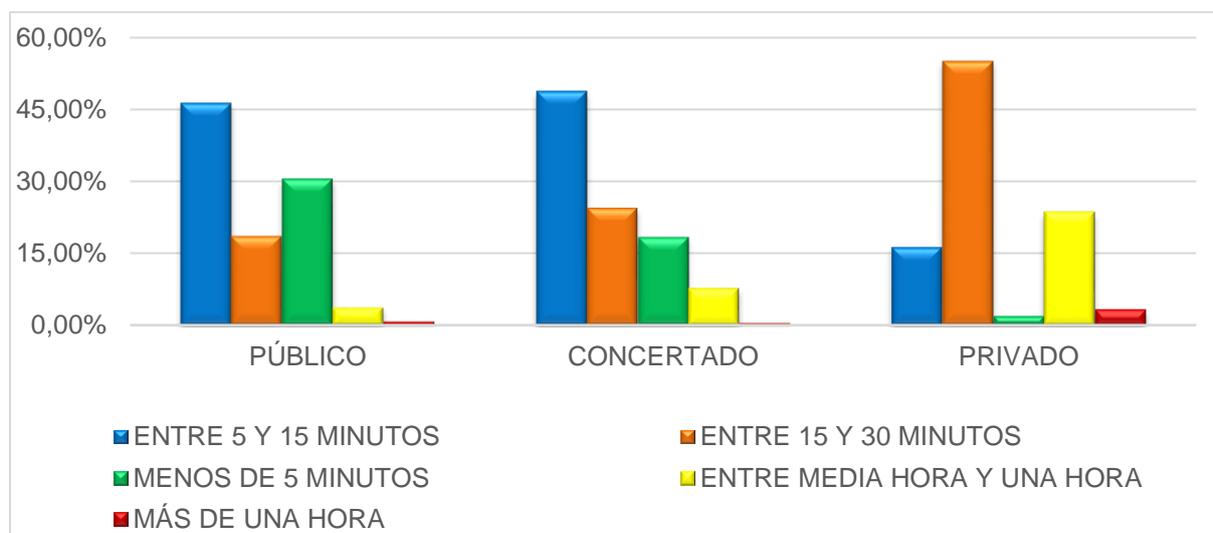


Gráfico 49.- Duración del camino escolar según naturaleza jurídica del centro escolar.
 Fuente: Encuesta de hábitos de movilidad y espacio público de población escolar. Las Palmas de Gran Canaria. Curso 2016/2017. Elaboración propia.

Estos resultados reflejan la realidad de la proximidad en los desplazamientos a la escuela para el caso que se trata. Pero antes de sacar conclusiones al respecto, resulta de interés conocer la relación que tienen, estos tramos de tiempo, al menos, las macrozonas de residencia y de escolarización, aunque de lo anterior ya puedan formularse conjeturas acerca de, por ejemplo, cómo pueden ser los perfiles de macrozonas como Ciudad Alta, La Isleta o Periferia Norte, en la medida en que estas presentan afinidad a la escolarización en centros públicos; lo mismo que Ciudad Baja la tiene con centros concertados.

Y en efecto, esto es lo que se obtiene de la combinación de la variable que se trata y las macrozonas de residencia, para las que exclusivamente Periferia Centro y otros municipios registran como grupo mayoritario el relacionado a trayectos de hasta media hora, a la vez que se observa cómo la duración de más de una hora es anecdótica para residentes en el municipio objeto. A ello, no obstante, merece agregar cómo, en el otro extremo, La Isleta y Periferia Sur

aglutinan mayor porcentaje de viajes de menos de cinco minutos, e incluso, de menos de quince minutos.

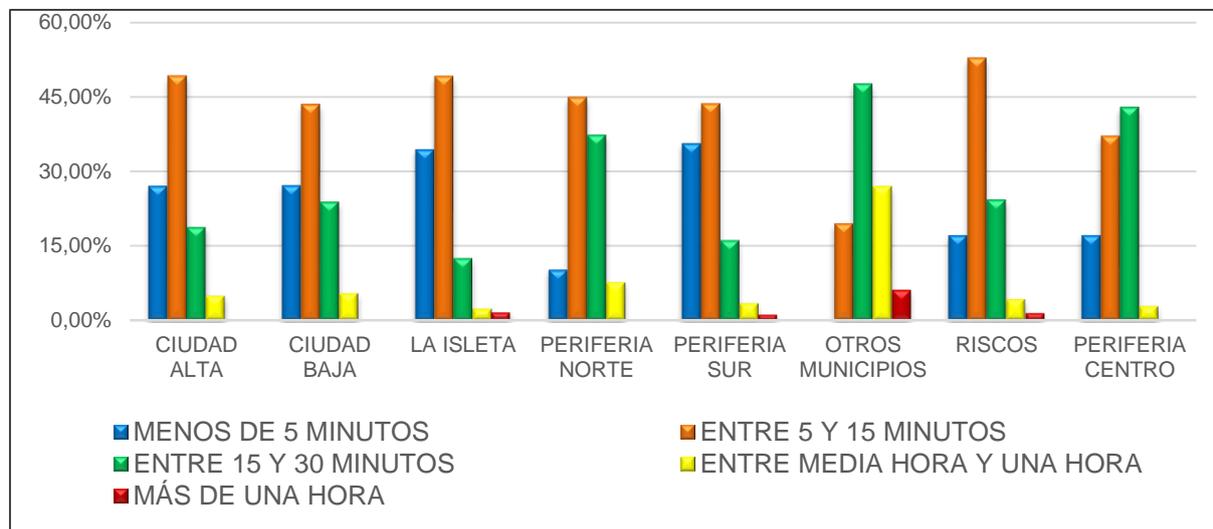


Gráfico 50.- Duración de los trayectos por macrozona de residencia.

Fuente: Encuesta de hábitos de movilidad y espacio público de población escolar. Las Palmas de Gran Canaria. Curso 2016/2017. Elaboración propia.

Si se toma en consideración la macrozona escolar, lo observado sufre algunos cambios y revela con claridad aspectos acerca de las relaciones entre macrozonas. Esto es, por ejemplo, que en los viajes de más de media hora, que eran notables para el origen en otros municipios, y con cierto protagonismo en el caso de Periferia Norte, pasan a cubrir en torno a una décima parte de los viajes con destino⁹ en cada una de las periferias, así como en Ciudad Baja; con una incidencia menor en la llegada a otras áreas intermedias como Ciudad Alta, La Isleta o Riscos.

⁹ En esta ocasión la macrozona escolar sirve como destino de los viajes dado que se toman como referencia trayectos de ida a la escuela por ser la hora punta común del horario escolar, entendiéndose que la hora de salida se dispersa por cuestiones como comedor, actividades extraescolares sen horario continuado a la actividad lectiva, etc. De este modo, en la hora punta de la mañana, la duración de los trayectos de ida a la escuela enfrenta características similares en un tiempo más concreto que podría afectar, por ejemplo, a consecuencia del tráfico, a quienes hacen uso de vehículos como el automóvil o el transporte público colectivo.

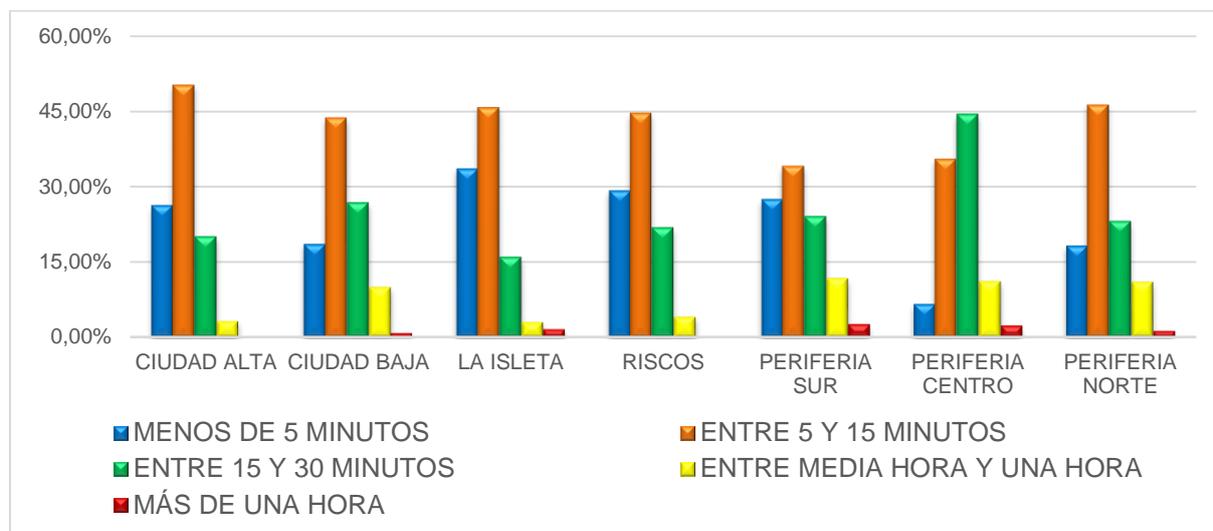


Gráfico 51.- Duración de los trayectos por macrozona escolar.

Fuente: Encuesta de hábitos de movilidad y espacio público de población escolar. Las Palmas de Gran Canaria. Curso 2016/2017. Elaboración propia.

Pero las conclusiones al respecto aún no llegan. Para ello es que, antes, a continuación, se analiza el modo de desplazamiento, de modo que, la combinación de las variables tiempo y modalidad, acaben de dar luz a lo que se viene tratando. Y es que, sin ello, podrían resultar afirmaciones sesgadas desde el punto de vista teórico – conceptual, pues, sin ello, se obviaría una parte de la realidad: la relación modo – tiempo que incide en la relatividad de la duración y, en consecuencia, de la consideración de proximidad. Y es que, como apuntasen Marquet y Miralles-Guasch (2017), “las dinámicas de proximidad solo aparecen allí donde interactúan cercanía física entre origen y destino con formas de accesibilidad al alcance de la población” (pág. 102).

Modo de desplazamiento

A colación, los resultados modales de los desplazamientos a la escuela, tanto de ida como de vuelta, arrojan un perfil tipo soportado, sobre todo, en los viajes a pie. No obstante, es cierto que esta categoría no alcanza la mitad de los casos para los desplazamientos de ida o de vuelta, donde, además, resulta que el uso del automóvil no deja de ser relevante, como ocurriese en el modo ocasional tratado en el análisis general de las pautas y hábitos de desplazamiento.

Así es que, a priori, y en un orden diferente a lo anterior, puede afirmarse que la incidencia del modelo general de movilidad en los desplazamientos escolares no es severa, pero, no cabe duda de que resulta determinante, al menos, en cierta medida.



Gráfico 52.- Modo de desplazamiento a la escuela: ida (izq.) y vuelta (dcha.).
 Fuente: Encuesta de hábitos de movilidad y espacio público de población escolar. Las Palmas de Gran Canaria. Curso 2016/2017. Elaboración propia.

En este sentido es que, reconociendo matices favorables en los desplazamientos de vuelta respecto de los de ida, excepto para el coche, el análisis de detalle se concreta con la variable referida a la vuelta a fin obtener más resultados en la situación que, a priori, se presenta más ventajosa. Así es que, del análisis pormenorizado por naturaleza jurídica del centro escolar, y en un ejercicio comparativo respecto de otras variables semejantes comentadas con anterioridad, se mantiene que la distribución de la elección modal es favorable, al menos para la modalidad a pie, tanto en centros públicos como concertados, con respecto al análisis de la movilidad por hogares y del modo habitual para desplazamientos cotidianos de la población menor. Pero, a su vez, resulta desfavorable para la misma categoría, respecto de centros privados, aunque en este caso, el uso del automóvil es algo más reducido que en los análisis previos, anteriormente citados, a la vez que el uso de otras opciones modales es mayor, entre los que se encuentra el transporte escolar de carácter discrecional.



Gráfico 53.- Modo de desplazamiento a la escuela (vuelta) según naturaleza jurídica del centro escolar.
 Fuente: Encuesta de hábitos de movilidad y espacio público de población escolar. Las Palmas de Gran Canaria. Curso 2016/2017. Elaboración propia.

La situación tampoco es severa con relación a la distribución por macrozonas de residencia, aunque el uso del coche no deja de ser notable en el destino¹⁰ de los desplazamientos de residentes en periferia, a la vez que es donde más limitada resulta la modalidad a pie. Pero no pasa desapercibido que el uso del transporte público colectivo mantenga el valor máximo en Riscos, como ocurriese en el análisis de modo habitual de desplazamiento, a la vez que, para ambos estudios siguiera al anterior valor el relacionado a Ciudad Baja.

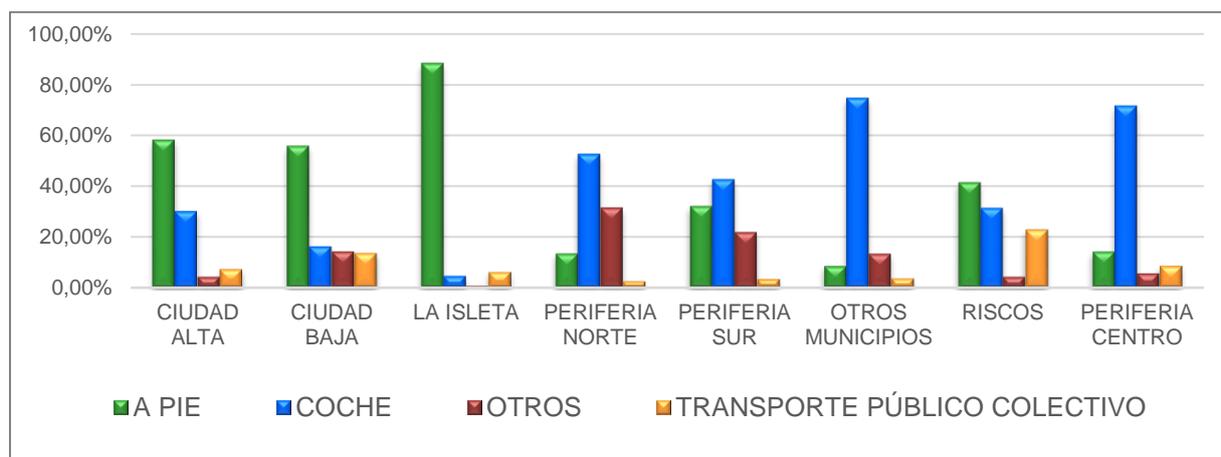


Gráfico 54.- Modo de desplazamiento a la escuela (vuelta) según macrozona de residencia.
 Fuente: Encuesta de hábitos de movilidad y espacio público de población escolar. Las Palmas de Gran Canaria. Curso 2016/2017. Elaboración propia.

Lo cierto es que, agregados los resultados de macrozona escolar que sirven como datos de origen, el transporte público colectivo queda como una modalidad ligada a los desplazamientos en la principal macrozona de centralidad y al vínculo que a esta ha venido reflejando Riscos para resultados anteriores, aunque, no obstante, en esta ocasión, no deja de ser también un modo ligado al destino - origen para La Isleta y Periferia Centro; así como un medio tímidamente receptor para viajes de vuelta con destino en Ciudad Alta (macrozona de residencia).

En cualquier caso, lo anterior no tiene nada que ver con los valores relacionados al automóvil y a los viajes a pie, que, en la distribución por origen (macrozona escolar), se observa con mayor contundencia cómo, en el caso de los primeros, se mantiene el carácter determinante

¹⁰ Se está haciendo uso de la modalidad en viajes de vuelta, por lo que la residencia se presenta como el destino de los desplazamientos y el centro escolar como el origen.

para las periferias; mientras que, en el caso de los segundos, lo son para macrozonas no periféricas, donde La Isleta vuelve a obtener un máximo diferencial para esta categoría (a pie), posicionada ya como macrozona de referencia en el modelo de movilidad de desplazamientos cotidianos y, además, según se aprecia, para los desplazamientos a la escuela.

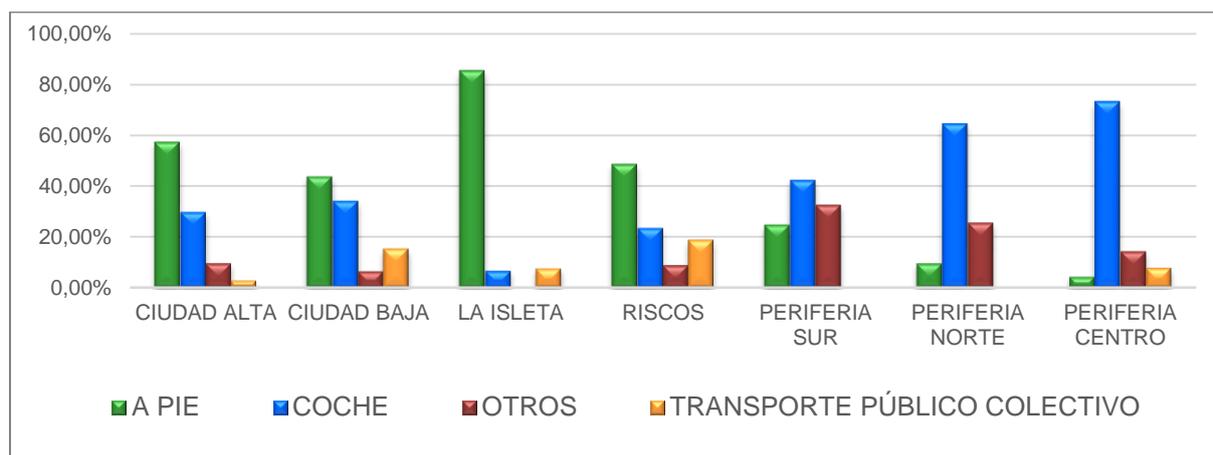


Gráfico 55.- Modo de desplazamiento a la escuela (vuelta) según macrozona escolar.
Fuente: Encuesta de hábitos de movilidad y espacio público de población escolar. Las Palmas de Gran Canaria. Curso 2016/2017. Elaboración propia.

Pero, de vuelta a la relación entre la modalidad y la duración de los desplazamientos, se aplica la combinación de estas variables, de modo que, ahora sí, las conclusiones al respecto revelan con más claridad algunas cuestiones que permiten valorar la calidad de los desplazamientos a la escuela, al menos, en lo que a comodidad y autonomía se pueda referir, en el contexto de la relación o uso que la población menor desarrolla con el espacio público urbano del ámbito de estudio.

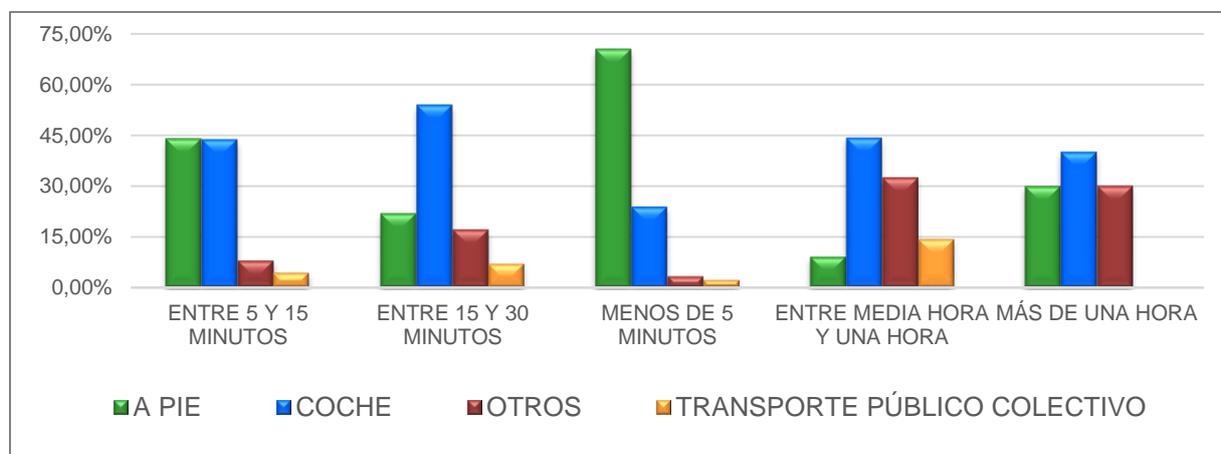


Gráfico 56.- Modo de desplazamiento a la escuela (vuelta) según duración del camino escolar.
Fuente: Encuesta de hábitos de movilidad y espacio público de población escolar. Las Palmas de Gran Canaria. Curso 2016/2017. Elaboración propia.

Así es que, de forma muy concreta, ya se puede hablar de tres perfiles clave respecto del modelo socioterritorial esperado¹¹:

1. Situaciones más aproximadas al modelo esperado.

La proximidad real de los desplazamientos, ligados a la modalidad a pie, se desprende de un perfil de estudiantes en centros públicos y concertados, donde la duración del trayecto no es mayor de quince minutos, que se relaciona principalmente a las macrozonas de La Isleta, Ciudad Alta y Ciudad Baja. Esto responde, al menos, a algunas de las características más favorables de la situación estudiada, que puedan aproximarse al modelo de movilidad esperado.

2. Situaciones más alejadas del modelo esperado que

En este caso se encuentran los perfiles relacionados a macrozonas de periferia, particularmente, de Centro y Norte. Sobre todo, en su relación con centros privados y concertados, en estos casos, los tiempos de desplazamiento a la escuela presentan una duración que, ligada al uso del coche, no se entiende como un período amplio, pero en su traducción a lo que fuese la proximidad a pie, no tiene la misma consideración. Esto se traduce, en definitiva, en la necesidad de prestar una atención especial a las limitaciones derivadas, pues las posibilidades de mejora en estos casos integran decisiones que no tienen que ver únicamente con un cambio de hábitos en la elección modal, sino en asegurar, por ejemplo, que el abanico de posibilidades de elección resulte lo más amplio posible, teniendo en cuenta los distintos componentes. Incluye, cuestiones como recursos, materiales y económicos; atractivo de la oferta de servicios; sociales, como la conciliación familiar; etc.

¹¹ Recupera la idea del conjunto de pautas y hábitos favorables a una relación de calidad en el uso del espacio público urbano por parte de la población menor, afín a la autonomía, a la comodidad y a la seguridad de sus desplazamientos y de su tiempo estancial en calles y espacios urbanos de ocio y recreo (plazas, parques, etc.).

3. Situaciones intermedias

Con características semejantes a las del primer grupo se reconocen, en este caso, Periferia Sur y Riscos, pero la relación de estas con el uso del coche aún más notable, aun tratándose de macrozonas vinculadas a tiempos breves de camino escolar (hasta quince minutos). Es por ello por lo que, sin ser situaciones que presenten severidad o carácter crítico en la heterogeneidad identificada, tampoco responden a casos que puedan ser considerados referentes, al menos, en lo que a pautas y hábitos particularmente relacionados a la movilidad por motivo de estudios.

Compañía de los desplazamientos a la escuela

Al considerar la compañía con la que los estudiantes realizan el camino escolar, se incorporan nuevos datos que, de pronto, llevan a comprobar que, en cierta medida, el protagonismo de la figura del menor como individuo comprometido con su desplazamiento resulta limitado. Esto se desprende del peso porcentual que alcanzan la presencia del perfil del adulto en el acompañamiento (64,83%), donde la mayor parte son familiares directos (madre, padre o tutor) y el resto otros familiares y otros adultos como monitor escolar. En este sentido es que los trayectos sin compañía, o en compañía de otros escolares en edad de educación obligatoria, no alcanzan a representar dos quintas partes de la población (18,12% y 16,79% respectivamente).

La consecuencia de esta realidad no deja de afectar a cada uno de los tres tipos de centros educativos, pero lo cierto es que en el caso de centros de educación de naturaleza jurídica privada resulta un efecto pleno. Es por ello por lo que cabe afirmar que, en el caso de centros públicos y concertados la situación no es severa, pero, para cualquiera de los tres perfiles se precisa un análisis profundo que agregue más detalles en los que poder trabajar desde la política pública para incidir en el giro que lleve a reducir las diferencias del modelo actual con el esperado.

Para ello, los detalles del cambio deben atender características menos beneficiosas del modelo actual. Esto es, por ejemplo, el uso del automóvil para desplazamientos cotidianos y, en particular, en entornos escolares, en la medida en que su presencia reduce la calidad ambiental del entorno, en la que tiene cabida la seguridad del tránsito peatonal y del uso de otros modos no motorizados. Pero este no es un ejemplo aleatorio, sino que se trata de una de

las situaciones críticas identificadas para la mayor parte de los perfiles de desplazamiento relacionados a la tipología de centro escolar y a la modalidad de los trayectos a la escuela. Aunque lo cierto es que la compañía adulta no se da exclusivamente en los casos en los que el estudiantado accede al centro educativo en coche. Se trata de un acompañamiento que también ocurre con relación a cualquier tipo de centro cuando se trata del uso de otros vehículos o modalidades de transporte que no sean andar o transporte público colectivo.

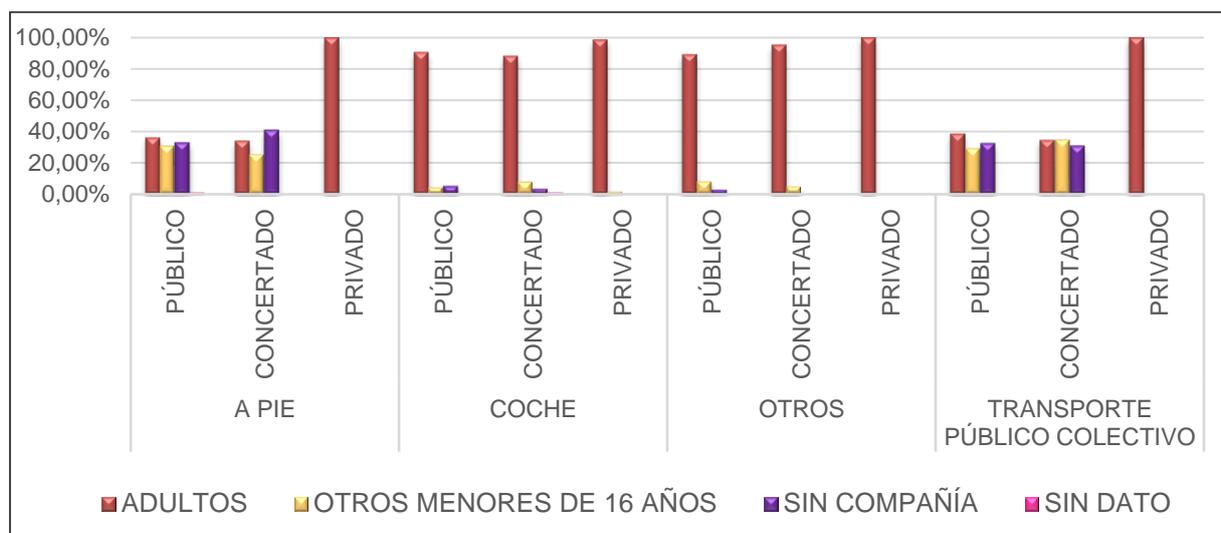


Gráfico 57.- Compañía de desplazamiento a la escuela según modo de desplazamiento y naturaleza jurídica del centro escolar.

Fuente: Encuesta de hábitos de movilidad y espacio público de población escolar. Las Palmas de Gran Canaria. Curso 2016/2017. Elaboración propia.

Con mayor concreción puede indicarse que el efecto de estas dinámicas en el entorno más próximo de centros escolares únicamente se distancia del perfil general en el caso de La Isleta, donde, según macrozona escolar, el volumen de desplazamientos en compañía adulta no alcanza el de los desplazamientos conjuntos entre escolares o sin compañía. Es el hecho que, por tanto, lleva a afirmar que la independencia en la movilidad a la escuela no está conseguida en Las Palmas de Gran Canaria y que, en general, se requiere actuar en busca de mejoras plurales que no solo integren políticas públicas urbanas y de movilidad, sino, además, de corte social, familiar, o de la comunidad educativa. Estrategias que integren, incluso, actuaciones en cascada, y que se formulen mediante la cooperación interadministrativa, entendiendo que, de la incidencia transversal de algunas de las diferentes variables de estudio con relación a los factores clave (autonomía, comodidad y seguridad) y de la distribución de competencias entre las administraciones locales y autonómica, los esfuerzos deben ser conjuntos. Esto es, más aún,

cuando se ha constatado que la planificación territorial del sistema educativo no deja de tener efectos en el comportamiento de distribución de algunas de las variables señaladas.

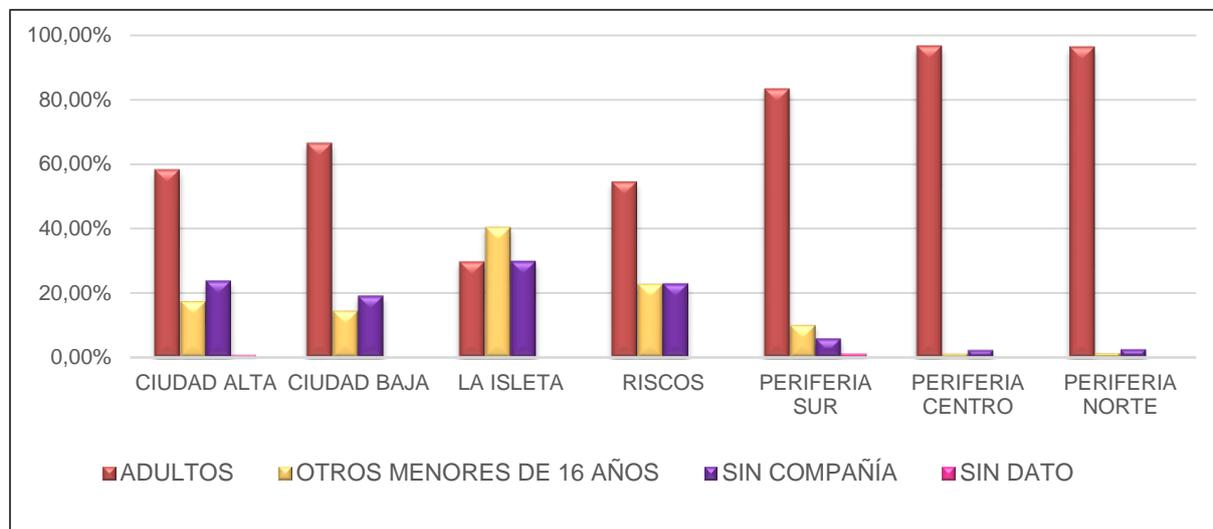


Gráfico 58.- Compañía de desplazamiento a la escuela por macrozona escolar.

Fuente: Encuesta de hábitos de movilidad y espacio público de población escolar. Las Palmas de Gran Canaria. Curso 2016/2017. Elaboración propia.

Limitación de la autonomía en el camino a la escuela

Como respaldo al apunte anterior acerca del enfoque de intervención, acompañan las consideraciones que se desprenden del contexto familiar de primer orden. Esto son, las razones por las que madres, padres y tutores de la población menor, con o sin la participación de la opinión de los estudiantes, determinan el perfil de los desplazamientos a la escuela.

Y, aunque esto último de la participación se comprobará con resultados integrado en el 9.2, lo que se evidencia en este momento respecto de la cuestión apuntada es que, la edad, marca la independencia de los desplazamientos escolares respecto de la figura adulta para casi un tercio de los casos; mientras que para casi un cuarto de los casos lo hace la distancia al centro escolar y, para un quinto, la seguridad de los desplazamientos.

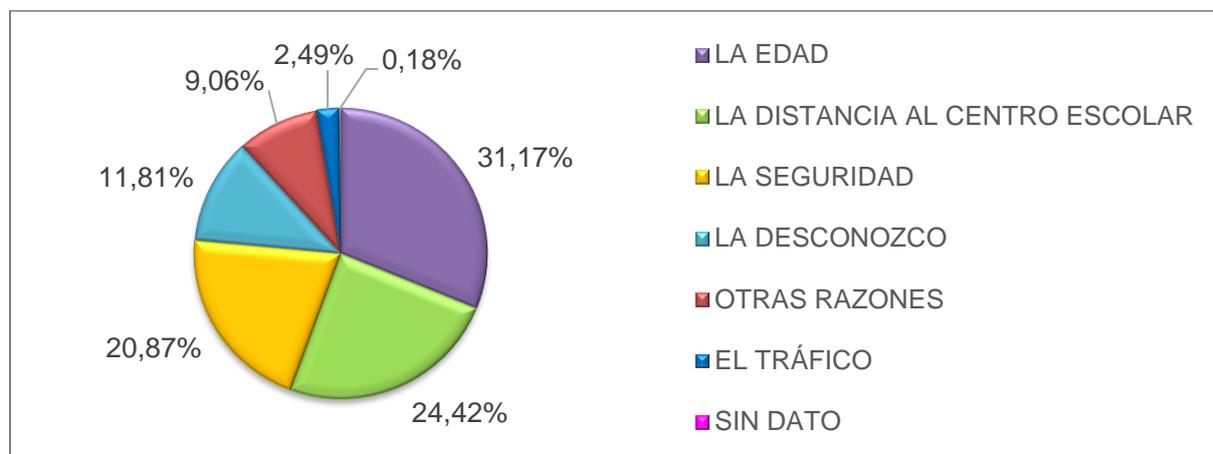


Gráfico 59.- Limitación de la autonomía en el camino a la escuela.

Fuente: Encuesta de hábitos de movilidad y espacio público de población escolar. Las Palmas de Gran Canaria. Curso 2016/2017. Elaboración propia.

Se trata de tres categorías cuyo significado merece ser discutido como determinante de los desplazamientos autónomos, y es que, reconocidas en múltiples estudios de diferentes contextos territoriales como aspectos influyentes en la movilidad independiente a la escuela (Fyhri & Hjorthol, 2009), se dan algunas interpretaciones reveladoras con las que cabe juzgar que estas sean, en sí mismas, razones de peso para justificar la dependencia. Esto es, por ejemplo, como señalan Chica y Rosero (2012), en el caso de la edad, su trasfondo, que no es otro que el “lugar preferencial o no que vienen ocupando los niños y las niñas dentro de la sociedad y las expectativas y relaciones con las personas adultas” (pág. 75). Es decir, que no se trata de la edad en sí misma como número, sino que se refiere al constructo social: a lo que se cree que el individuo de corta edad debe o puede hacer según sus capacidades y su vulnerabilidad frente a los riesgos de agentes externos.

Del mismo modo, la cuestión de la distancia no deja de ser un aspecto relativo, pues teniendo en cuenta los resultados de escolarización, la decisión no es de los escolares sino de la familia, con lo que, se trata de un círculo vicioso, aunque pueda responder a un conjunto de otras motivaciones, lo mismo que ocurre con la seguridad. Y es que, al respecto, en línea a lo que también apuntaron Chica y Rosero (2012), esta última no es más que una percepción que sobrevuela a la imagen que los adultos crean de los niños según los valores, los sentimientos y la cultura del estilo de crianza.

Así, es curioso que, precisamente, la distancia sea la razón que caracterice las limitaciones de la autonomía para estudiantes de centros privados, pues, solo con el hecho de

reconocer que estos se localizan en áreas de periferia, ya permite reconocer que la proximidad no será el aspecto que caracterice el perfil de movilidad de aquellos grupos de residentes que llegaban desde otras macrozonas, tanto de dentro el municipio como de fuera.

Pero, aunque con menor relevancia, no deja de ser una cuestión que marque las limitaciones de estudiantes en otro tipo de centros. No obstante, es cierto que en los casos de centros públicos y concertados, la seguridad se hace notar, y esta cuestión se ha concretado con relación a la cuestión viaria, de la convivencia entre los vehículos (principalmente el tráfico motorizado) y los desplazamientos peatonales; aunque también integra la (in) seguridad social en situaciones como, por ejemplo, el uso del transporte público, que no solo implica lo que pueda suceder de terceros al menor sino que también integra la confianza en la madurez y en la responsabilidad del escolar por parte de sus familiares.

Y si hubiese que apuntar otros tres aspectos destacados, muy concretos, estos son: el modo en que la edad se impone en centros públicos; cómo el tráfico no resulta en sí misma una categoría relevante, aunque alcanza calores semejantes para todos los tipos de centros; y los resultados del desconocimiento, por parte de los escolares, de las cuestiones que motivan a las limitaciones de la autonomía.

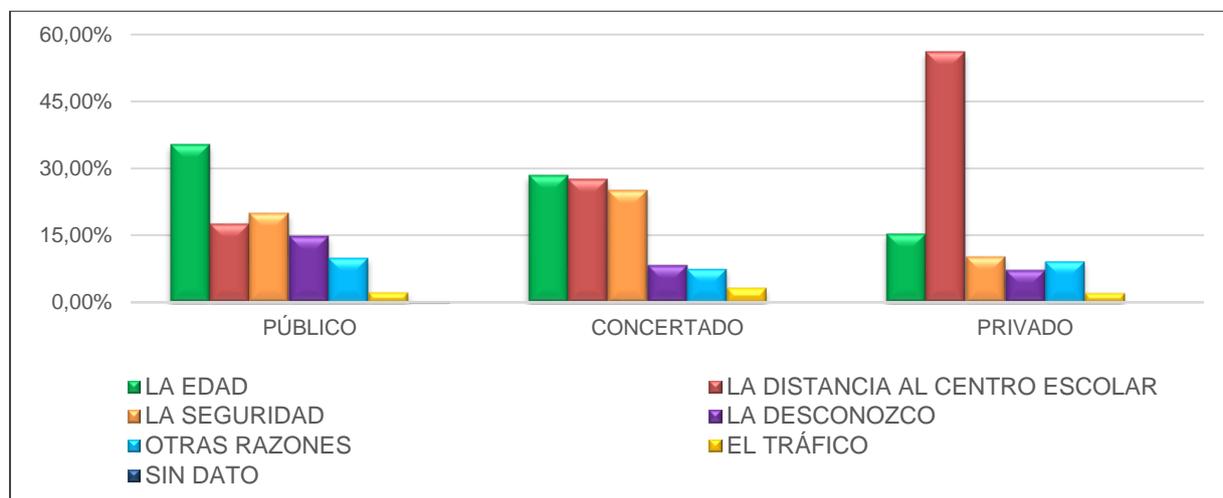


Gráfico 60.- Limitación de la autonomía en el camino a la escuela según la naturaleza jurídica del centro escolar.

Fuente: Encuesta de hábitos de movilidad y espacio público de población escolar. Las Palmas de Gran Canaria. Curso 2016/2017. Elaboración propia.

Por otra parte, esclarecer la subjetividad de los valores anteriores es posible si se observa la distribución de la variable según motivo de elección del centro escolar. Unos resultados que se aprecian coherentes al reconocer que, como podría esperarse, la limitación por distancia es

más afín a quienes eligieron centro escolar por escolarización previa de otro familiar o por proximidad al centro de trabajo familiar; mientras que esta misma limitación, la distancia, no es tan relevante para quienes eligieron el centro escolar por correspondencia con su residencia.

Al respecto, es cierto que tomar decisiones que favorezcan la conciliación familiar a criterio parental es una realidad. Una cuestión que puede estar relacionada a la estrategia del hogar para garantizar, como apuntase Pautassi (2017), el acceso a la escuela, la atención y el cuidado en edades tempranas. Pero otra parte de la realidad es que de ello derivan situaciones de conflicto que no ayudan al cambio de hábitos y pautas. Esto es, por ejemplo, la falta de proximidad entre residencia y centro escolar y, en consecuencia, un aumento de las limitaciones para lograr la autonomía de los desplazamientos escolares, así como, con relación, la perpetuación del acompañamiento y la sobreprotección.

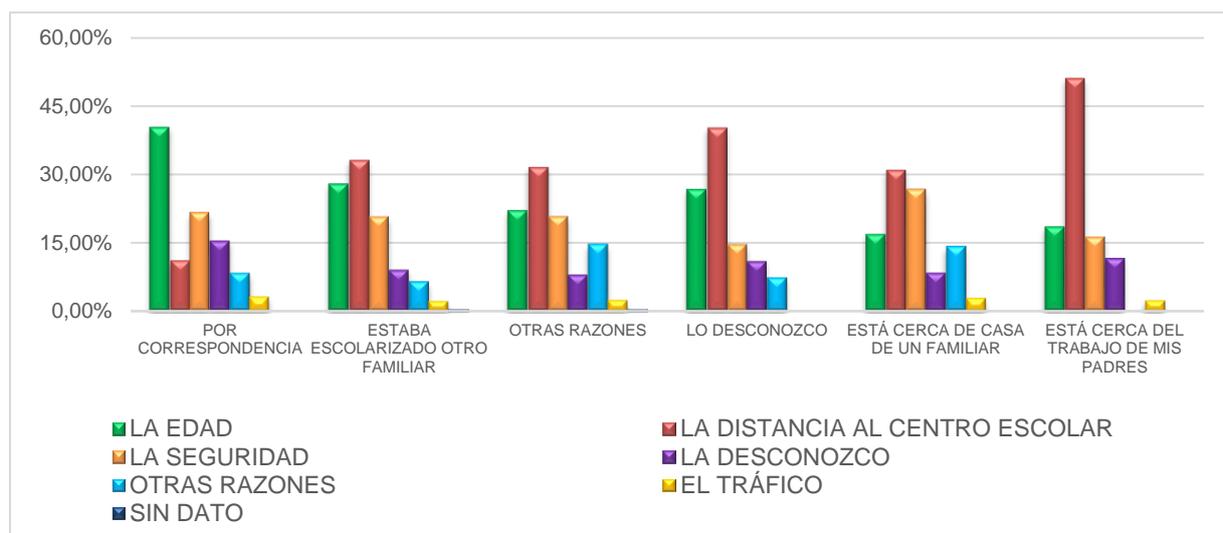


Gráfico 61.- Limitación de la autonomía en el camino a la escuela por motivo de elección del centro escolar.

Fuente: Encuesta de hábitos de movilidad y espacio público de población escolar. Las Palmas de Gran Canaria. Curso 2016/2017. Elaboración propia.

Lo cierto es que parece suficiente la combinación de los resultados cuantitativos observados y la breve reflexión teórica al respecto para, al menos, afirmar que el trabajo directo y transversal con las familias es una de las cuestiones que debe fijarse en la estrategia pública. Y es que, si se espera un cambio real de la situación preexisten, es clave ahondar en las razones que mueven a decisiones que limiten una realidad diferente, más aproximada a escenario esperado, no solo para las relaciones socioterritoriales de la población escolar del presente sino,

además, para las consecuencias que de ello se derivan respecto de relaciones personales o comunitarias; ambientales, y económicas.

9.1.6. Del tiempo libre y los períodos estanciales en el espacio público urbano

Para finalizar con la caracterización de la cotidiana como contexto de los resultados que ahondan en la experiencia, percepciones, deseos y expectativas de la población menor respecto de su relación con el espacio público urbano, este último bloque de análisis de caracterización de la cotidianidad pasa a tratar acerca del tiempo libre como variable propiamente dicha y, con relación, acerca de la duración de los períodos estanciales en el espacio público.

Esta última parte de caracterización de la cotidianidad revela, a través del análisis del tiempo libre, que el contacto de carácter estancial, de ocio y recreo al aire libre, en el caso de estudio, puede ser considerado favorable o, al menos, no del todo deficiente. Así es que si cabe una mejoría para algún grupo es, principalmente, para la quinta parte que declara disponer tan solo menos de media hora de tiempo libre al día. Pero no se trata de la única cuestión a atender, pues, incluso en aquellos casos en los que el tiempo libre es más abundante, debe considerarse el modo en el que se produce su ocupación y en qué espacios, pues, como señalaran Carballo, Caride y Gradañlle (2012), una vez se alcanza la edad adolescente, los vínculos y el uso de espacios inconexos de las tecnologías resultan obviados (pág. 52).

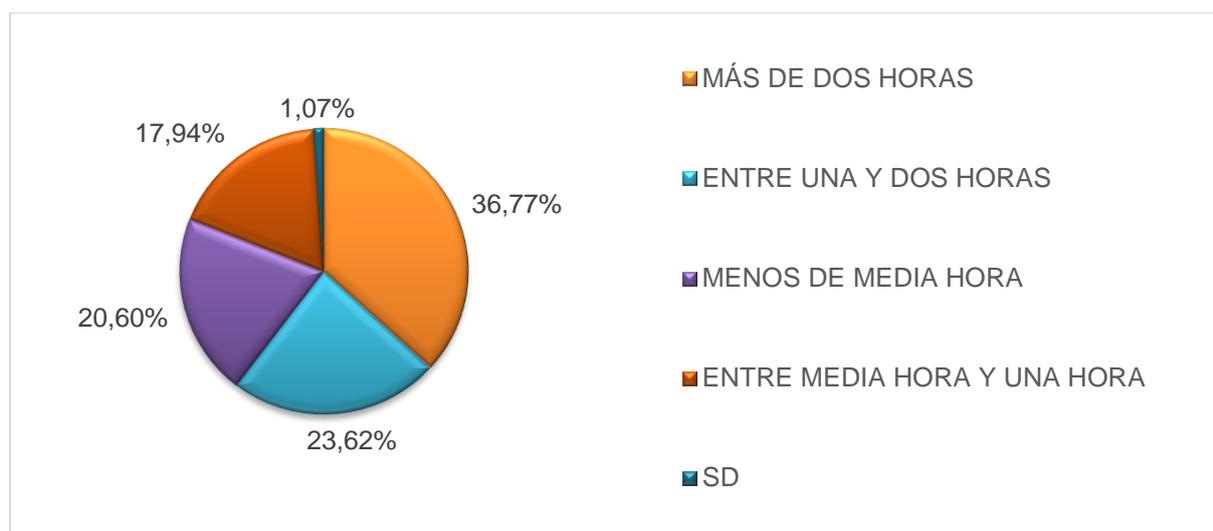


Gráfico 62.- Resultados. Análisis del contexto. Tiempo libre.
Fuente: Encuesta de hábitos de movilidad y espacio público de población escolar. Las Palmas de Gran Canaria. Curso 2016/2017. Elaboración propia.

Los detalles según macrozona de residencia permiten agregar que quienes disfrutan de más tiempo en tales circunstancias son residentes de Periferia Sur y de La isleta, donde al menos el 75,00% refiere una hora o más, con valores que se disparan para la categoría de más de dos horas, con hasta más del 50,00% de los casos en cada macrozona. Estos son datos a los que los más aproximados, de entre el resto de las macrozonas, resultan para Ciudad Alta y Riscos.

Con esto se recupera una situación que vuelven a compartir macrozonas con características socioeconómicas semejantes, donde la marginalidad o los barrios en situación de vulnerabilidad son incluso, en ocasiones, característicos de la unidad territorial en cuestión. Esto es, entornos como Jinámar, en Periferia Sur, donde, a pesar de la proximidad a otros espacios antagónicos, que más que barrios se identifican como urbanizaciones (por ejemplo, Santa Margarita), la precariedad ha acompañado históricamente a situaciones críticas de incidencia en el contexto escolar como el absentismo, el fracaso escolar o las deficiencias culturales y sociales ligados a un contexto de exclusión. Una situación semejante a la de otros barrios más próximos al centro urbano como Las Rehoyas y El Polvorín en Ciudad Alta; o los barrios de Riscos en gran medida.

Esta realidad puede ser tan determinante que, además de apuntarse como objeto de estudio pormenorizado para conocer más profundamente las consecuencias, positivas o negativas de la distribución del tiempo libre en estos casos particulares, merece que se acompañe algún otro detalle extraído de la información que se dispone. Esto es, por ejemplo, con relación a los hábitos de desplazamiento de los miembros del hogar. Y es que, en este sentido, la distribución del tiempo libre asume porcentajes más elevados para categorías de una hora o más, con relación a aquellos hogares que hacen uso del transporte público como modo habitual de desplazamiento o en los casos en los que lo habitual es andar. Estos son resultados que, en definitiva, llevan a plantear que

Estos resultados, en combinación con lo expuesto previamente, lleva a plantear el análisis por naturaleza de centro escolar y, con ello, se obtiene otra particularidad dual. Esto es, por una parte, la coincidencia del perfil de escolares de centros públicos con el porcentaje más elevado en la categoría de tiempo más amplia, a la vez que, el porcentaje más elevado para la categoría de tiempo más reducida se da para el perfil de estudiantes en centros privados.

En definitiva, queda evidencia de la heterogeneidad con que sucede la relación de la población con el espacio libre en el tiempo de ocio y recreo, así como el vínculo particular con algunas características descritas como categorías de diferentes variables. Ello apunta, por tanto, a la necesidad de atender esta otra cuestión de análisis en el reto de la política pública por mejorar la calidad de vida de la cotidianidad de la población menor en el ámbito de estudio.

9.1.7. Síntesis y conclusiones del apartado

En una primera aproximación a la caracterización del ámbito de estudio se refleja la complejidad territorial del soporte físico, así como de la configuración urbana y socioeconómica del espacio de estudio. Y es que, las dos últimas se han visto sumamente determinadas por la incidencia de la primera, de modo que, incluso para la definición de las unidades de estudio, ha resultado suficiente tomar como referencia la configuración orografía y el trazado de la infraestructura viaria sobre el que se estructura el sistema urbano.

En este mismo contexto resulta que los detalles que han perfilado la estrategia de movilidad urbana han favorecido al coche particular y, con ello, al uso hegemónico del mismo, que actualmente se encuentra inmerso en una encrucijada de esfuerzos por transformar el modelo de movilidad con la introducción y el impulso de otros modos alternativos. Un empeño que, contrarreloj, y en línea a las Agendas Políticas de Desarrollo, busca recuperar espacio público urbano para mejorar el equilibrio entre las oportunidades de los diferentes grupos poblacionales, redescubrir el contacto social, y brindar condiciones de vida más amables en un contexto comunitario.

En este marco, y a través de una primera parte de la investigación, se ha ido concretando información a lo largo del apartado de caracterización mediante los resultados relacionados con aspectos de cotidianidad de la población escolar (residencia, escolarización, pautas y hábitos de desplazamiento, etc.). Así, se ha obtenido un perfil tipo para el ámbito de estudio, donde es característica la figura de la niña residente en Ciudad Alta, de unos doce años de edad, escolarizada en un centro público de la misma macrozona de residencia; siendo el motivo de elección del centro escolar la correspondencia entre el emplazamiento de su hogar y el del centro de estudios al que responde. Además, en el contexto del hogar, se trata de un perfil relacionado a la tenencia de varios tipos de vehículos, donde el principal modo de desplazamiento familiar es el coche. Esta modalidad de transporte es la que define también el

uso habitual en las pautas y hábitos de movilidad general, aunque, a diferencia, en los desplazamientos ocasionales pasa a imponerse la modalidad de desplazamiento a pie.

Por otra parte, con respecto a la autonomía, se presentan limitaciones para realizar desplazamientos sin compañía adulta, que no solo afecta a la movilidad obligada a la escuela sino, además, a los desplazamientos relacionados con el desarrollo de actividades escolares que también se integran en la rutina diaria. El conjunto de estos desplazamientos cotidianos representa una dedicación diaria de entre treinta minutos y una hora, con una inversión de entre cinco y quince minutos a pie para el camino escolar, en compañía de algún adulto.

Esto último es un hecho que, según resultados, viene determinado por cuestión de edad. Un motivo soportado en una construcción social extendida acerca de las capacidades que se le presupone a la población más joven por parte de las personas adultas (Chica & Rosero, 2012). Tal es así que, frente a la edad de 9 años, a la que se fija el inicio de los desplazamientos autónomos del camino escolar para el contexto nacional (Alonso, Esteban, Calatayud, & Alamar, 2009), para el ámbito de estudio resulta un retardo que lleva a alcanzar los 12 años, según resultados de la encuesta de hábitos en la que se ha soportado la presente investigación.

Pero, de vuelta a la cuestión temporal, resulta que el tiempo libre estancial en el espacio público urbano es notablemente más amplio que los relacionados con otras variables temporales señaladas en este apartado: más de dos horas. Un período que, siguiendo la interpretación de Pedrò (1984), queda ligado a actividades de libre elección del individuo y que, en el caso de los niños, implica no estar sometido a la supervisión continuada del adulto, en la línea de lo que apuntase Hermoso (2009, pág. 60). Esto se traduce en un comportamiento contrapuesto al que resulta de las variables relacionadas a la movilidad, y es que, mientras que las pautas y hábitos de las nuevas generaciones replican y perpetúan a la de los mayores, resulta para los primeros una franja de tiempo libre amplia frente al anhelo con el que el adulto contemporáneo vive respecto de este tipo de tiempo en la vorágine del contexto neoliberal (Arnulfo, 2001). El dilema se encuentra, entonces, en cuestiones como las condiciones en las que se vive el tiempo libre en el espacio público, si estas pueden ser consideradas de calidad, y si, finalmente, ello puede determinar la relación que la sociedad adulta desarrolla respecto del espacio construido hasta proyectar sus miedos en la sobreprotección de las generaciones venideras.

Y este no es el único que alimenta debates, pues, la reflexión también es atraída por otras situaciones de conflicto entre la realidad y lo que se espera que ocurra según el comportamiento tipo de algunas variables. Esto es, por ejemplo, con relación al motivo de escolarización en centros públicos, donde lo habitual es la correspondencia respecto a la macrozona de residencia. Con relación, surgen excepciones donde no existe correspondencia, en unos casos, por decisión discrecional de la familia, y, en otros, motivados por la propia planificación territorial del sistema educativo. Y, de esto último, es que surge uno de los debates más profundos, pues, a pesar del argumentario que pudiera añadirse, no es posible afirmar que, tras una década de estrategias locales para la transformación urbana y de movilidad, exista lineamiento de cuestiones como la planificación educativa, que, como otras materias, inciden en el potencial de transformación global del ámbito que se trata.

En cualquier caso, esta es una de las tantas situaciones diversas que denotan amplia heterogeneidad. No obstante, ha sido posible reconocer semejanzas en el comportamiento de algunas de las variables tratadas respecto de las diferentes unidades territoriales. Tal es así que, como se ha hiciera con el modo de desplazamiento a la escuela, esta otra parte de la síntesis de caracterización de la cotidianidad se ajusta bastante bien a un relato basado diferentes escenarios de la realidad. Esto son, situaciones que se aproximan con mayor o menor afinidad a los valores esperados de uso del espacio público urbano. Así es que, por lo general, los ambientes más desfavorables son las de los entornos periféricos, aunque en este sentido se dan algunas diferencias. En este sentido, se identifican conflictos clave que no solo se sustentan en decisiones familiares sino, además, en la planificación territorial del sistema educativo. En definitiva, se dan situaciones que quedan lejos de favorecer la calidad de uso del espacio público y de las relaciones de la población menor con el mismo.

A pesar de lo expuesto, y de la complejidad de la que se hablaba, es cierto que, algunas de las características definitorias de las unidades periféricas son compartidas con otras que se relacionan a entornos de centralidad. Esto es, por ejemplo, para los casos de Ciudad Baja y Periferia Centro, con relación a cómo el protagonismo del coche se mantiene semejante en el contexto familiar y en las pautas y hábitos particulares de la población menor; lo mismo que ocurre entre Ciudad Alta y La Isleta respecto de los resultados de buena parte de las variables, con una afinidad favorable compartida respecto del escenario deseado, al que, en ocasiones, se aproximan también los resultados de Periferia Norte y, en menor medida, de Periferia Sur; a la

vez que, a este último, se observan semejanzas para Riscos y Ciudad Baja en reiteradas ocasiones.

Conocido lo anterior, la conclusión se soporta en la necesidad de atender la realidad local no solo como una única sino, además, poniendo el foco en cada una de las realidades que llevan a conformar parte del todo. Pero, con todo ello, no deja de haber un caso que pueda resultar referente para avanzar hacia el cambio, al menos, de lo mejor que, hasta el momento, pueda haberse experimentado en el ámbito de estudio; y este es el de La Isleta. Y es que, a pesar de haberla citado anteriormente, esta macrozona es la unidad territorial que roza, en ocasiones, situaciones que resultan sumamente afines al modelo deseado. Estas son cuestiones como, por ejemplo, que casi la totalidad de los estudiantes de centros educativos de este entorno llegan a la escuela a pie y, además, casi en su totalidad lo hacen con independencia de la población adulta. Un hecho cuya incidencia se amplía también, de un modo destacado, para la autonomía habitual de desplazamientos cotidianos de sus residentes menores, quienes presentan mayor grado de correspondencia entre macrozona de residencia y de escolarización, caracterizados por una movilidad habitual mayoritariamente a pie, a diferencia de lo que ocurre en el resto de las macrozonas, y a pesar de ser el coche el transporte que defina el modelo de movilidad del contexto familiar.

En definitiva, es evidente que la política pública local en Las Palmas de Gran Canaria debe encontrar fórmulas para integrar mejoras que lleguen a todos los rincones del municipio, pero, más allá de lo que pueda encontrar fuera, tiene dentro de su territorio espacios de referencia para trabajar a favor de grupos poblacionales en situación de vulnerabilidad respecto del uso del espacio público urbano, como la población de menor edad, con condiciones de autonomía, comodidad y seguridad que aseguren una mejor calidad de vida.

9.2. Realidad y expectativa de las nuevas generaciones

9.2.1. Experiencias

Para dar continuidad a los contenidos del capítulo anterior, en primer lugar, se ahonda en la realidad de la experiencia acerca de aspectos relacionados con la movilidad cotidiana y, posteriormente, con el camino escolar.

De la movilidad cotidiana

El análisis de esta variable se desagrega según los modos de desplazamiento. Así es que, en primer lugar, para los viajes a pie resulta que la experiencia para más de la mitad de los estudiantes es positiva, relacionada a un sentir de alegría y energía (56,40%); la misma impresión que resulta para los desplazamientos en bici, o, al menos, para el uso de esta en el espacio público urbano, aunque para esta última la incidencia es aún en un mayor número de individuos (67,94%). Lo cierto es que, a pesar de sumarse a ello, en cada caso, otro grupo de en torno a una décima parte de la población, que declara otras sensaciones positivas, al menos una décima parte señala indiferencia ante cada una de estas modalidades (5,86% y 7,10% respectivamente). Estos son datos que, en cualquier caso, resultan más favorable que el de quienes señalan la experiencia de otras sensaciones negativas, los cuales representan, al menos, la mitad que la categoría anterior.

Tales opciones de desplazamientos son afines al modelo de desarrollo deseado, por lo que invitan a considerar que, aunque hay posibilidad de hacer por mejorar la experiencia relacionada a ellas, los resultados no son desfavorables. Esto es más evidente si se tiene en cuenta que la indiferencia es una cuestión que afecta más ampliamente al transporte público colectivo, lo cual lleva a expresar, por ejemplo, la falta de atractivo por su uso. Aunque, tomando en consideración que ello es muy semejante al valor que arroja la misma categoría para el coche, en este caso, habría que ampliar tal afirmación. En cualquier caso, lo que si es cierto es que las sensaciones negativas son más propias del transporte público colectivo que del coche, siendo las vinculadas a esta última modalidad las que menor incidencia tienen en la comparativa de las cuatro modalidades.

De todo ello se concluye al menos que, a pesar de los atractivos y rechazos que genere cada opción de desplazamiento, la escasa relevancia de las cuestiones negativas relacionadas al uso del coche, junto al protagonismo que este tiene en la movilidad cotidiana, alimentan la resistencia al cambio de hábitos a medida que cada generación aumenta su edad y llega a tener acceso al manejo del vehículo particular. Por ello es por lo que resulta necesario el diseño y la implementación de iniciativas, temporales y permanentes, que contribuyan a superar tal resistencia (Williams, Wright, & Dohna, 2017, pág. 48).

Del camino escolar

En otros términos, el análisis de experiencias relacionadas al camino escolar aporta la percepción que los estudiantes tienen acerca de la falta de atractivo del trayecto y el entorno que les rodea. Esto ocurre para, al menos, un cuarto de los casos; un tanto menos que para quienes consideran que lo relevante de su experiencia en el trayecto es la duración, pues, a un tercio del conjunto les parece corto. Y, siendo estas las aportaciones de mayor relevancia en cuanto a aspectos positivos, por otra parte, dos quintas partes ha afirmado que no destacaría nada negativo del recorrido a la escuela, a la vez que, del resto, que apuntan acerca de la falta de interés o de la falta de motivación que en ellos se despierta. Pero lo interesante en este caso es que algo menos de una quinta parte señala como aspecto crítico la longitud del desplazamiento, y no alcanza una décima parte quienes apuntan a la inseguridad; lo mismo que no lo haría el grupo que apuntase a la seguridad como aspecto relevante en positivo.

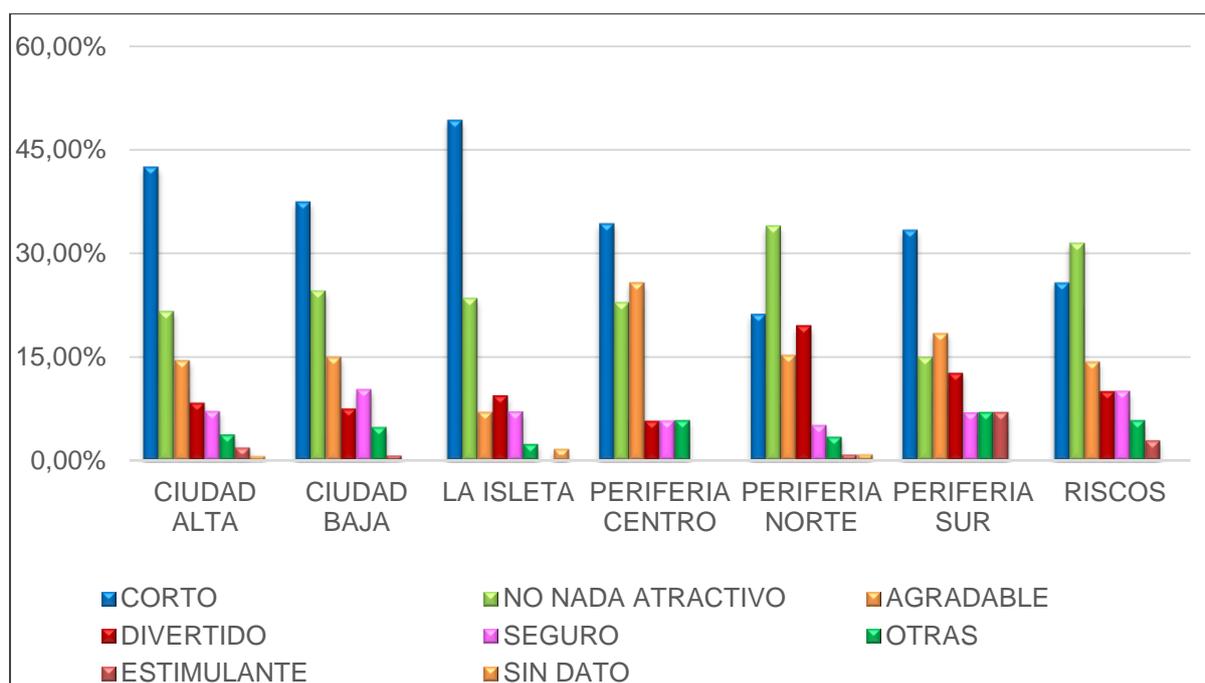


Ilustración 30.- Distribución de la experiencia positiva.

Fuente: Encuesta de hábitos de movilidad y espacio público de población escolar. Las Palmas de Gran Canaria. Curso 2016/2017. Elaboración propia.

Las disparidades de esta variable con respecto al perfil de escolarización son muy concretas. Los resultados únicamente se desvían de la situación general en dos cuestiones y cuando se trata de centros privados. Estas son, en el caso de experiencia positiva, un agrupamiento relevante superior a un tercio de los casos en los que se apunta a la falta de

atractivo del trayecto escolar y, por otra parte, a un porcentaje semejante cuando se trata de la longitud, en lo que a larga distancia se refiere. Y, a colación, en el análisis por macrozonas es que son los residentes de Periferia Centro y Norte quienes revelan la primera de las cuestiones, pero, para la segunda de ellas, se trata sobre todo de residentes en Ciudad Baja y en Periferia Centro. Este último binomio es curioso, pues donde pudiera ser contraria la sensación de proximidad de centro y de periferia, por la disponibilidad de recursos de interés para el estudiante como, por ejemplo, la oferta educativa, resulta semejante a raíz de la elección del centro educativo, en la que, por lo general, no participan los niños como agentes interesados, por lo que la interpretación de estos como afectados, en sentido negativo, no parece inapropiada.

Del tiempo libre

Aunque hasta el momento no se hubiesen reconocido aspectos relevantes acerca de las experiencias y el tráfico, lo cierto es que esta es lo que genera malestar, en aproximadamente, una tercera parte de los menores cuando se encuentran en zonas de esparcimiento (31,97%). Otras cuestiones no pasan desapercibidas en todos los casos, sobre todo, cuando se trata de compartir espacio con usuarios de menor edad (16,79%) o cuando el espacio a compartir resulta reducido (15,10%). Estas son categorías a las que, por las características en las que se viene haciendo particular incidencia, cabe sumar la molestia por inseguridad del entorno residencial (10,57%).

El comportamiento de esta variable permite agregar que, en detalle, solo Ciudad Alta y Periferia Centro devuelven una distribución semejante, al menos, en el orden de la incidencia por categoría. No obstante, para la última de ellas, ocurre que el efecto del tráfico es abrumador en comparación con el resto de los casos, mientras que, en Ciudad Alta, esta categoría es la más reducida de entre todas las macrozonas, a la que, además, se aproximan los valores de Periferia Sur y Riscos. Y, si bien se pudieran extraer otras peculiaridades como, por ejemplo, acerca de compartir con otros menores o de las limitaciones y restricciones, el tráfico vuelve a reclamar atención al integra matices acerca de lo que se ha ido analizando hasta el momento. Así es que, debe recordarse que, donde ahora las molestias del tráfico son más notables, es donde antes se habló de una de las zonas con mayor uso del coche en el contexto familiar; con mayor relación a los desplazamientos cotidianos de los escolares; y, particularmente, con

mayor uso para el camino a la escuela. Esto es, una cuestión semejante a la que se desprende para residentes y escolares de las otras unidades territoriales de periferia, a las que, además, se suman la situación de los escolares de La Isleta, aunque en este último caso, la relación entre usos y molestias no encuentre correspondencia, por lo que ello pudiera estar relacionado con la problemática global de concentración de tráfico en el istmo.

En conclusión, las cuestiones que motivan las molestias en el uso del espacio público urbano por parte de la población escolar son variadas. No obstante, el tráfico se hace notar con diferencia en la reducción de la calidad ambiental esperada para entornos de esparcimiento y recreo. Al respecto, y a fin de poner algo de luz a la casuística de fondo, se cree conveniente recuperar la conclusión de Machín, H. (2015), donde se habla de la deficitaria situación de Las Palmas de Gran Canaria respecto de espacios para el peatón (pág. 154). Y es que, con relación, además, conocida la realidad urbanística del ámbito de estudio, cabe tomar la reflexión que Pinzón y Echeverri (2010) formularon para otro contexto territorial, y es que, salvando las particularidades, el sistema de espacio público de la ciudad contemporánea resulta de fragmentos discontinuos, faltos de continuidad y de armonía, derivados de una planificación deficiente respecto de la calidad que a ello se le presupone.

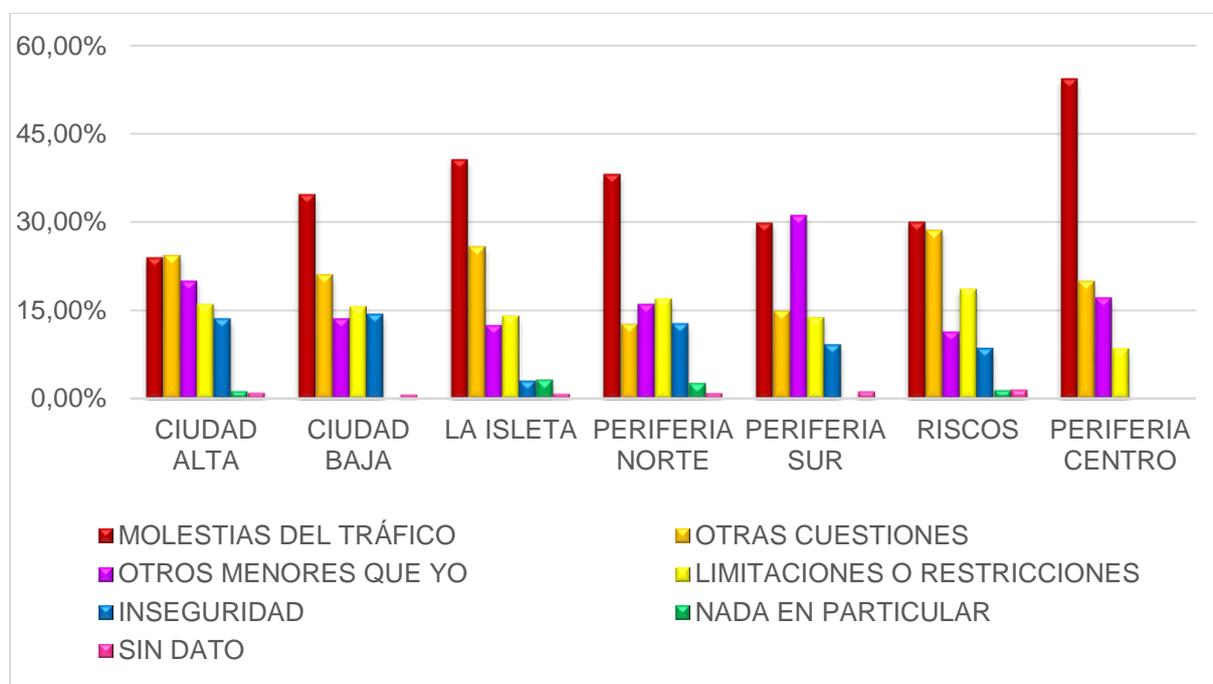


Gráfico 63.- Distribución de la experiencias de uso del espacio público según macrozona de residencia. Fuente: Encuesta de hábitos de movilidad y espacio público de población escolar. Las Palmas de Gran Canaria. Curso 2016/2017. Elaboración propia.

9.2.2. Percepciones

Como reconociese Ortiz (2007) hace más de una década, la población menor ha sido obviada por la investigación de antaño, donde se asimilaba un único perfil de comportamientos. Es por ello por lo que, entre otras, la disciplina geográfica ha intentado darle visibilidad a la infancia, al igual que ha hecho con otros colectivos poblacionales (pág. 209).

En esta línea se integra el análisis de las percepciones, pero no del modo en que lo hicieron autores como Cele (2016), tomando como referencia la opinión parental, sino, en este caso, como se viene abordando a lo largo de la investigación, mediante la percepción declarada directamente por la población objeto de estudio.

Dificultades modales para desplazamientos al centro escolar

La modalidad a pie y en bici brindan autonomía a la población menor y están alineadas con las bases del modelo de movilidad al que se aspira desde el marco político de referencia. No obstante, los resultados de percepción reflejan las limitaciones que encuentran estas opciones modales para que los estudiantes encuentren mayor afinidad para el uso de estas.

Así, en el caso de la movilidad a pie, queda constancia del rechazo por cuestión de distancia entre residencia y centro escolar hasta para casi un tercio de los casos, donde tan solo una quinta parte de este grupo coincide con quienes ya realizan el camino a pie, mientras que casi la mitad coincide con quienes, en realidad, realizan el trayecto en coche. Esta es una de las cuestiones que debe ser atendida por la política pública para diseñar las estrategias de mejora, pero no se trata de la única. A ello parece conveniente considerar también la situación de quienes afirman que la mayor limitación es la falta de interés por andar (una décima parte del total) y, además, el hecho de que una tercera parte del conjunto apunte al tráfico, la trama urbana y otras cuestiones relacionadas a la orografía y los elementos asociados como escaleras y calles en pendiente.

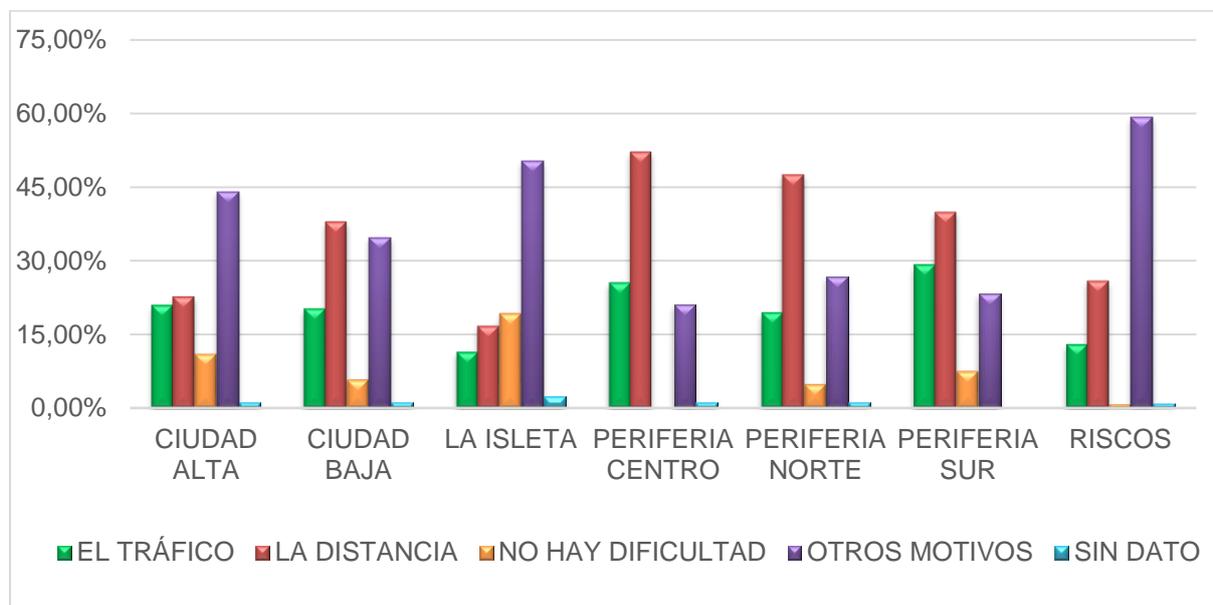


Gráfico 64.- Distribución de la percepción de dificultad modal para realizar el camino escolar a pie. Fuente: Encuesta de hábitos de movilidad y espacio público de población escolar. Las Palmas de Gran Canaria. Curso 2016/2017. Elaboración propia.

De lo anterior resulta que la distancia está ligada, en mayor medida, a los residentes de periferia, pero no deja de ser una cuestión a la que se apunte en cualquiera de las macrozonas. Con ello es que, por macrozona de destino, o macrozona escolar, la redistribución de las respuestas acaba por incidir en localizaciones no periféricas, de modo que, en síntesis, las limitaciones arrojan un comportamiento heterogéneo, donde tan solo una décima parte de los estudiantes del ámbito de estudio afirma que no hay dificultad para realizar desplazamientos a pie: buena parte de estos, residentes en La Isleta y estudiantes en esta macrozona o en Ciudad Alta.

En el caso de la bici, el principal determinante pasa a ser el tráfico, mientras que la distancia queda relegada a un tercer lugar; ambas cuestiones con porcentajes próximos relacionados cada uno a aproximadamente una quinta parte de las respuestas. Lo cierto es que otras opciones como las relacionadas con la trama urbana y la orografía no pasan tampoco desapercibidas, de modo que quienes consideran que no hay dificultad es un porcentaje irrelevante. Estas son, en definitiva, las cuestiones más relevantes a diferencia de lo que resultase con relación a las percepciones para la modalidad a pie.

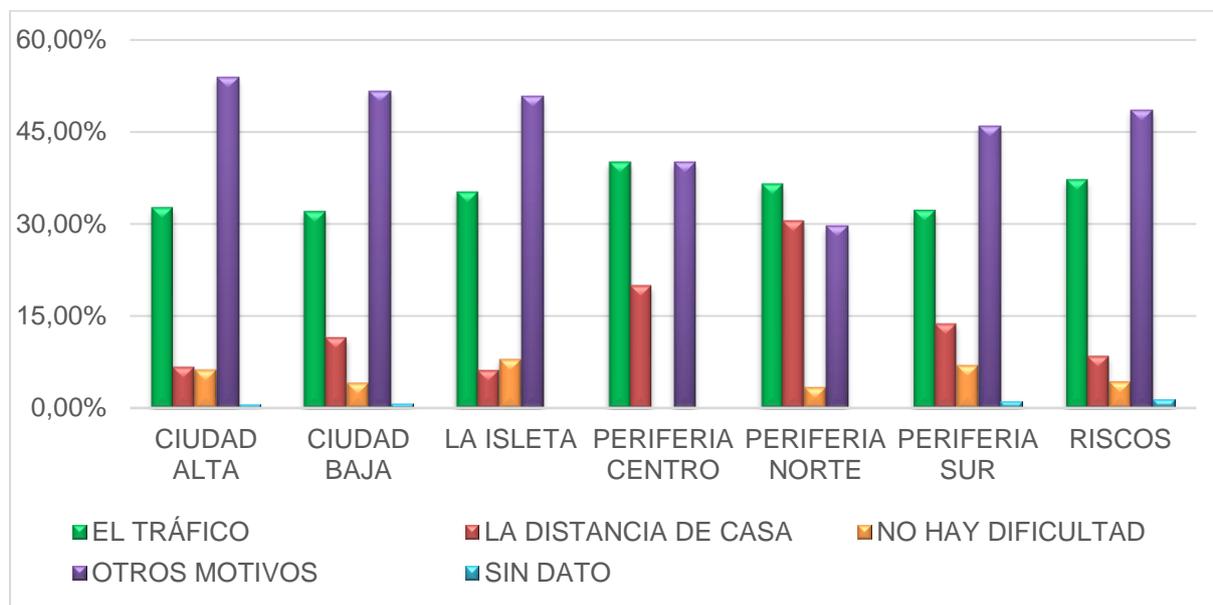


Gráfico 65.- Distribución de la percepción de dificultad modal para realizar el camino escolar en bici. Fuente: Encuesta de hábitos de movilidad y espacio público de población escolar. Las Palmas de Gran Canaria. Curso 2016/2017. Elaboración propia.

Así, sin necesidad de añadir mucho más que lo apuntado, cabe concluir que esta parte del análisis manifiesta la confrontación que existe entre la oportunidad de potenciar un cambio de modelo a través de nuevas generaciones con la seguridad de que estas enfrenten sus desplazamientos de un modo autónomo a la vez que cómodo y seguro, desde un punto de vista objetivo como es su percepción. Una afirmación que, no obstante, puede reforzarse por medio del análisis del deseo modal para desplazamientos cotidianos que acompaña a continuación.

9.2.3. Deseos

En este caso es que, como se ha venido haciendo hasta el momento con relación a la modalidad de desplazamiento, se diferencia entre los de carácter general y los relacionados al camino escolar. De cualquier modo, es que, como resultase para el estudio de percepciones, en ambas situaciones, para desplazamientos generales y de camino escolar, andar o usar bici no acaban de ser opciones modales cuya elección lograse representar un cambio en el modelo que se conoce. Es por ello por lo que, también en esta ocasión, se sostiene la afirmación acerca de la perpetuación del modelo obsoleto, desequilibrado y excluyente; así como de la necesidad de atender las particularidades que se derivan de un grupo poblacional como el que se trata.

Modo de desplazamientos de carácter general

Con relación al primero es que, de las experiencias y percepciones acerca de las pautas y hábitos movilidad, resulta la afinidad, o no, del deseo modal. Al respecto es que, conocidos los antecedentes, se observa cómo, de ser por la elección de la población menor, el modelo de movilidad actual sería diferente, al que se conoce y, en consecuencia, también lo serían las dinámicas del espacio público urbano en el sentido más amplio y la calidad ambiental como parte de este.

Esto se desprende de la comparativa entre esta y aquellas variables, donde el conjunto que integra otras modalidades (vehículos de movilidad personal, bici, taxi) se imponen a otros como andar o transporte público. Y es esto, principalmente, lo que identifica el cambio, porque, de tomar en consideración el coche, tampoco es que el mismo perdiese su protagonismo, aunque e reduciría para algo menos de la mitad de los desplazamientos cotidianos.

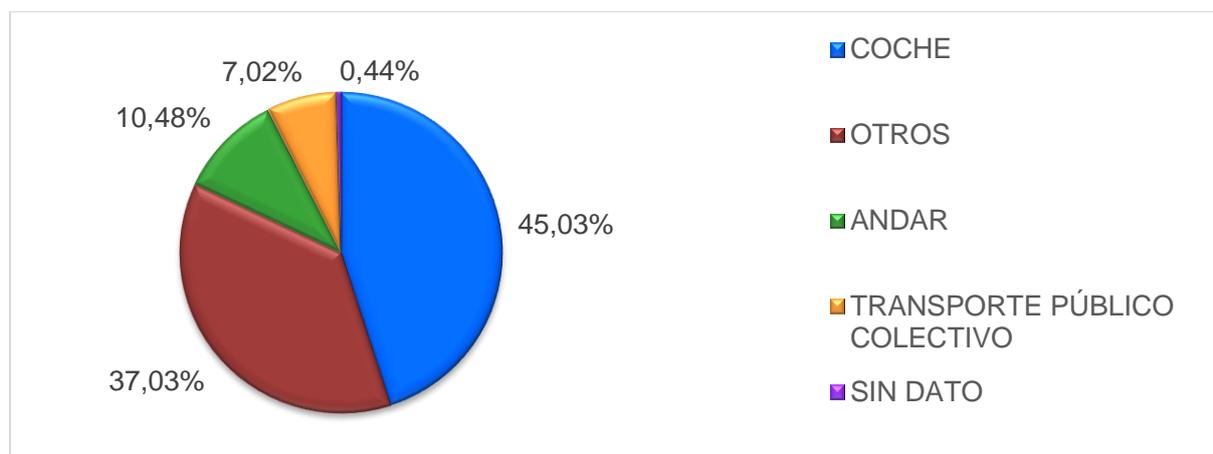


Gráfico 66.- Deseo modal para desplazamientos cotidianos.

Fuente: Encuesta de hábitos de movilidad y espacio público de población escolar. Las Palmas de Gran Canaria. Curso 2016/2017. Elaboración propia.

Tal es así que, en el análisis por macrozona de residencia, la elección de esta modalidad dejaría, incluso, escenarios más propios del modelo actual que del promovido por el marco de referencia, donde la hegemonía del coche debiera dejar paso a los modos blandos y el transporte público colectivo, entre otros. Este es, por tanto, uno de los indicios más claros de la incidencia que el uso actual del automóvil está teniendo para fomentar un cambio de modelo o, en este caso, para perpetuarlo.

Pero, obviando al coche, los vehículos de baja capacidad (bici y moto), y andar, son las opciones que obtienen mayor simpatía. Esto es, de tal forma que, la combinación del grupo que

integra la categoría otros, acabaría por imponerse en entornos como Ciudad Baja. En cualquier caso, ni si quiera esto contribuye en positivo frente al detrimento de la presencia del automóvil, y es que las cifras relacionadas al mismo son, en ocasiones, aún mayores de las que resultasen para la situación de movilidad cotidiana actual. Y así es que, además, el cambio respecto del coche tampoco es positivo en una comparativa por tipo de centro escolar, pero de ello sí se extrae que, a diferencia de la situación preexistente, la bici, en la que se deposita actualmente buena parte de los esfuerzos de la política pública local, tendría mayor relevancia para las tres tipologías de centros educativos.

Modo de desplazamiento para realizar el camino escolar

Los cambios se suceden en el deseo modal para realizar el camino escolar. No obstante, a diferencia que, en el caso anterior, el grupo que opta por la categoría de otros modos es el mayor, pero esto no quita, en cualquier caso, para que el coche siga siendo la opción que, en solitario, recoja mayor porcentaje. En cualquier caso, aglutina algo más de la mitad de la cuota de uso que se diera para el caso de la situación real, pero ocurre lo mismo para la modalidad a pie, por lo que, otra de las conclusiones es que, como sucediese para el deseo de uso general, no solo el automóvil pierde respaldo, sino que, trágicamente, también ocurre para los desplazamientos a pie.

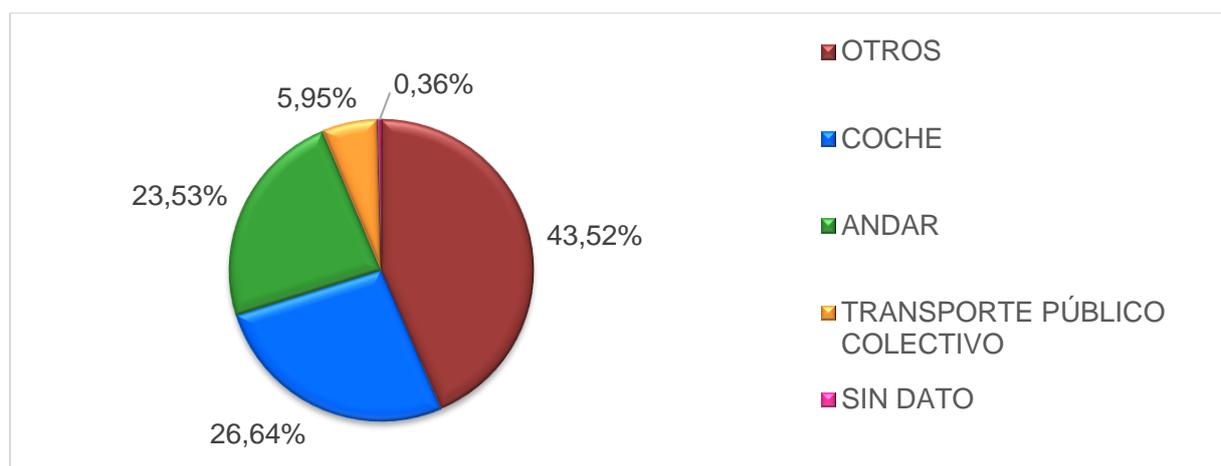


Gráfico 67.- Deseo modal para realizar el camino escolar.
Fuente: Encuesta de hábitos de movilidad y espacio público de población escolar. Las Palmas de Gran Canaria. Curso 2016/2017. Elaboración propia.

Las diferencias de tal cuestión son variadas por macrozonas de residencia y de escolarización, pero no deja de ser el coche el que recoja buena parte de los deseos en todos

los casos, sin excepción, en hasta más de un cuarto de cada unidad territorial. Es por ello por lo que, a pesar de que residentes en La Isleta, Ciudad Baja o Ciudad Alta consigan un respaldo mayor para la modalidad a pie, la diferencia con el automóvil no resulta devastadora. Esto es, lo mismo que sucede a raíz del análisis por tipo de centro escolar: el coche mantiene su protagonismo y, en ocasiones, hegemonía en un escenario futurible. Con ello se refuerza la afirmación acerca de la perpetuación del modelo de movilidad actual, no solo en términos generales sino, incluso, para aquellos desplazamientos cotidianos que se integran en el seno de los viajes de proximidad.

9.2.4. Expectativas

En último lugar, a través del análisis de las expectativas se ha pretendido concluir que, en efecto, existe una confluencia entre los resultados de las variables anteriores. Es decir, que, en este caso, lo que se ha perseguido es dar cierre a las disparidades resultantes entre el modelo real y el escenario que se pudiera proyectar con las experiencias, percepciones y deseos de los escolares. De tal forma es que no solo se ha obtenido un resultado de lineamiento favorable, sino que, además, se le puede agregar el adjetivo de contundente.

Así es que, por una parte, con relación a la movilidad obligada de la población escolar, la incidencia previsible se reconoce positiva, sobre todo, para los modos blandos (andar, bici, vehículos de movilidad personal), que aglutinaría casi la mitad de la cuota de la distribución modal, aunque el coche mantendría en torno a un cuarto. Esto es, una imposición de los modos blandos frente al uso de los transportes públicos y otros motorizados (27,71%) y del coche de uso privado (26,64%). Una realidad que se presenta alineada en el análisis de perfiles por naturaleza del centro escolar, así como para la mayor parte de las macrozonas de residencia, donde la excepción más relevante es la de Periferia Norte, que, en el peor de los casos, ni siquiera es decisiva para el automóvil, sino para transporte público y otros motorizados.

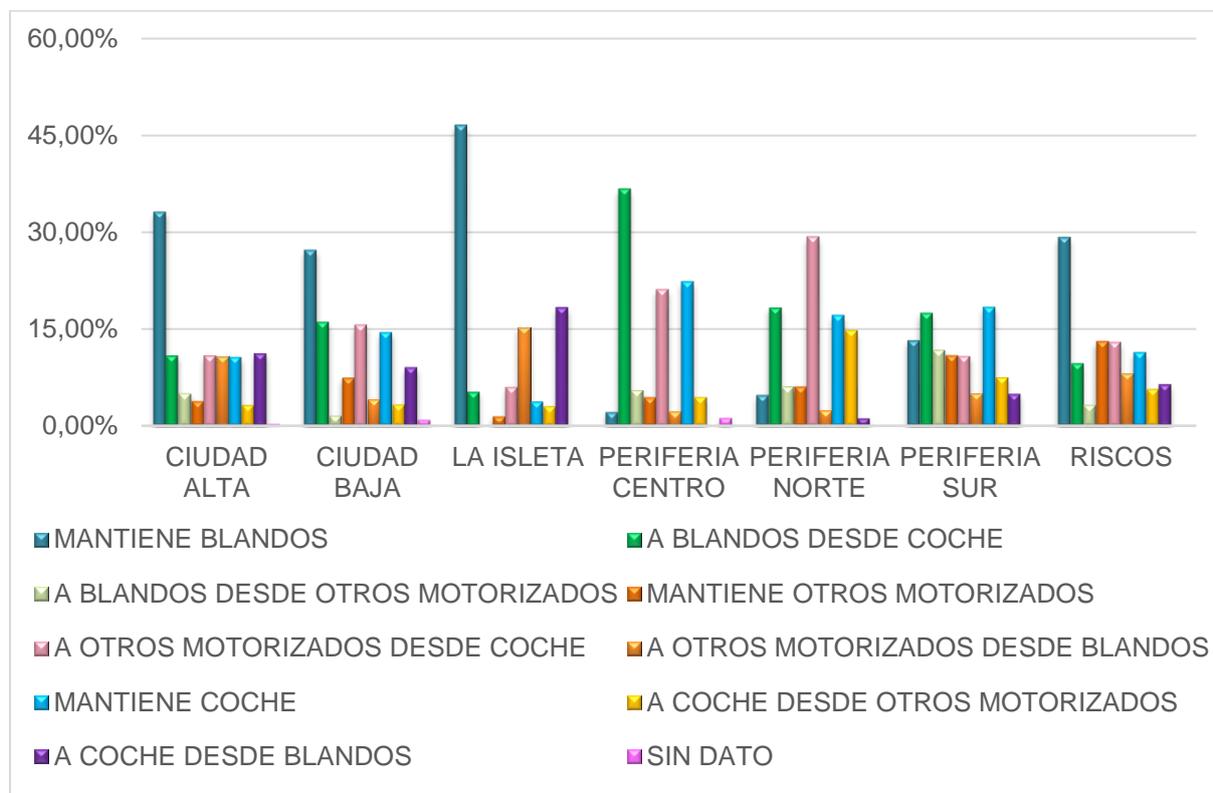


Gráfico 68.- Distribución de la expectativa de cambio de modalidad para realizar el camino escolar. Fuente: Encuesta de hábitos de movilidad y espacio público de población escolar. Las Palmas de Gran Canaria. Curso 2016/2017. Elaboración propia.

Pero, aún sin poder señalar que lo anterior representase un escenario negativo para un escenario futuro, sino al contrario, resulta que, además, en el esbozo de diseñar un nuevo escenario favorable para la población de menor edad, los escolares se han pronunciado, casi, del modo más tajante que lo hubiesen hecho hasta el momento. Y es que, hasta casi una tercera parte de estos señala que las condiciones de autonomía, de comodidad y de seguridad que se han ido tratando hasta el momento en la investigación, genera en ellos motivación para su relación con el espacio público, tanto en el desarrollo de sus desplazamientos como en el de su comportamiento y deseo en lugares estanciales de ocio y esparcimiento.

En este sentido es que tan solo una décima parte considera indiferente que las tres componentes señaladas sean necesarias para la calidad de uso del espacio público, sin que llegue a tal valor la representatividad de quienes apuntan a que ello siquiera tenga repercusiones positivas en el uso; mientras que, a diferencia, al menos una décima parte sí que tiene claro, además de lo que agregase el grupo mayoritario acerca de la motivación, que realmente es una

cuestión necesaria. Fuera como fuese, lo cierto es que la contundencia de las respuestas que respaldan la promoción de estrategias públicas que atiendan y diseñen por y para las necesidades y oportunidades de la población menor se mantiene, en este caso, en todas las macrozonas de residencia; así como en las escolares, incluso allá donde se identifican excepciones en el valor más elevado (Periferia Centro en ambos casos), que para el resto secundan en torno a tres cuartas partes de los estudiantes que se aglutinan en cada una de las unidades territoriales, semejante a lo que ocurre en la distribución por naturaleza de centro escolar.

9.2.5. Síntesis y conclusiones del apartado

Tras la caracterización del ámbito de estudio y de la aproximación al escenario de cotidianidad, esta segunda parte del análisis culmina con la posibilidad de confrontar el escenario preexistente, o real, y el futurible, o al que se aspira. De ello se deriva que, como se afirmase en las últimas de las hipótesis formuladas, el modelo de ciudad y de movilidad del ámbito de estudio, así como los esfuerzos por su transformación desde hace al menos una década, no se encuentran alineados al sentir del grupo poblacional de interés, o, al menos, no se identifica la suficiente afinidad entre la realidad y los resultados derivados de la investigación formulada. Así es que los avances en la transformación del modelo de ciudad y de movilidad aún no responden a la plena inclusión de la población menor en la medida en que existe una brecha entre la realidad vivida y percibida o esperada.

Es cierto que la contundencia de esta cuestión se formula en términos relativos si se toma en cuenta la afinidad de los escolares al uso y a la presencia de modos alternativos. Lo cierto es que este aún no se concibe para la mayoría como una opción ocasional, sino que, en el deseo, mantiene un grado notable de relación respecto de la cotidianidad. A ello puede decirse que no ayuda la interacción con el automóvil, que aporta sensación de protección en su uso. Un hecho que, incluso, parece más determinante que las molestias que este genera en situaciones de convivencia con otros roles de desplazamiento, o con el del usuario estancial, donde el rechazo se manifiesta solo para una parte que no acaba de ser relevante en la demanda.

De cualquier modo, la realidad de la percepción respecto de la movilidad, al menos con relación al camino escolar, arroja características positivas en la definición de un perfil tipo. Esto es, en la medida en que la cuestión que destaca con carácter positivo es la longitud, que

se percibe como corta distancia, a la vez que, con carácter negativo, el sentir mayoritario es acerca de la ausencia de alguna cuestión particular al respecto. Pero esto no tuvo mucho más respaldo del que resultó para quienes señalaran que no hay nada atractivo desde lo positivo y que el trayecto es aburrido, en cuanto a lo negativo. Y es que, en conjunto, la combinación de todo ello es lo que denota que la realidad no es tan favorable como pareciera, y que la consideración del sentir general y, en consecuencia, de sus necesidades, no han sido verdaderamente consideradas en la trayectoria de cambio que se ha recorrido hasta el momento, o, al menos, su incidencia no ha ido decisiva.

Con relación, también se revela cómo, algunos aspectos de carácter sensible para el objeto de estudio son percibidos desde la subjetividad, que a su vez refleja una desviación de la interpretación que pudiera esperarse según los términos usados. Esto es, por ejemplo, cómo se considera proximidad en trayectos entre macrozonas no contiguas, lo que no se relaciona a la distancia real sino a la modalidad de desplazamiento: el coche. De aquí que no parezcan coherentes otros resultados como las dificultades para realizar los desplazamientos a pie, donde la distancia resulta como determinante en trayectos dentro de una misma macrozona; o el tráfico sea considerado, precisamente, uno de los agentes degradantes para aquella otra modalidad.

A pesar de todo, y en esta misma línea de resultados que reflejan ideas contradictorias de la proyección revelada, entre las últimas de las evidencias concluyentes se encuentra la expectativa mayoritaria de compartir experiencia con otros semejantes, así como la caracterización de que ello resulta motivador o, incluso, una necesidad. Una cuestión que, aunque sin dramas, queda alejada, sobre todo, de estudiantes de centros privados de Periferia Centro y de Riscos, cuyo parecer puede estar también determinado por la asimilación de que la mejor opción debe ser tal como la que conoce este mismo perfil: camino escolar en compañía de adultos, en coche, a otras macrozonas diferentes a la de su residencia.

En cualquier caso, para la generalidad, se suma la idea de cómo cabría una incidencia positiva a raíz de la transformación del modelo de movilidad, con una reducción del automóvil en las inmediaciones de los centros escolares en hora punta, con una reducción de las situaciones conflictivas entre el tráfico y otros usos del espacio público urbano. Una respuesta que, en definitiva, resulta afín a lo que disponen las agendas de desarrollo y las estrategias de referencia acerca de las necesidades y derechos de la población menor acerca del modo en que

estos deben acceder a experimentar su movilidad cotidiana y sus relaciones con el espacio libre público.

10. Las Palmas de Gran Canaria: escenario plural en transformación

Las ciencias sociales han demostrado que la combinación de variables de corte social y territorial permiten dar respuesta a deficiencias o a situaciones de conflicto. En este sentido es que, reconocidas las afinidades y discrepancias entre las pautas y hábitos de la población menor y adulta, así como la heterogeneidad territorial del ámbito de estudio, en esta ocasión acompaña la representación de diferentes escenarios a partir de los que se busca facilitar el diseño y la implementación de estrategias adaptadas a la pluralidad.

10.1. La vulnerabilidad frente a las escalas de análisis

Hasta el momento se ha hablado de cómo, en consonancia a la complejidad territorial del ámbito de estudio, se ha revelado la heterogeneidad de las dinámicas de uso en el análisis previo de buena parte de las variables. En cualquier caso, esto se manifiesta de un modo más evidente a través de los resultados de este análisis de síntesis.

Así es que, sin ahondar en un estudio cuantitativo profundo, por ejemplo, mediante el peso porcentual que adquiere cada macrozona por cada categoría de uso, se confirma que la situación más vulnerable es, con diferencia, para el uso estancial en Ciudad Baja a la vez que, en general, las situaciones menos desfavorables se concentran, en todos los casos, en Riscos. Esto último se evidencia del mismo modo entre los valores de calidad global de uso, mientras que, para el caso de Ciudad Baja, se observa que, a pesar de lo indicado y de ser estar en la que recae también el peor de los resultados globales, este no es tan diferente que el de Periferia Norte.

Y no es lo único destacable para Ciudad Baja, pues mientras que otras macrozonas obtienen valores semejantes para el conjunto de las categorías de análisis, resulta que el valor de uso estancial que ha sido señalado con anterioridad es también la excepción a la tendencia que sigue el resto de los valores de esta unidad territorial. Algo que, aunque no tan relevante y en situación contraria, ocurre con el valor de la misma categoría para el conjunto de valores de Periferia Sur.

TIPO DE RESULTADO	CATEGORÍA DE USO	VALOR POR MACROZONAS (%)							VALOR MEDIO POR CATEGORÍA DE USO
		CIUDAD ALTA	CIUDAD BAJA	LA ISLETA	PERIFERIA NORTE	PERIFERIA CENTRO	PERIFERIA SUR	RISCOS	
POR CATEGORÍA DE USO	MOVILIDAD GENERAL	20,83	38,89	22,22	33,33	12,50	16,67	8,33	21,83
	MOVILIDAD A LA ESCUELA	20,00	33,33	24,44	36,67	12,78	18,89	9,44	22,22
	USO ESTANCIAL	20,83	55,56	27,78	29,17	13,89	11,11	8,33	23,81
GLOBAL	CALIDAD GLOBAL DE USO	20,37	39,51	24,69	34,26	12,96	16,67	8,95	22,49

Tabla 15.- Porcentajes de vulnerabilidad de la calidad de uso por categorías de uso y por macrozona. Elaboración propia.

No obstante, recuperados los resultados básicos del sumatorio que llevan a la representación cartográfica, se extraen las aportaciones definitivas de recapitulación y reinterpretación de lo que se ha venido comentando hasta el momento. Esto es, en primer lugar, la evidencia de cómo la centralidad potencial no parece explicar la vulnerabilidad, al menos, en este caso, de la calidad de uso; a la vez que no se pueden presuponer comportamientos homogéneos para la periferia. Esto se comprueba, principalmente, al observar que, si bien es cierto que los peores resultados se concentran en la macrozona de centralidad por excelencia (Ciudad Baja), la situación en periferia es capaz de arrebatar el peor de los resultados, al menos, en lo que a movilidad escolar se refiere. No debe olvidarse, al respecto, que algunas de las particularidades de esta macrozona son, precisamente, que se trata de la macrozona donde la escolarización prevista por el Mapa Escolar para buena parte de estudiantes de secundaria estaría ligada a centros educativos de otra macrozona.

Esta relación resulta, cuanto menos, curiosa. Tal es así es que, en la línea de estudios como los de Beuf (2018) o Herrero y Díaz (2019), este resultado sirve para demostrar que la política pública no puede continuar fijando íntegramente la planificación en la centralidad entendida, únicamente, con atributos de métodos clásicos como, por ejemplo, los centros históricos o administrativos. Un hecho que limita las dinámicas de transformación del modelo consolidado en la medida en que se obvian oportunidades como la posibilidad incentivar el

cambio mediante las nuevas generaciones y su círculo más estrecho; por no hablar del determinante que supone, en sí mismo, para las condiciones esperadas de calidad de uso como un derecho equitativo para todos los grupos poblacionales.

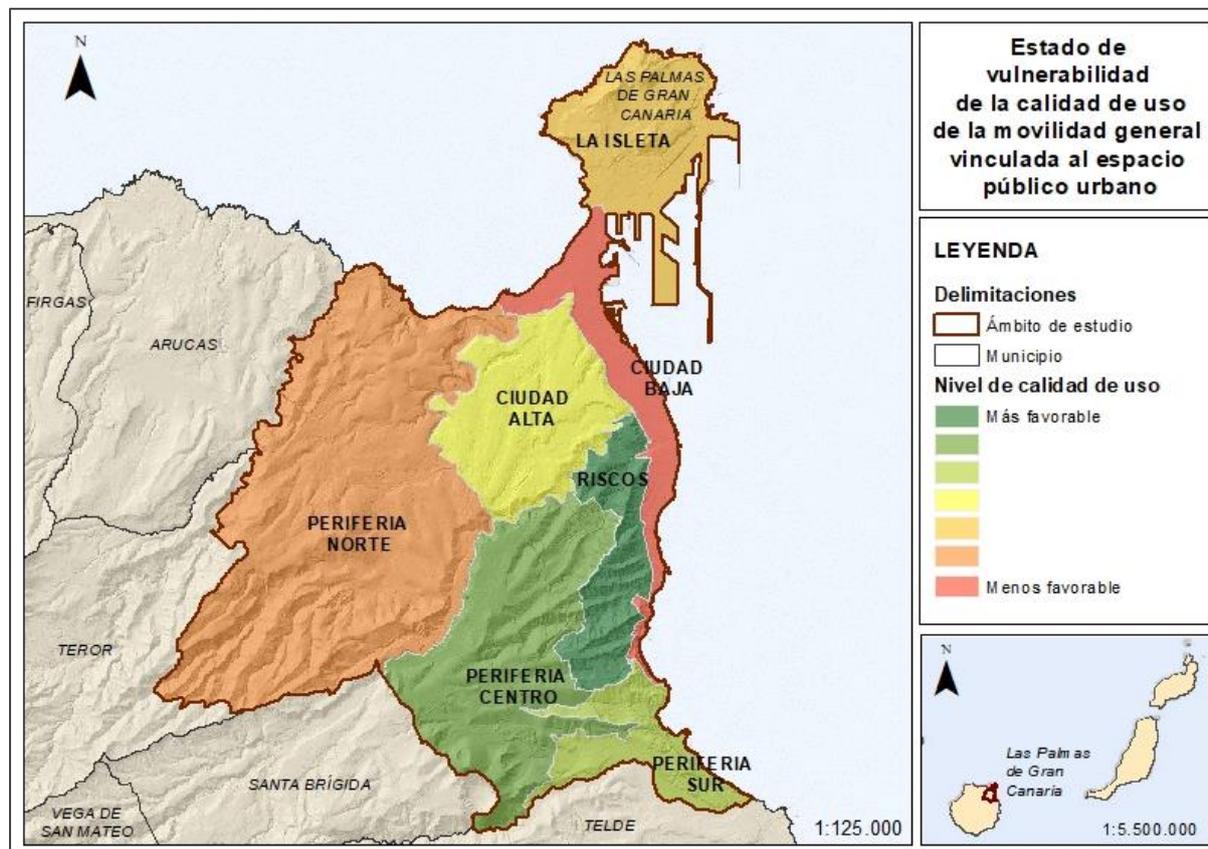


Ilustración 31.- Representación territorial del estado de vulnerabilidad de la calidad de uso de la movilidad general.

Fuente: Encuesta de hábitos de movilidad y espacio público de población escolar. Las Palmas de Gran Canaria. Curso 2016/2017. Elaboración propia.

Como lo anterior, de la observación y comparativa de las ilustraciones que acompañan en este apartado de contenidos, también se resulta relevante la situación de La Isleta y Ciudad Alta. Estas, a pesar de reiterarse con múltiples situaciones favorables en los resultados previos, y contra todo pronóstico, han resultado unidades cuya vulnerabilidad se mantiene con valores medios respecto del resto de macrozonas del conjunto del ámbito. Lo cierto es que, a tenor de los detalles conocidos con anterioridad, no conviene afirmar que estas unidades respondan realmente a un estado regular derivado de las dinámicas propiamente dichas, pues sería contradecir las estadísticas. En su caso, atendiendo a las componentes que se han integrado en la jerarquización de la vulnerabilidad, lo que parece más evidente es que se han integrado atributos que restringen resultados más favorables y que, en tal caso, solo queda que estos sean

cuestiones como, en este caso sí, la centralidad. Y es que esto, en el caos de estas dos macrozonas, junto al volumen poblacional, se presentan justo a la inversa que, en otras macrozonas como riscos o Periferia Centro, lo que, finalmente, al ser estos aspectos utilizados para la ponderación, parece que acaban por dar coherencia a la respuesta.

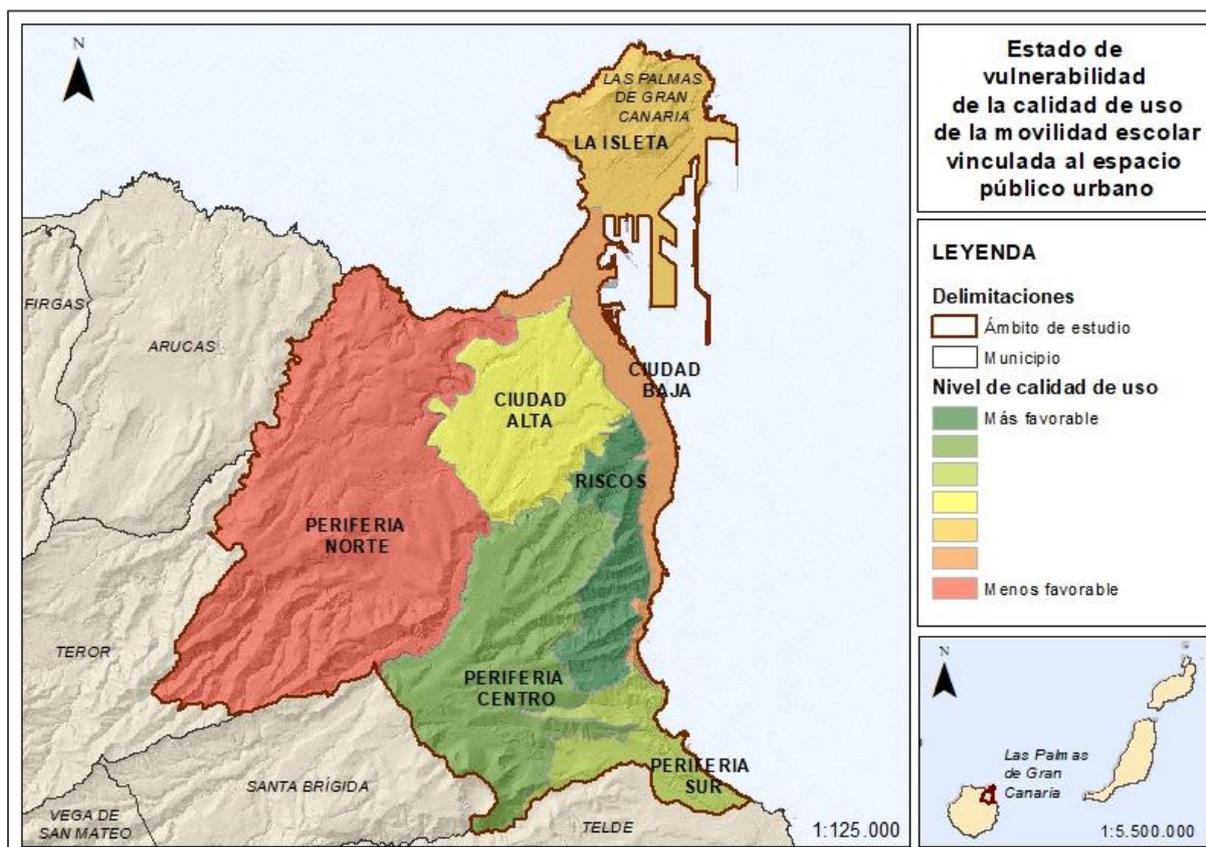


Ilustración 32.- Representación territorial del estado de vulnerabilidad de la calidad de uso de la movilidad escolar.

Fuente: Encuesta de hábitos de movilidad y espacio público de población escolar. Las Palmas de Gran Canaria. Curso 2016/2017. Elaboración propia.

Precisamente, con respecto a las unidades que presentan correspondencia con el llamado Cono Sur, es aquí donde se mantienen los valores de vulnerabilidad más favorables o, dicho de otro modo, menos desfavorables. Ocurre, por tanto, a la inversa que la última de las situaciones comentadas. Estos resultados se dan a pesar de haber reiterado en múltiples ocasiones que, por ejemplo, con relación a la localización de centros escolares de naturaleza jurídica privada, Periferia Centro aglutinaba peores resultados que el resto de las macrozonas. Así es que la falta de centralidad territorial entendida desde el concepto más clásico de dinamismo, así como las cifras más limitadas de población, unido a los resultados previos del conjunto de macrozonas, relegan a esta y a otras unidades del sur a los mejores puestos de la jerarquía de vulnerabilidad.

A este respecto es que no hay que olvidar que la situación de detalle puede ser tan compleja como señalasen, por ejemplo, Hernández, Ginés y Más (2017). Autores que comprobaron que, en casos como el de Riscos, la realidad es que *las condiciones del espacio público reflejan una manifiesta ineficacia (...) como mecanismo de respuesta a los desafíos*; a lo que agregan, además, que se trata de *un sitio donde no se puede vivir, de guetto dentro de la ciudad o abandono en los vecinos* (pág. 11).

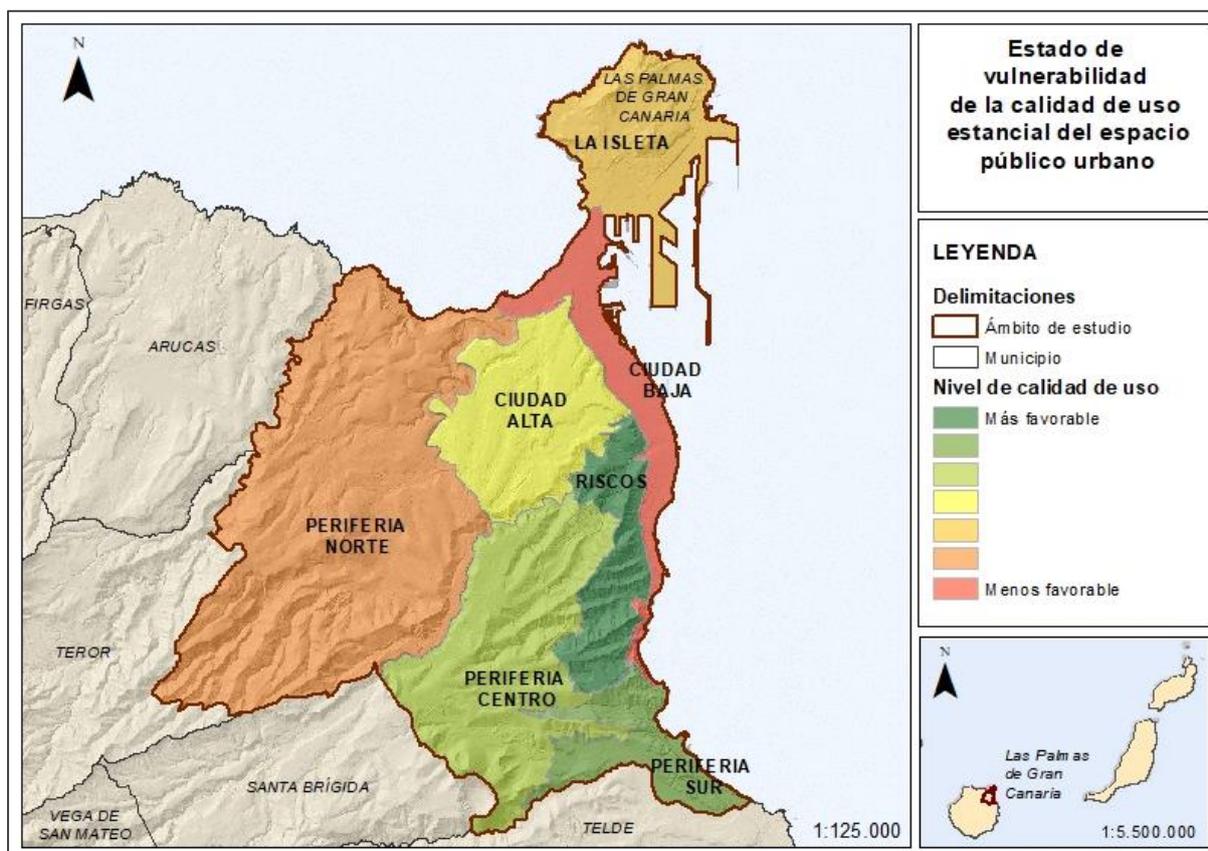


Ilustración 33.- Representación territorial del estado de vulnerabilidad de la calidad de uso estancial. Fuente: Encuesta de hábitos de movilidad y espacio público de población escolar. Las Palmas de Gran Canaria. Curso 2016/2017. Elaboración propia.

En definitiva, puede decirse que, en una última simplificación de análisis en la que se observa la calidad global de uso, es cierto que las unidades de mayor complejidad urbanística, mayor peso poblacional y mayor dinamismo socioeconómico concentran las situaciones más desfavorables de vulnerabilidad. Es ocurre a la vez que los mejores resultados se concentran en la periferia, si bien, no obstante, tienen cabida las excepciones ligadas, sobre todo, como se ha señalado, al policentrismo. Con todo, no hay que olvidar que un ejercicio de simplificación en múltiples fases como el que se ha hecho para el estudio de la vulnerabilidad lleva a

relativizar las realidades particulares, pero, precisamente, es aquí donde se vuelve al punto de partida de la crítica inicial: atender a las particularidades no deja de ser necesario, pues los retos y las oportunidades que se encuentran a escala humana acaban por volverse invisibles. Un hecho que, al fin y al cabo, supone el reto general que debe enfrentar la planificación urbanística para alcanzar el cambio en aquello de lo local a lo global.

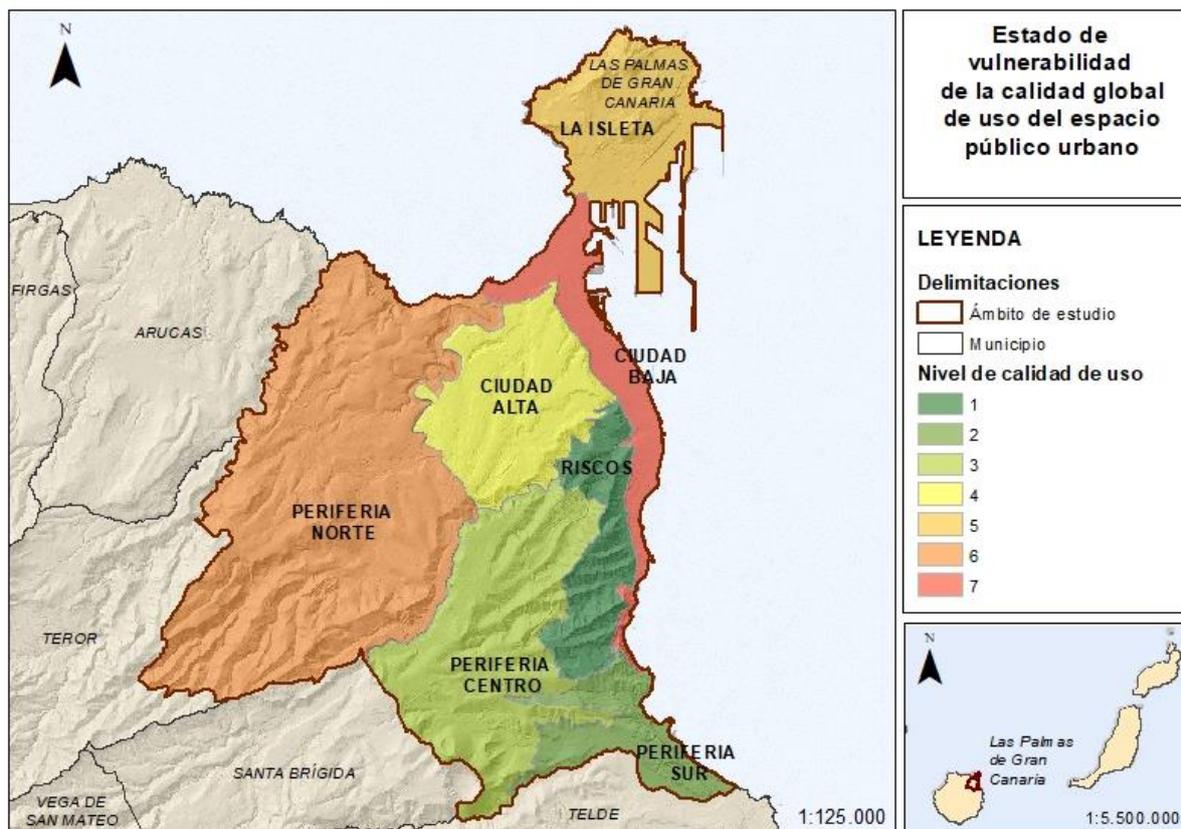


Ilustración 34.- Representación territorial del estado de vulnerabilidad de la calidad global de uso. Fuente: Encuesta de hábitos de movilidad y espacio público de población escolar. Las Palmas de Gran Canaria. Curso 2016/2017. Elaboración propia.

10.2. Respuestas múltiples a circunstancias plurales

En el camino hacia la transformación del modelo de desarrollo se encuentran situaciones críticas y oportunidades de actuación que deben enfrentar los escenarios esbozados y las características reveladas. En este sentido, el resultado tiende a infinito cuanto más afinada es la atención a la realidad en la busca de actuaciones para el cambio.

De tal forma, como se ha adelantado en el contexto metodológico, ante una batería de situaciones críticas y oportunidades de intervención, resulta necesario sistematizar el diseño de

la estrategia. Esto es un procedimiento que, en esta última parte de los resultados, y a partir de los detalles priores, se orienta con algunos ejemplos a través de la matriz diseñada.

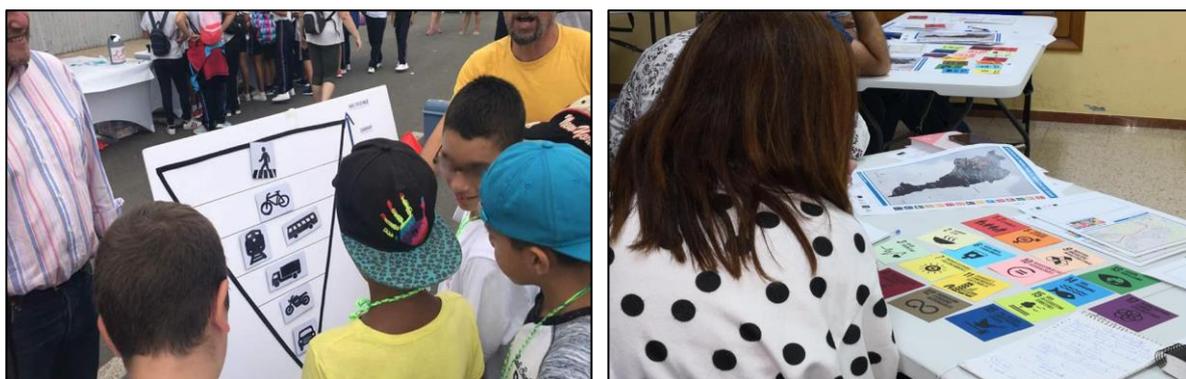
10.2.1. La política pública ante los retos y las oportunidades de transformación

Acercas de las situaciones que debe enfrentar la política pública puede decirse, tras lo conocido, que algunas tienen especial relación con los agentes sociales, entre las que resultan clave aquellas vinculadas al contexto familiar. Con relación a este, el diseño de estrategias debe hacer por conocer la realidad íntegra de dinámicas familiares que estén influyendo en cuestiones como, por ejemplo, la elección del centro escolar, y, sobre todo, qué otras incentivarían un cambio favorable para mejorar la escolarización por correspondencia o el uso de modos alternativos al transporte privado para los desplazamientos escolares. Un rumbo que ya encuentra información de partida para barajar alternativas a partir de esta investigación, como, por ejemplo, la confrontación de la realidad y el deseo, que puede servir de inflexión para promover una reflexión colectiva de los núcleos parentales.

Del mismo modo, es necesario homogeneizar la relación con el espacio público a través de una mayor integración del tiempo de esparcimiento en la cotidianidad. Al menos, algo similar a lo que resulta para macrozonas como Periferia Sur y La Isleta, donde se registrasen los mejores resultados para la variable en cuestión. Un reto que, como otros, debe aprovechar las oportunidades que brinda el trabajo integral y la concatenación de acciones concretas en el camino hacia el cambio real y efectivo. Para ello, por ejemplo, se intuye congruencia en el trabajo por mejorar la autonomía de los desplazamientos. Esto, a su vez, implica, reducir la edad media para el inicio de la libertad de viajes en proximidad o, al menos, en los trayectos escolares. así como, en particular, a la que los estudiantes refieren la autonomía general de sus desplazamientos hasta, al menos, aproximarla algo más a la edad media que resulta para el conjunto de la población nacional, que resulta con una diferente de aproximadamente tres años en situación de desventaja para el valor local. Además, en particular, reducir la edad en la que se inician los desplazamientos autónomos de forma puntual y ocasional.

Pero la participación del contexto escolar es trascendental, además, para cuestiones como la configuración de estrategias que orienten a los modelos de movilidad y de ciudad a los que se aspira. En este caso, resulta de interés hacerlo acerca de la relación que los estudiantes desarrollan respecto del espacio público, que apunta a ser sumamente limitada en el primer

caso frente a la situación del segundo, tal como revelan algunos análisis como el de rutina y número de desplazamientos por día. Con relación debe considerarse que, cuando se habla de pasar más tiempo en el espacio público, se hace como la pretensión de favorecer que este tiempo sea en la amplitud y condiciones apropiadas para el beneficio del desarrollo personal y comunitario acerca de lo que hablan multitud de contribuciones de autores como Carballo, Caride y Gradañlle (2012) o Medina (2020). Así es que, en ningún caso queda integrada la consideración de que el espacio público del que se habla, en términos generales, se presente de mejor o peor calidad. Y es por ello por lo que esta cuestión se ha estudiado de forma particular y por lo que, dados los resultados, se integra también como reto que la valoración de la población menor pueda experimentar una mejoría notable a partir de las intervenciones que se produzcan como parte de la transformación y de la producción del espacio público de la localidad que se trata.



*Ilustración 35.- Acciones de sensibilización dirigidas a población menor en centros escolares de Las Palmas de Gran Canaria, 2019.
Elaboración propia.*

Dar a conocer los objetivos de las agendas de desarrollo (Organización de las Naciones Unidas, 2015; Organización de las Naciones Unidas, 2017; Gobierno de España, 2019), puede plantearse como el primer paso para sensibilizar y, con ello, forjar alianzas con las que favorecer los avances de la materialización e implementación de la política pública en los entornos escolares. Esto resulta imprescindible, ahora sí, más por los resultados obtenidos, en el caso de determinados entornos o, más bien, de determinados centros educativos y, sobre todo, según su naturaleza. Y es que, aunque ciertamente todas las unidades territoriales de análisis precisan atención, según se trate de unas u otras cuestiones, en lo que se refiere al modelo de movilidad, a los hábitos relacionados al modo de desplazamiento habitual o por

motivo de estudio, ha quedado claro que la situación de los estudiantes de centros escolares de naturaleza privada es clave. Y, con respecto a ello, parece oportuno esclarecer que no se trata de interpretar los resultados con un enfoque crítico acerca de los pros y los contras de la escolarización en según qué centros escolares, lo cual no resulta de interés para el asunto que se aborda. En su lugar, se trata de ahondar desde el enfoque que ocupa, el de la política pública en materia de movilidad urbana, y otras afines al objeto de la presente investigación.

Otra de las oportunidades se encuentra en la implicación de agentes clave como los relacionados al contexto escolar. Esto es, perfiles como el del profesorado o equipos directivos de los centros de enseñanza, como profesorado y equipo directivo, a los que se debe informar acerca del enfoque de la política pública local y la importancia de integrar contenidos relacionados en la programación del curso académico. Con ello es posible llegar de un modo directo a los estudiantes para trabajar a favor del bien común que ayuden a mejorar las relaciones de la población menor con el entorno que les rodea y, en relación, como parte de la comunidad educativa, también, a los núcleos parentales.

Debe recordarse que todo ello lleva implícito que la estrategia integre la cooperación interadministrativa y la integración de diferentes áreas de gobierno. Por ejemplo, en el caso anterior, la colaboración de las principales áreas de competencia básica local en la materia general que se trata (urbanismo y movilidad), con otras que asuman competencias transversales como participación ciudadana de la misma entidad pública municipal, o bien, educación, en cuyo caso se presenta la contribución de la administración regional.

En última instancia, a pesar de las situaciones críticas y de los retos que se desprendan de ellas, surgen las oportunidades de mejora, algunas de las cuales han sido introducidas con anterioridad. Estas surgen como hechos, situaciones o circunstancias que posibilitan posibilidad el cambio en las pautas y hábitos y, en definitiva, en las dinámicas determinantes del modelo de desarrollo perpetuado. Así es posible señalar que, para la política pública de Las Palmas de Gran Canaria se tercia favorable aprovechar los resultados de percepciones y deseos afines al modelo de desarrollo esperado. Cuestiones como una escolarización que les permita realizar recorridos más cortos y con mayor autonomía, no solo desde la perspectiva del acompañamiento en sí sino, además, en lo que se refiere a la posibilidad de elegir opción modal. Por ende, se reconoce la posibilidad de alimentar un círculo de beneficios que integra, entre otros, la contribución a la mejora de la calidad ambiental y, con ello, de la comodidad y de la

seguridad de los desplazamientos, con una respuesta más amplia y afín a los resultados esperados por los objetivos y las estrategias de cambio de modelo.

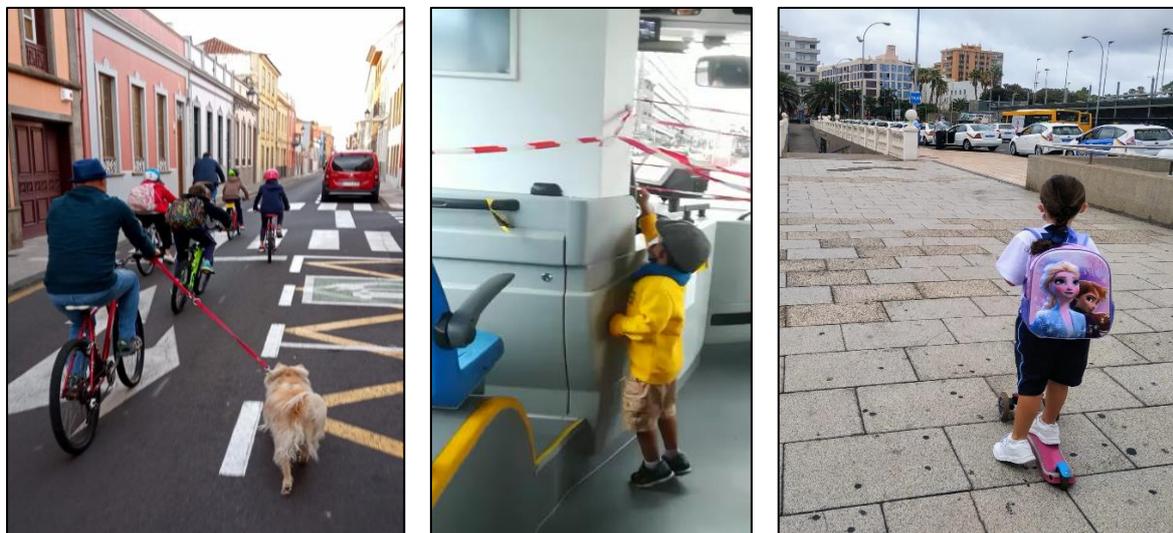


Ilustración 36.- Diversidad modal en la movilidad escolar. Las Palmas de Gran Canaria, 2020. Elaboración propia.

Esta cuestión se relaciona a la diversidad de resultados obtenidos, así como su variedad, con relación unidades territoriales tomadas como base de la investigación. Y es que, el potencial derivado de ello, entendiendo esto como la información disponible del ámbito de estudio, se presenta a favor de la carrera por lograr objetivos tan globales como la reducción de la perpetuidad del modelo tradicional, a la vez que permite nutrir e incentivar el cambio de modelo. Un ejemplo de ello resulta para las estrategias de innovación con acciones como el diseño y la intervención comunitaria. A partir de los resultados, esto es propicio en macrozonas como La Isleta y Periferia Sur, en las que se ha reconocido que la relación con el espacio libre urbano es abundante en la proporción de residentes y en el tiempo estancial en que estos hacen uso de este. Situación diferente de la que se terea con entornos como centro ciudad (Ciudad Baja) o Periferia Centro, donde la relación es más limitada en proporción de casos y en tiempo, por lo que, en paralelo, o incluso a priori, resulta imprescindible ahondar en los determinantes que llevan a esta realidad para conseguir una mejora de los datos del uso en sí mismo.

Al respecto es preciso aclarar que la afirmación se sostiene en la posibilidad de afinar el diseño de las estrategias para formular un modelo que integre respuestas a las particularidades identificadas a lo largo de la investigación, según los intereses, necesidades y demandas resultantes para cada unidad territorial. Pero claro está que, para ello, se debe proceder en

consonancia a las dinámicas de cambio que vayan derivando de los determinantes sociales, así como de las dinámicas que los usos y actividades experimenten en cada entorno, incluyéndose en ello la configuración del propio Mapa Escolar. Dicho de otro modo, de ello se desprende que el diseño de políticas públicas de movilidad mediante trabajo directo con la comunidad escolar (alumnado, equipo educativo, familia, etc.) permite incidir en los hábitos y en las pautas de los diferentes grupos poblacionales y agentes calve.

En este sentido, frente al desafío que suponen determinantes como la conciliación familiar, la posibilidad de abordar el asunto de interés tomando como referencia el contraste entre la realidad de los hábitos de movilidad escolar y las percepciones y deseos de los estudiantes, se concibe como un eje con potencial para generar conciencia y sensibilizar. Esto resulta en pro de cuestiones diversas como, por ejemplo, la integración de la población menor en la toma de decisiones que le implican de forma directa, así como en la incidencia de su propia autonomía y de la devolución del protagonismo que todo individuo – ciudadano debe poder ejercer, como así orientan y reconocen los objetivos de desarrollo y las directrices emanadas de las políticas públicas internacionales.

Pero, si bien lo anterior se comprende como oportunidad de mejora, ello representa el fondo escénico del objeto principal de la investigación, es decir, de las pautas, hábitos y dinámicas territoriales de movilidad del grupo poblacional de interés, así como de la planificación y ordenación materializada del sistema de comunicaciones y de sus redes de infraestructura viaria; de los servicios de movilidad y transportes; y del sistema de espacios públicos. Es por ello por lo que resulta oportuno reflejar, también, cuestiones particulares que implican, de forma indistinta, al ámbito territorial y a los comportamientos y aspiraciones de la ciudadanía. Así, por ejemplo, en el carácter progresista de las actuales políticas públicas urbanísticas, tiene absoluta cabida la formulación de un combo de estrategias adaptadas a las diferentes escalas con que se están generando las dinámicas de movilidad. Una cuestión que encuentra respaldo en las orientaciones teóricas y conceptuales del modelos de movilidad y de ciudad al que se aspira.

No son menos los restos y las oportunidades que aún pudieran agregarse, pero culminar esta batería pasa por integrar, sin duda, la claridad con la que se ha perfilado la posibilidad de cambio del escenario futuro a partir de las expectativas declaradas. La aseveración contundente del deber de trabajar con la población menor como agente de cambio, protagonista y principal

benefactor del modelo de ciudad y de movilidad al que aspiran las estrategias de desarrollo más progresistas. Próximas generaciones de ciudadanía adulta: infantes y preadolescentes.

10.2.2. Sistematización de la estrategia

Con relación a la política pública, las metodologías de sistematización resultan frecuentes cuando se habla del seguimiento de sus avances (Gascó, 2002; Subirats, Knoepfel, Larrue, & Varonne, 2008; Tapella & Rodríguez, 2014). No obstante, al respecto, resulta algo más complejo identificar contribuciones acerca de la sistematización para facilitar el diseño de la estrategia y la implementación coordinada entre diferentes agentes competenciales. En cualquier caso, el diseño y la aplicación de medidas que forman parte de un proceso decisivo, con enfoque racional, pasa por la sistematización, no solo de la evaluación, sino también de los momentos de trabajo previos como la definición de las actuaciones. Un asunto tratado anteriormente por autores como Pallares (1988, pág. 146), alienado este, a su vez, a las contribuciones de Simón, H. (1983).

Una política es un comportamiento propositivo, intencional, planeado, no simplemente reactivo, casual. Se pone en movimiento con la decisión de alcanzar ciertos objetivos a través de ciertos medios: es una acción con sentido. (Ruiz & Cadenas, 2005)

En esta ocasión se ha planteado hablar de tal cuestión como la sistematización de propuestas, o de la estrategia. Esto es, el diseño de una matriz en la que posteriormente se integran atributos que sirven como síntesis de las actuaciones a implementar. Se trata de un ejercicio cuyo fondo se asemeja al de investigadores como Berrezueta y Uguña (2013), donde se atiende a la “unificación de criterios en la elaboración de las políticas públicas” (pág. 1), de cara a facilitar la interacción de diferentes agentes y componentes en el momento de la implementación. Pero la relevancia de este proceso va más allá de lo anterior, y es que la intención apunta a reducir efectos como lo que detectaron Navarrete y Figueroa (2013): subjetividad y arbitrariedad en el diseño de la política pública, lo cual aleja a esta de los principios de las políticas marco como, por ejemplo, el trabajo en red o participativo y cooperativo (págs. 101-103).

(...) para que la política pública responda (...), se debe tener claro los alcances, propósitos y resultados que se espera que arrojen éstas, a las que les cabe una guía que oriente su adecuada formulación a pesar de los intereses políticos propios que puedan existir de por medio en su configuración. (Gutiérrez, Restrepo, & Zapata , 2017)

En este sentido, desde la perspectiva metodológica, la matriz ayuda a fijar contextos de trabajo, categorías de uso o enfoque, entorno territorial y áreas de gobierno que, de un modo directo e indirecto, además de servir a lo anterior, asegura la transversalidad de la estrategia, así como permite identificar la idea de conjunto, con posibilidad de comprobar cómo cada propuesta tiene potencial para irradiar su incidencia en otros contextos, usos y entornos. Esto es una cuestión aún más relevante si se tiene en cuenta que ello sucede, incluso, cuando las propuestas se disponen para áreas periféricas. Y es por ello por lo que, en suma, aplicada al estudio de caso, la matriz integra varios enunciados alineados a los resultados previos, posibles y necesarios, pensados para el entorno urbano de Tamaraceite¹³, en la macrozona de Periferia Norte. Un escenario de concentración destacada de centros educativos¹⁴, que fue señalado como nueva centralidad por acoger, además, el mayor crecimiento urbanístico municipal de las últimas décadas.

Al respecto, la propuesta habla de intervención urbanística entorno a los centros educativos; de un proyecto educativo acerca de la calidad de uso del espacio público; y de un programa de camino escolar. Y lo cierto es que estos planteamiento requieren de la definición de detalles, pero, más allá de volver a una exposición descriptiva, lo que se plantea a continuación es dar cierre a la cuestión procedimental planteada por la presente investigación. De tal forma, además de demostrar la utilidad de la sistematización de la estrategia, los contenidos que acompañan llevan a revelar, ahora sí, la relevancia de la investigación aplicada de corte socioterritorial para el diseño de la política pública, con relación al asunto que se trata.

¹³ No se concreta esta denominación como una unidad propia de la división municipal oficial por no encontrar correspondencia ajustada a la elección de interés. Por ello, se considera una agrupación de diferentes unidades “barrio” colindantes, como son: Tamaraceite, Lomo Los Frailes, La Galera, Cruz del Ovejero y La Suerte.

¹⁴ Cuatro centros públicos de educación primaria (CEIP Ciudad del Campo, CEIP Adán del Castillo, CEIP Valencia y CEIP Alfredo Kraus); dos centros públicos de educación secundaria (IES Antonio Godoy Sosa e IES Cairasco de Figueroa); y un centro concertado de enseñanza primaria (Colegio Claret).

CAPITULO IV. ANÁLISIS DE RESULTADOS

PROPUESTAS	VARIABLES Y ATRIBUTOS																	
	CONTEXTO				CATEGORÍA DE USO					MACROZONA				ÁREA DE GOBIERNO				
	ESPACIO PÚBLICO	FAMILIAR	ESCOLAR	COMUNITARIO	MOV. GENERAL	MOV. ESCOLAR	USO ESTANCIAL	CALIDAD GLOBAL	CIUDAD ALTA	CIUDAD BAJA	LA ISLETA	PERIFERIA CENTRO	PERIFERIA NORTE	PERIFERIA SUR	RISCOS	MOVILIDAD	PARTICIPACIÓN	OTRAS
ENFOQUE O IMPLICACIÓN DIRECTA																		
1. INTERVENCIÓN URBANÍSTICA PARA MEJORAR EL ENTORNO DE LOS CENTROS EDUCATIVOS	X		X			X							X			X		
2. PROYECTO EDUCATIVO EN CENTROS ESCOLARES ACERCA DE LA CALIDAD DE USO DEL ESPACIO PÚBLICO			X				X						X		X	X		
3. PROGRAMA DE CAMINO ESCOLAR		X		X			X						X			X		
CONTRIBUCIÓN O IMPLICACIÓN INDIRECTA																		
1. INTERVENCIÓN URBANÍSTICA PARA MEJORAR EL ENTORNO DE LOS CENTROS EDUCATIVOS		X		X	X		X	X										X
2. PROYECTO EDUCATIVO EN CENTROS ESCOLARES ACERCA DE LA CALIDAD DE USO DEL ESPACIO PÚBLICO					X	X	X											X
3. PROGRAMA DE CAMINO ESCOLAR		X	X		X			X					X				X	

Tabla 16.- Sistematización de la política pública para la mejora de calidad de uso del espacio público urbano en el entorno de Tamaraceite (Periferia Norte). Elaboración propia.

Así es que, como se ha adelantado, la observación de la matriz permite reconocer que, a pesar de estar cada propuesta orientada a determinado contexto, categoría de uso, macrozona y área de gobierno; de forma indirecta, cada una de ellas tiene capacidad de revertir en otras categorías, lo cual revela la transversalidad de la que se ha hablado. Así, de un modo más concreto, por ejemplo, para la propuesta de intervención en el espacio público resulta que, el foco de trabajo se fija por el área de movilidad, con la participación de los agentes ligados al contexto educativo (estudiantes y personal del centro educativo), principalmente, para mejorar las condiciones de seguridad de entrada y salida a los centros educativos que, en consecuencia, se traduce en una incidencia directa a la calidad de uso del espacio público para movilidad escolar en la unidad territorial que se trata.

Pero a lo anterior se suman el enfoque o a la incidencia indirecta. Estos son los aspectos derivados del diseño de detalle de la estrategia, en el que, para esta misma propuesta, se reconocería la necesidad de integrar, por ejemplo, elementos vegetales que ayuden a transformar la organización viaria preexistente, como es común en este tipo de intervenciones (García J., 2010; Román & Salís, 2010; García, Leal, & Urda, 2017). Una cuestión que, en definitiva, requeriría que el área de gobierno promotora cuente con la colaboración de otro área de gobierno como medio ambiente o parques y jardines. Del mismo modo, además del trabajo previo para orientar la intervención, que se asume en colaboración con los centros educativos del ámbito de actuación concretado, se atiende a una interacción colateral con el contexto familiar y comunitario, por ejemplo, a través de los propios centros educativos. Otro de los efectos transversales que también se ha evidenciado para programas de camino escolar (Carmuega & Silva, 2019). Y así es que, de igual manera, se hace extensa la categoría de uso sobre la que se consigue incidir, pues, más allá de la orientación directa a mejorar la movilidad escolar, en la medida en la que otros agentes toman contacto con este tipo de actuaciones, los cambios de hábitos en el uso del espacio público, bien sea de movilidad general o de uso estancial, se van sucediendo hacia el beneficio global de uso. Dinámica que, en la medida en que los estudiantes de los centros escolares implicados son residentes en otras macrozonas, así como sus familias, tal incidencia acaba por revertir más allá del entorno de actuación fijado por la propuesta en cuestión. Esto es, por ejemplo, para el caso que se trata, principalmente, con relación a Ciudad Alta, en la medida en que se comprobó que un porcentaje relevante de residentes en esta otra macrozona estaba escolarizado en centros de Periferia Norte.

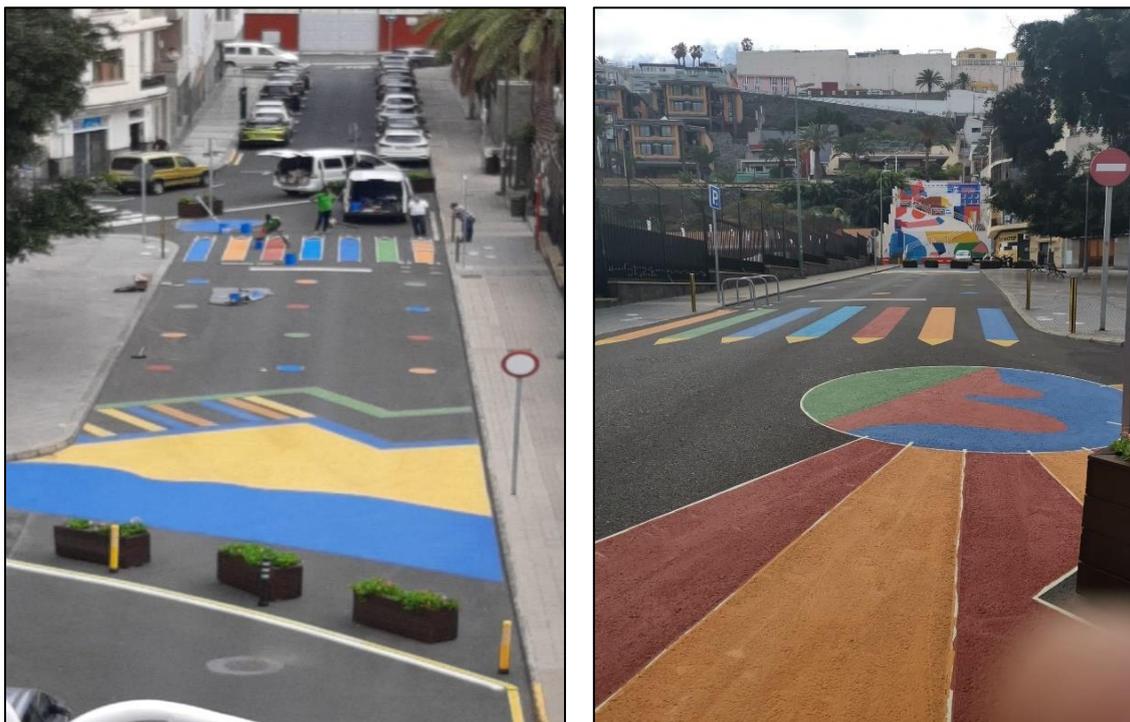


Ilustración 37.- Ejemplo de intervención en entorno escolar. Las Palmas de Gran Canaria, 2020. Elaboración propia.

En cualquier caso, es evidente que esta cadena de efectos que se presupone en base a otras evidencias debiera ser atendida, para el caso que se trata, mediante el programa de seguimiento de evolución de la política pública en cuestión. Así es que, con posibilidad de extrapolar lo expuesto al resto de las propuestas enunciadas, ello sirve de muestra para evidenciar cómo la matriz ayuda a proyectar la estrategia y a simplificar cada uno de los planteamientos de intervención que se estimen oportunos en base a los resultados del análisis previo. Un ejercicio que, del mismo modo, aunque sea a través de un ejemplo muy concreto, muestra la utilidad del enfoque socioterritorial utilizado para el diseño de la política pública.

CAPITULO V. CONCLUSIONES Y FUTURAS LÍNEAS DE INVESTIGACIÓN

En este último capítulo quedan contenidas las conclusiones y futuras líneas de investigación.

Acerca de las primeras conviene aclarar que, en base al objeto y objetivos de la investigación, así como a la clave teórica y conceptual detallados en capítulos anteriores del documento, se esbozan mediante un repaso de los contenidos integrados en el marco de referencia y los resultados particulares del estudio. Con ello queda reflejado, en síntesis, la aproximación y distancia a la que se encuentra la realidad socioterritorial de interés respecto de las bases y fundamentos del asunto tratado: espacios de vida y movilidad cotidiana de la población de menor edad.

A ello acompañan las futuras líneas de investigación, de las cuales se adelanta que las mismas emanan de una reflexión formulada acerca de las limitaciones de la propia investigación, así como del alcance de esta, en la medida en que han surgido pretensiones de ampliar el mismo, a la vez que se ha impuesto la necesidad de atender al carácter finito del proceso de estudio.

11. Conclusiones

A modo de conclusión, no es posible afirmar que el asunto de la calidad de uso del espacio público quede resuelto desde una perspectiva absolutista. Es evidente que esta cuestión aún precisa de una atención profunda y que, en ningún caso, la misma pudiera quedar saldada con un estudio particular como el que se ha formulado. No obstante, las reflexiones planteadas al respecto cumplen con los objetivos generales definidos: orientar a la política pública en el diseño de estrategias de planificación y promover la planificación estratégica con carácter inclusivo. Esto, así como la respuesta al resto de objetivos particulares e hipótesis planteados, se ha desprendido de la investigación aplicada, soportada en una metodología mixta para el estudio de caso. Un contenido que, en definitiva, ha servido para validar la utilidad del enfoque socioterritorial en el camino hacia el escenario de desarrollo deseado.

Al respecto, merece señalar que la aproximación a los antecedentes de la planificación, y a la literatura acerca del urbanismo neoliberal, han permitido orientar el enfoque de la investigación. Pero no solo eso, sino que, además, la confrontación entre las reflexiones del desarrollo neoliberal y las aspiraciones acerca de un nuevo modelo de planificación, han llevado a concretar la necesidad de enfocar el estudio a través de la población de menor edad. Y es que esta ha sido la forma en la que se ha decidido hacer frente al déficit del urbanismo neoliberal y de los modelos de desarrollo precedentes, que no han reparado en la pluralidad sociodemográfica en la misma medida que en la territorial. Así, a su vez, esto podría definirse como la deuda de la política pública con el derecho ciudadano, que ha incentivado la vulnerabilidad de diversos grupos poblacionales. Un asunto que, además, aún parece estar limitado en la producción científica de algunas disciplinas, donde no resulta común y contundente la crítica al modelo tradicional de desarrollo, ni el tratamiento de las consecuencias socioterritoriales.

Con relación, la reflexión ha partido de cuestionar si el estudio de la calidad de uso del espacio público es un reto para el neoliberalismo en la medida en que, en este contexto, hayan sido atendidas las necesidades particularidades de determinados grupos poblacionales. Al respecto, se ha confirmado que ello no ha sido una cuestión de Estado para la planificación, y que, en la actualidad, no solo existe falta de atención, sino que la deficiencia alimenta un reclamo por ahondar en casos como, por ejemplo, el de grupos como el la población de menor edad. Así, en consecuencia, se reconoce que parte de la demanda se focaliza en la política

pública en la medida en que, atendiendo a la cuestión competencial en España, cabe la intervención desde lo local. Un modo de operar que resulta más sencillo que hacer por cambiar de una vez las bases del desarrollismo neoliberal a escala global y que, a su vez, encuentra cabida y respaldo en el modo en que se vienen perfilando las estrategias marco de referencia.

En este contexto se han identificado las exigencias ambientales a las que debe responder la calidad de uso del espacio público: características que permitan experiencias positivas en los usuarios, en condiciones de autonomía, seguridad y comodidad para el desarrollo personal, asegurando la calidad de vida. Estos son otros detalles que, junto a lo anterior, llevaron a considerar la oportunidad de realizar una investigación aplicada a través de un estudio de caso, con la participación indiscutible del público objetivo en un ámbito territorial donde la política pública local ya hubiese mostrado interés por el que el asunto de estudio. Una cuestión que se evidenció en Las Palmas de Gran Canaria a través de los instrumentos de planeamiento y de planificación, así como en la materialización de algunas de las estrategias previstas.

En este punto, identificados los principios de la política pública para atender a la calidad de uso, los primeros resultados quedaron sujetos a reconocer la situación de atención al grupo poblacional de interés, con los que se concretaron las pautas y dinámicas de uso del espacio público urbano por parte de la población en edad escolar en el ámbito territorial considerado. Al respecto es que, a partir de ello fue posible verificar la primera de las hipótesis: la existencia de diferentes escenarios. Así, del mismo modo que las agendas políticas de referencia exigen la atención a la pluralidad socioterritorial, se confirma que la política pública local del ámbito de estudio debe encontrar soluciones a la variedad de situaciones vividas y percibidas con relación al uso del espacio público urbano.

Por otra parte, como se ha señalado con anterioridad, la realidad reconocida perturba el resultado anhelado, pues, si bien se delata la falta de afinidad entre las dinámicas reales y deseadas de la población escolar, a la vez, se comprueba que el modelo tradicional no ha dejado de ser determinante para las dinámicas de uso reciente. Y tal es así que ello queda reflejado en los resultados del estudio de las situaciones críticas y retos a través de los que se da respuesta a la segunda de las hipótesis enunciadas: la calidad de uso del espacio público. En este caso también se verifica que, tanto el uso como las expectativas de cambio de la población menor encuentran semejanzas en las pautas y dinámicas del uso que integra al adulto y al manejo del automóvil para la movilidad cotidiana. Por tanto, como se esperaba, el perfil de la población

escolar presenta un vínculo estrecho al modelo consolidado y obsoleto que describe el marco de referencia.

De este modo es que las pautas y hábitos reales de cotidianidad no resultan del todo afines a los resultados de las experiencias, percepciones, deseos y expectativas declaradas. Es por ello por lo que se confirma, también, que la transformación del modelo de ciudad y de movilidad no está del todo alineado al sentir del grupo poblacional de interés. Con ello es que se afirma que los avances en la transformación del modelo de ciudad y de movilidad, en lo que a calidad de uso del espacio público se refiere, aún no responden a la plena inclusión de la población menor. Con todo se asume, además, que la situación de la vulnerabilidad de la calidad de uso no responde a la centralidad de corte clásico, sino que, a diferencia, la política pública debe atender a conceptos como los de nueva centralidad, así como a criterios de origen plural (demográfico, económico, cultural, etc.). Esto facilitará el acercamiento a la realidad de un modo más afín, así como la consecución de mejores resultados en la pretensión de transformación del modelo de desarrollo local. Diseñar y materializar actuaciones que deben considerar la atención específica a grupos poblacionales como infantes y preadolescentes en la medida en que esto es una oportunidad para el cambio de modelo urbanístico y de movilidad, además de contribuir a asegurar el derecho de uso en condiciones de calidad favorables.

En última instancia, y como cierre de conclusión, merece agregar una reflexión acerca de la validez de este estudio de corte socioterritorial. Esto es cómo, en el marco de la geografía aplicada, ha servido para ahondar en el conocimiento y en la comprensión de dinámicas de tal índole, al servicio de la política pública y, además, no con menor relevancia, para hacer camino hacia la atención e integración de derechos de grupos sociales en situación de vulnerabilidad.

12. Futuras líneas de investigación

Tal como se ha reflejado en el apartado anterior, las conclusiones responden a los resultados de la investigación formulada. No obstante, en estas se ha puesto de relevancia la necesidad de ahondar en aspectos complementarios a los estudiados, así como en otros detalles. En este sentido, se vislumbra la oportunidad de continuar el desarrollo de esta misma línea de investigación, pero, además, de plantear otras exploraciones relacionadas.

Este planteamiento se formula entendiendo que, a medida que se agreguen componentes y variables de interés para el diseño de la política pública, es posible obtener otros detalles relevantes para la consecución de los objetivos planteados al inicio. Pero, además, comprendiendo la necesidad de atender nuevos enfoques de una realidad que requiere la producción de conocimiento acerca de dinámicas territoriales complejas y de mejoras y soluciones a las mismas.

Precisamente, la cuestión que se plantea encuentra cabida en la esfera academicista, como parte de la investigación aplicada, y, así como se ha considerado para la formulación de este trabajo, resulta para la definición de las siguientes propuestas. En primer lugar, con relación a la anteriormente referida producción de conocimiento, cabría cubrir el vacío de información que se ha detectado para ámbitos municipales. Un hecho que podría derivar de la réplica de estudios similares al que acompaña. De ello derivaría la oportunidad de comenzar a discernir escenarios a partir de un ejercicio comparativo. Una cuestión que, precisamente por la limitada disponibilidad de información de otros entornos, se ha visto condicionada en esta ocasión. Además, a partir de ello es que surge otra oportunidad como es el diseño de un sistema de indicadores de referencia para la producción estadística. Y es que, a pesar de estar tratando un asunto de interés creciente en el campo de las políticas públicas, las bases de datos que incluyen información al respecto limitan las consultas a un número muy reducido de variables que no acaban de resultar suficientes para una descripción somera de escenarios, cuanto menos, para diseñar estrategias alineadas a los mismos.

Así, con relación a lo anterior y a fin de concretar algunas líneas que resultan relevantes y que han quedado fuera del alcance de esta investigación, en primer lugar, se considera que cabría llevar a cabo un nuevo proceso de análisis para comprobar la evolución de los resultados obtenidos en este primer estudio. De tal forma, sería conveniente ahondar en la incidencia de

las iniciativas de transformación del modelo de movilidad que han sido implementadas tras el desarrollo de la encuesta formulada en el marco de la presente investigación.

Con lo anterior sería posible obtener respuestas acerca del modo en que el diseño de las políticas públicas locales recientes esté siendo efectivas con respecto a las dinámicas propias de la población escolar. Pero, además, esta sería una oportunidad para formular nuevos planteamientos permitan complementar los resultados que ya han sido obtenidos. Esto es, por ejemplo, clarificar si la baja elección de la modalidad a pie para realizar desplazamientos habituales tiene relación con el hecho de que los desplazamientos habituales no se estén generando en proximidad y, por tanto, los escolares no reconocen esta opción como un modo favorable para realizar tales viajes.

Por otra parte, como se ha señalado, es importante también contrastar la situación específica del caso que se ha estudiado respecto de otros ámbitos de características territoriales asimilables. En este sentido, cabría atender a cualquier otro territorio que se encuentre en una fase inicial del desarrollo de políticas públicas orientadas a la movilidad escolar, pero, sobre todo, sería relevante proceder con algún otro ámbito cuyas políticas públicas en la materia estén sirviendo de referencia, y del que, además, se haya podido comprobar su efectividad respecto de la autonomía y de la seguridad de los desplazamientos escolares, así como respecto del cambio de hábitos y la incidencia en la transformación del modelo de movilidad.

Por último, para cerrar el círculo, resulta de interés aplicar los resultados del estudio a otro en el que se atienda su relación, por ejemplo, con respecto a la modelización del transporte público colectivo. Esto es, a fin de favorecer el uso de esta modalidad entre la población objeto. Un planteamiento que llevaría a centrar la atención en aspectos clave de este tipo de procesos, algunos de los cuales se han integrado, en cierto modo, como parte de la investigación. Esto es, por ejemplo, acerca del origen – destino de los desplazamientos, la relación entre la distribución territorial de la población y de los centros educativos como hitos generadores de viajes y la selección modal para desplazamientos cotidianos motivados por estudios.

REFERENCIAS

- Albertos Puebla, J. (2007). Presentación. Transporte, Movilidad y Sostenibilidad. *Cuadernos de Geografía, n° 81-81*, 1 - 5.
- Alonso, F., Esteban, C., Calatayud, C., & Alamar, B. (Octubre de 2009). *Los niños, las ciudades y la seguridad vial: Una visión a partir de la investigación*. Attitudes, Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS) y Universitat de València.
- Alva Fuentes, B., & Narvárez Rodríguez, F. (2015). Diseño centrado en la persona. Tendencias y retos para los espacios urbanos. *Innovación educativa par ala arquitectura: Compromiso de enseñanza/aprendizaje, 1ª edición*, 518 - 527.
- Andrés Sarasa, J. (1999). Movilidad Urbana en la Ciudad del Siglo XXI. *Papeles de Geografía n° 29*, 15-34.
- Armengol, M., & González, A. (2007). Los centros comerciales en Las Palmas de Gran Canaria. Dinámicas e impactos en el espacio urbano. . *Anales de Geografía*, 9-27.
- Arnulfo, M. (2001). Del tiempo libre al ocio. *Contribuciones desde Coatepec, n° 1*, 35-47.
- Asensio, M. (2017). Libertad de conciencia del alumno y naturaleza jurídica del centro educativo. *Revista Española de Documentación Científica n° 74*, 13 - 42.
- Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria. (2011). *I Pacto Ciudadano por la Movilidad Sostenible*. Las Palmas de Gran Canaria: Concejalía de Seguridad y Movilidad Ciudadana.
- Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria. (2012a). *Plan General de Ordenación. Aprobación definitiva por acuerdo de la COTMAC de 19 de octubre de 2012. Adaptación Plena al TR-LOTCENC y las Directrices de Ordenació [Ley 19/2003]*. Las Palmas de Gran Canaria: Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.
- Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria. (2012b). *Plan de Movilida Urbana Sostenible de Las Palmas de Gran Canaria*. Las Palmas de Gran Canaria: Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.

- Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria. (2012c). *Plan Director de la Bicicleta de Las Palmas de Gran Canaria*. Las Palmas de Gran Canaria: Gea 21.
- Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria. (2013). *Estudio de movilidad sostenible y espacio público para Tamaraceite Sur*. Las Palmas de Gran Canaria: GEURSA Sociedad Municipal de Gestión Urbanística de Las Palmas de Gran Canaria .
- Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria. (2016). *Plan Director de la Bicicleta*. Las Palmas de Gran Canaria: Estudio MC.
- Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria. (2017). *Rehabilitación y regeneración urbana del casco histórico de Tamareceite. Memoria de diagnóstico participativo*. Las Palmas de Gran Canaria.
- Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria. (2018). *Condiciones de prestación del servicio público de bicicleta de Las Palmas de Gran Canaria*. Las Palmas de Gran Canaria: Sitycleta.
- Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria. (2019). *Planes Especiales de Ordenación de San Nicolás (API-03), San Juan-San José (API-04) y San Roque (API-05). Jornadas Abiertas de Participación Vecinal "Barrios Pendientes". Ordenación y rehbailitación urbana de barrios en riscos*. Las Palmas de Gran Canaria: Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.
- Barreiros, C., Humerto, M., & Berle, S. (2019). Deslocamentos e filosofia. estudo sobre as percepções do espaço e do movimento com crianças pequena. *Praxis & Saber, vol. 10 n° 23*, 177-197.
- Baylina , M., Ortiz, A., & Prats, M. (2008). Construyendo puentes teóricos entre geografías: género e infancia. *SEMATA, Ciencias Sociales e Humanidades, 20*, 53 - 69.
- Berrezueta , A., & Uguña, J. (2013). *Propuesta metodológica para la elaboración de políticas públicas, que sirvan para apuntalar al desarrollo sustentable y sostenible de la microcuenca del río vivar, ubicado en la zona baja del Cantón Pucará. (Tesis Doctoral)*. Universidad Politécnica Salesiana.
- Beuf, A. (2018). Centralidad y policentralidad urbanas: interpretaciones, teorías, experiencias. *Espiral, revista de geografías y ciencias sociales, vol 1 (2)*, 131-155.

- Blasco, J. (07 de feb de 2015). <http://urban-networks.blogspot.com/>. Obtenido de <http://urban-networks.blogspot.com/2015/02/cronica-breve-de-los-congresos.html>
- Boarnet, M., Day, K., Anderson, C., McMillan, T., & Alfonzo, M. (2005). California's Safe Routes to School Program. Impacts on Walking, Bicycling, and Pedestrian Safety. *Journal of the American Planning* 71:3, 301 - 317.
- Borja, J., & Muxi, Z. (2003). *El espacio público: ciudad y ciudadanía*. Barcelona : Electa.
- Cáceres, G. (1998). Los espacios libres del área urbana de Las Palmas de Gran Canaria. *Vector plus:miscelánea científico-cultural*, num. 12, 36-45.
- Calonge, F. (2015). Neoliberalización del territorio y movilidad urbana, una agenda de investigación. *Territorios n° 32*, 133 - 156.
- Camacho, J., Diaz, F., Gadea, M., Ginés, X., & Lourés, M. (2015). Madrid: el agotamiento de un modelo urbano y la construcción de nuevas propuestas para una ciudad en transformación. *Quid 16: Revista del Área de Estudios Urbanos*, n° 5, 5-38.
- Carballo, M., Caride, J., & Gradaílle, R. (2012). Entre los tiempos escolares y los tiempos de ocio: su incidencia en la vida cotidiana de los adolescentes que cursan la Educación Secundaria Obligatoria en España. *Educar em Revista*, n° 45, 37-56.
- Carmuega, M., & Piñeiro, S. (2019). Análisis de la utilización del camino escolar de Monte Morreiro en Pontevedra. *TRANCES: Transmisión del conocimiento educativo y de la salud*, vol. 11, n° 2, 189-218.
- Carmuega, M., & Silva, R. (2019). Análisis de la utilización del camino escolar de Monte Morreiro en Pontevedra. *Trances: Transmisión del conocimiento educativo y de la salud*, vol. 11, núm. 2, 189-218.
- Cebollada, A. (2006). Aproximación a los procesos de exclusión social a partir de la relación entre el territorio y la movilidad cotidiana. *Documents d'anàlisis geogràfica*, 105 - 121.
- Cebollada, A., & Avellaneda, P. (2008). Equidad social en movilidad: reflexiones en torno a Iso casos de Barcelona y Lima. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. , Barcelona.

- Cele, S. (2016). Childhood in a neoliberal utopia: planning rhetoric and parental conceptions in contemporary stockholm. *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography*, 233-297.
- Centro de Estudios Ponle Freno-Axa. (2014). *Estudio sobre hábitos de conducción en España*. Madrid: ATRESMEDIA.
- Centro de Estudios Ponle Freno-Axa. (2015). *Atropellos a peatones 2014*. Madrid: ATRESMEDIA.
- Centro de Estudios Ponle Freno-AXA. (2015). *Radiografía de la frecuencia de los accidentes de coche*. Madrid (España): ATRESMEDIA.
- Chávez , I. (2017). *Estudio sobre hábitos de movilidad de la población escolar en Las Palmas de Gran Canaria*. Las Palmas de Gran Canaria: Guaguas Municipales S.A.
- Chica, M., & Rosero, A. (2012). La construcción social de la infancia y el reconocimiento de sus competencias. *Itinerario Educativo*, n° 60, 75-96.
- Ciuffini, F. (1993). El sistema urbà i la mobilitat horitzontal de persones, maeria i energia. *Medi ambient en Tecnologia i Cultura 5 (Repensar la ciutat)*, 42 - 53.
- Clifton, K., & Moura, F. (2017). Conceptual framework for understanding latent demand: Accounting for unrealized activities and travel. *Transportation Research Record*, vol. 2668, 78-83.
- Consejo Europeo de Urbanistas. (2003). Nueva Carta de Atenas 2003. La visión de las ciudades en el siglo XXI del Consejo Europeo de Urbanistas., (pág. 27). Obtenido de Biblioteca Virtual FAHUSAC.
- Consejo Europeo de Urbanistas. (2013). *La Carta del Urbanismo Europeo*. Barcelona.
- Convención sobre los Derechos del Niño. (1989).
- Craats, I., Berg, P., Kemperman, A., & Waygood, E. (2020). Children's school travel and wellbeing in the Netherlands. *Transport and Children's Wellbeing*, 317 - 338.
- Cuesta, R., Mainer, J., & Mateos, J. (2009). *Transiciones, cambios y periodizaciones en la historia de la educación*. Salamanca (España): Lulu.

- D. Waygood, E., Friman, M., Olsson, L., & Taniguchi, A. (2017). Transport and child well-being: An integrative review. *Travel Behaviour and Society*, 9, 32 - 49.
- D. Waygood, E., Sun, Y., & Letarte, L. (2015). Active Travel by Built Environment and Lifecycle Stage: Case Study of Osaka Metropolitan Area. *Int. J. Environ. Res. Public Health*, 15900 – 15924.
- Deka, D. (2013). An explanation of the relationship between adults' work trip mode and children's school trip mode through the Heckman approach. *Journal of Transport Geography*, vol. 31, 54-63.
- Díaz , F., & Lourés, M. (2013). Neoliberalismo, políticas urbanas y reconfiguración socioespacial. *Quid 16 Revista del Área de Estudios Urbanos*, 3, 7-16.
- Díaz, F., Lourés, M., & Pradel, M. (2018). Transformando los modelos de crecimiento y cohesión. Cambios en la gobernanza de Barcelona y Madrid. *EURE Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos Regionales*, 173-191.
- Díaz, V., Cárdenes, D., Delisau, S., Febles, T., Santana, J., & Valido, M. (2017). Iura - La Isleta: hacia una cartografía social. *IV Congreso sobre Arquitectura y Cooperación al Desarrollo* (págs. 242-252). La Coruña: Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universidad de Coruña.
- Duarte-Duarte, J. (2013). Infancias contemporáneas, medios y autoridad. *Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales*, 461 - 472.
- Durán, M. (2007). *El valor del tiempo ¿cuántas horas te faltan al día?* Madrid : Espasa Calpe.
- Egretta Sutton, S., & Kemp, S. (2002). Children as partners in neighborhood. *Journal of Environmental Psychology* 22, 171-189.
- Errázuriz, T., & Valdés, E. (2018). ¿Horario Valle o Punta? Movilidad cotidiana e imaginarios urbanos en Talca. *Revista de Geografía Norte Grande*, 69, 211 - 238.
- Escardíbul, J., & Villarroya, A. (2009). Desigualdades en la elección de centro escolar en España. *XVI Encuentro de Economía Pública*. Granada.

- Escolano-Utrilla, S., López-Escolano, C., & Pueyo-Campos, A. (2018). Urbanismo neoliberal y fragmentación urbana: el caso de Zaragoza (España) en los primeros quince años del siglo XXI. *Eure, Vol. 44, 132*, 185 - 212.
- Espluga, J., Cebollada, J. À., & Miralles-Guasch, C. (2008). Percepciones de la movilidad y participación ciudadana en la región metropolitana de Barcelona. *Ciudad y Territorio. Estudios territoriales, n° 157*, 499 - 510.
- Esteban, L., & López, R. (1994). *Historia de la Enseñanza y de la Escuela*. Valencia (España): Tirant lo Blanch.
- Fast, I. (2020). Unequal traveling: How school district and family characteristics shape the duration of students' commute to school. *Travel Behaviour and Society*, 165-173.
- Fernández, M., Suárez, M., Feu, S., & Suárez, A. (2019). Level of Out-of-school Physical Activity Among Primary and Secondary School Students. *Apunts. Educación Física y Deportes, 136*, 36 - 48.
- Fonseca, J. (2014). La importancia y la apropiación de los espacios públicos en las ciudades. *Paakat: Revista de tecnología y sociedad, 4 (7)*.
- Fortin, A., & Després, C. (2008). Introduction: Villes denses, villes diffuses, quelles mobilités pour quelles familles? *Enfaces, Families, Générations N° 8*, s.p.
- Freeman, C., & Quigg, R. (2009). Commuting lives: Children's mobility and energy use. *Journal of Environmental Planning and Management, 52 - 3*, 393 - 412.
- Fundación Mapfre. (2017). *Panorama de la seguridad infantil en el automóvil en España (años 1990-2015)*. Madrid: Fundación Mapfre.
- Fyhri, A., & Hjorthol, R. (2009). Children's independent mobility to school, friends and leisure activities. *Journal of Transport Geography, vol. 17, issues 5*, 377-384.
- Gálvez, P., Herrador, M., Esteban, I., Castro, J., Molina, J., Queralt, A., . . . Chillón, P. (2021). Active commuting to school among 36,781 Spanish children and adolescents: A temporal trend study. *Scandinavian Journal of Medicine & Science in Sports, n° 10*, 1-11.

- Gao, Y., Chen, X., Li, T., & Chen, F. (2017). Differences in pupils' school commute characteristics and mode choice based on the household registration system in China. *Case Studies on Transport Policy*, 656-661.
- García Palomares, J. (2008). *Los desplazamientos al trabajo en la comunidad de Madrid*. Madrid: Fundación sindical de estudios.
- García, A. (2011). El valor de la perspectiva geográfica para el análisis de los espacios públicos urbanos. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles n° 55*, 281 - 301.
- García, D., & Torres, L. (2018). Pensar la ciudad global desde sus representaciones escolares: un estudio de caso entre Valencia (España) y Bogotá (Colombia). *Didáctica de las Ciencias Experimentales y Sociales, n° 34*, 49-62.
- García, J. (2010). *A modo de evaluación: diez años de mi escuela para mi ciudad*. Segovia: Ayuntamiento de Segovia.
- García, P., Leal, P., & Urda, L. (2017). *Guía de diseño de entornos escolares*. Madrid: Ayuntamiento de Madrid. Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad.
- Gascó, M. (2002). Hacia una sistematización de la evaluación de programas y políticas públicas. *Gestión y Análisis de Políticas Públicas, núm. 23*, 55-65.
- Gehl, J. (2006). *La humanización del espacio urbano: la vida social entre los edificios*. Barcelona: Reverté.
- Giner, S. (2002). *Enquesta de la Regió de Barcelona 2000. Informe Gneral*. . Barcelona: Mancomunitat de Municipis de l'AMB y Diputació de Barcelona.
- Ginés, C., & Hernández, S. (2006). El espacio litoral y la ciudad. Relaciones territoriales en Las Palmas de Gran Canaria. *Investigaciones Geográficas, n° 41*, 105-119.
- Gobierno de Canarias. (2020). *Agenda Canaria de Desarrollo Sostenible 2020 - 2023 (Borrador)*. Las Palmas de Gran Canaria: Dirección General de Investigación y Coordinación del Desarrollo Sostenible. Obtenido de https://mcusercontent.com/fd827bc0d38c13c0b1d81191c/files/c1a7fbdf-051e-435b-9a25-40f9db12a254/PRIMER_BORRADOR_ACDS_20200828_Rev2.20200828PBG.pdf

- Gobierno de España. (2019). *Metas de los objetivos de desarrollo sostenible*. Madrid: Alto Comisionado para la Agenda 2030. Obtenido de https://www.agenda2030.gob.es/recursos/docs/METAS_DE_LOS_ODS.pdf
- Gobierno de España. (2019). *Sistema estatal de indicadores de la educación*. Madrid: Ministerio de Educación y Formación Profesional. .
- Gobierno de España. (2020). *Áreas Urbanas en España, 2019*. Madrid: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.
- Gobierno de España. (18 de noviembre de 2020). <https://www.miteco.gob.es>. Obtenido de Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico: <https://www.miteco.gob.es/es/ceneam/recursos/mini-portales-tematicos/encuentros-jornadas-seminarios.aspx>
- Gobierno de España. (12 de febrero de 2021). <https://www.miteco.gob.es/es/>. Obtenido de <https://www.miteco.gob.es/es/ceneam/grupos-de-trabajo-y-seminarios/>
- Guaguas Municipales S.A. (2020). *Informe Estadístico 2019*. Las Palmas de Gran Canaria.: Guaguas Municipales S.A.
- Gutiérrez, J., Restrepo, R., & Zapata, J. (2017). Formulación, implementación y evaluación de políticas públicas desde los enfoques, fines y funciones del Estado. *Revista CES Derecho* (8), núm. 2, 333-351.
- Hart, R. (1992). *Children's Participation: from tokenism to citizenship*. Florencia: UNICEF International Child Development Centre.
- Herce, M., & Magrinya, D. (2002). *La ingeniería en la evolución urbanística*. . Barcelona: Ediciones UPC.
- Hermoso, Y. (2009). *Estudio de la ocupación del tiempo libre de la población escolar y su participación en actividades extraescolares. (Tesis Doctoral)*. Universidad de Málaga.
- Hernández, S., Ginés, M., & Más, M. (2017). Barrios tradicionales y espacio público: usos y potencialidades en los riscos de Las Palmas de Gran Canaria. *XXII Coloquio de Historia Canario-Americana*, (págs. 1-11). Las Palmas de Gran Canaria.

- Herrero, S., & Díaz, A. (2019). La necesidad de generar una nueva definición de centralidad para las ciudades latinoamericanas. *Revista científica de Arquitectura y Urbanismo*, XV (1), 89-99.
- Hillman, M., Adams, J., & Whitelegg, J. (1990). *One false move... a study of children's independent mobility*. London: Policy Studies Institute.
- Hodgson, F., & Turner, J. (2003). Participation not consumption: the need for new participatory practices to address transport and social exclusion. *Transport Policy*, 10 (4), 265-272.
- Humberto, M., Moura, F., & Giannotti, M. (2021). Can outdoor activities and inquiry sessions change the travel behavior of children and their caregivers? Empirical research in public preschools in São Paulo (Brazil). *Journal of Transport Geography*, (90), 102922.
- Humberto, M., Pizzol, B., Moura, F., Giannotti, M., & Lucca-Silveira, M. (2020). Investigating the Mobility Capabilities and Functionings in Accessing Schools Through Walking: A Quantitative Assessment of Public and Private Schools in São Paulo (Brazil). *Journal of Human Development and Capabilities*, 21, 183-204.
- Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. Nueva York: Tandom House.
- Laria del Vas, J.; González, M.; Ortega Pérez, J.; Fundación Mapfre. (2014). *Manual de Inspecciones de Seguridad Vial en Entornos Escolares*. Fundación Mapfre.
- Larouche, R., Barnes, J., Banchette, S., Faulkner, G., Riazi, N., Trudeau, F., & Tremblay, M. (2020). Relationships Among Children's Independent Mobility, Active Transportation, and Physical Activity: A Multisite Cross-Sectional Study. *Pediatric Exercise Science*, 32 (4), 189-196.
- Larsen, K., Gilliland, J., & Hess, P. (2009). The Influence of the Physical Environment and Sociodemographic Characteristics on Children's Mode of Travel to and From School. *American Journal of Public Health*, 99 (3), 520-526.
- Larsen, K., Gilliland, J., Hess, P., Tucker, T., D. Irwin, J., & He, M. (2009). The Influence of the Physical Environment and Sociodemographic Characteristics on Children's Mode of Travel to and From School. *American Journal of Public Health*, 99 (3), 520-526.
- Lazo, A., & Calderón, R. (2013). Proximidad y movilidad en la metrópoli contemporánea: etnografía de tres barrios de la ciudad de Chile. *Bicátora*, 22 (1), 89-96.

- Le, H., Buehler, R., Fan, Y., & Hankey, S. (2020). Expanding the positive utility of travel through weeklong tracking: Within-person and multi-environment variability of ideal travel time. *Journal of Transport Geography*, 84, 102679.
- Leung, K., & Loo, B. (2017). Association of children's mobility and wellbeing: A case study in Hong Kong. *Travel Behaviour and Society*, 95-104.
- Litman, T. (2015). *Analysis of public policies that unintentionally encourage and subsidize urban sprawl*. Canada: The New Climate Economy.
- Lizárraga, C. (2006). Movilidad urbana sostenible: un reto para las ciudades del siglo XXI. *Economía, Sociedad y Territorio*, VI (22), 283 - 321.
- Lobato-Becerra, J. (2020). Notas sobre la obsolescencia de los planes generales: planificación estratégica y modelo urbano. *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales.*, LII (204), 197-210.
- López de Lucio, R. (1993). *Ciudad y urbanismo a finales del siglo XX*. Valencia: Servicio de Publicaciones. Universidad de Valencia.
- Lopez, F., Cordovil, R., & Neto, C. (2014). Children's independent mobility in Portugal: effects of urbanization degree and motorized modes of travel. *Journal of Transport Geography*, 41, 201-219.
- López, R. (1993). *Ciudad y urbanismo a finales del siglo XX*. Valencia: Servei de Publicacions Universitat de València.
- López-Roldán, P., & Fachelli, S. (2015). *Metodología de la investigación social cuantitativa*. Barcelona: Bellaterra: Universidad Autónoma de Barcelona.
- López-Torrecilla, J. (2009). Experiencia infantil del medio urbano y la calidad ambiental percibida en barrios de la ciudad de Madrid. *Medio Ambiente y Comportamiento Humano*, (10), 97-115.
- Machín, H. (2015). *Elementos peatonales de las ciudades medias españolas. Tipos, orígenes, relaciones y articulaciones. (Tesis Doctoral)*. Universidad Politécnica de Madrid.

- Magrinyà Torner, F. (2009). El Ensanche de Barcelona y la modernidad de las teorías urbanísticas de Cerdà. *Ingeniería y territorio: revista del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos*, 21, 88-75.
- Mammen, G., Stone, M., Faulkner, G., Ramanathan, S., Buliung, R., O'Brien, C., & Kennedy, J. (2014). Active School Travel: An Evaluation of the Canadian School Travel Planning Intervention. *Preventive Medicine* n° 60, 55 - 59.
- Marquet, O., & Miralles-Guasch, C. (2017). La proximidad en Barcelona. Un análisis desde los tiempos de desplazamiento cotidianos. *Ciudades*, 17 (1), 99-120.
- Marshall, J., Wilson, R., & Wilson, E. (2010). By foot, bus or car: Children's school travel and school choice policy. *Environment and Planning A*, 42 (9), 2168-2185.
- Martín, F., López, S., Tosi, J., Nucciarone, M., & Ledesma, R. (2015). Educación vial y movilidad en la Infancia. *Revista Cuadrimestral da Associação Brasileira de Psicologia Escolar e Educacional*, SP. 19 (2), 387-395.
- Mayorga, M., & Fontana, M. (2012). Espacios de centralidad urbana y redes de infraestructura. La urbanidad en cuatro proyectos urbanos. *Bitácora Urbano-Territorial*, 21 (2), 123-138.
- Medina, P. (2020). Cómo abordar el uso seguro de los espacios públicos. Criterios y definiciones sobre el regreso de los niños/as a la ciudad. *Planeo*, (44), s.p.
- Miralles-Guasch, C. (1998). La movilidad de las mujeres en la ciudad, un análisis desde la ecología urbana. *Ecología Política*, (15), 123-131.
- Miralles-Guasch, C. (2002). *Ciudad y transporte. El binomio imperfecto*. Barcelona: Ariel Geografía.
- Miralles-Guasch, C., & Cebollada, Á. (2009). Movilidad cotidiana y sostenibilidad, una interpretación desde la geografía humana. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, (50), 193 - 216.
- Morales, G. (1995). La Ciudad Jardín de Las Palmas de Gran Canaria (1880 - 1994). *Ería* (36), 89-99.

- Motta, M., Celeste, P., & Moura, F. (2020). School commuting: the influence of soft and hard factors to shift to public transport. *Transportation Research Procedia*, 47, 625-632.
- Mumford, E. (2007). El discurso del CIAM sobre el urbanismo, 1928 - 1960. *Bitácora*, 11 (1), 96-115.
- Navarrete, B., & Figueroa, P. (2013). Los problemas de la implementación top-down a nivel local. Un estudio de caso sobre seguridad ciudadana. *DAAPGE: Documentos y Aportes en Administración Pública y Gestión Estatal*, 13 (20), 81-109.
- Nebot, F. (2019). *Primero, la ciudad. La movilidad en Pontevedra 1999 - 2019*. Pontevedra: Concello de Pontevedra.
- Observatorio de Movilidad de Las Palmas de Gran Canaria. (2020). *Indicadores de Movilidad de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria*. Las Palmas de Gran Canaria: Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria.
- Observatorio de Movilidad Las Palmas de Gran Canaria. (2020). *Indicadores de Movilidad de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria*. Las Palmas de Gran Canaria: Observatorio de Movilidad Las Palmas de Gran Canaria.
- ONU. (1989). *Convención sobre los derechos del niño*. Nueva York: Asamblea General.
- ONU-Habitat. (2013). *Planificación y diseño de una movilidad urbana sostenible: Orientaciones para políticas. Informe mundial sobre los asentamientos humanos 2013. Programa de las Naciones Unidas*. Oxon.
- Organización de las Naciones Unidas. (2015). *Transformar nuestro mundo: Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible*. Nueva York: Asamblea General.
- Organización de las Naciones Unidas. (2017). *Nueva Agenda Urbana*. Quito: Secretaría Hábitat III.
- Organización Mundial de la Salud. (2015a). *Diez estrategias para preservar la seguridad de los niños en las carreteras*. Suiza: OMS.
- Organización Mundial de la Salud. (2015b). *Estrategia Mundial para la Salud de la Mujer, el Niño y el Adolescente (2016 - 2030). Sobrevivir, prosperar, transformar*. Suiza: OMS.

- Ortiz, A. (2007). Geografías de la infancia: descubriendo "nuevas formas" de ver y de entender el mundo. *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, (49), 198-216.
- Ortiz, A., Prats, M., & Baylina, M. (2014). Procesos de apropiación adolescente del espacio público: otra cara de la renouación urbanística en Barcelona. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, (65), 35-57.
- Pallares, F. (1988). Las Políticas Públicas: el sistema político en acción. *Revisar de Estudios Políticos (Nueva Época)*, (62), 141-162.
- Paris en Commun. (2020). *Dossier de presse: Le Paris du quart dheure*. París: Paris en Commun. Obtenido de <https://annehidalgo2020.com/wp-content/uploads/2020/01/Dossier-de-presse-Le-Paris-du-quart-dheure.pdf>
- Paris, M. (2013). De los centros urbanos consolidados a los lugares de centralidad: una propuesta metodológica para su estudio. *Ciudades: Revista del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid*, (16), 47-69.
- Paulina, S. (2010). Participar como niña o niño en el mundo social. *Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales, Niñez y Juventud*, 8 (2), 1149 - 1157.
- Pautassi, L. (2017). La vinculación entre educación, cuidado y movilidad. Una aproximación a la situación en la región metropolitana de Buenos Aires. *Temas y debates*, (34), 17-40.
- Pedrò, F. (1984). *Ocio y tiempo libre, ¿Para qué?* Barcelona: Humanitat.
- Pérez, R. (2018). Movilidad cotidiana, dinámicas familiares y roles de género: análisis del uso del automóvil en una metrópoli latinoamericana. *QUID 16 - Revista del Área de Estudios Urbanos del Instituto de Investigaciónes Gind Germani de la Facultad de Ciencias Sociales*, (10), 102-128.
- Pérez, R., & Capron, G. (2018). Movilidad cotidiana, dinámicas familiares y roles de género: análisis del uso el automóvil en una metrópoli latinoamericana. *Quid 16. Revista del Área de Estudios Urbanos del Instituto de Investigación Gino Germani de la Facultad de Ciudad Sociales (UBA)*, 102 -128.

- Pinedo, J., & Lora, C. (2019). Nuevas centralidades urbanas: definición, tipologías y consolidación. *ACE: Architecture, City and Environment = Arquitectura, Ciudad y Entorno*, 13 (29), 105-128.
- Pinzón, M., & Echeverri, I. (2010). Espacio público, cultura y calidad ambiental urbana. Una propuesta metodológica para su intervención. *Revista Investigación y Desarrollo*, 18 (1), 92-113.
- Ponce, G., & Dávila, J. (1998). Medidas higienistas y planes de reforma urbana en el tránsito de los siglos XIX al XX en las principales ciudades de la provincia de Alicante. *Invesgicaciones geográficas*, (20), 141-159.
- Postman, N. (1982). *The disappearance od childhood*. Nueva York: Paperback, Vintage Books.
- Ramírez, F., & Ventresca, M. (1992). Institucionalización de la escolarización masiva: isomorfismo ideológico y organizativo en el mundo moderno (TRADUCCIÓN). *Revista de educación* (298), 121 - 139.
- Real Academia Española . (2005). *Diccionario panhispánico de dudas*. Madrid.
- Riazi, N., Blanchette, S., Trudeau, F., Larouche, R., Tremblay, M., & Faulknet, G. (2019). Correlates of Children's Independent Mobility in Canada: A Multi-Site Study. *International Journal of Environmental Research and Public Heath*, 16 (16), 2862;.
- Richter, D. (2020). A Percepção espacial da cidade a partir das práticas cotidianas de jovens escolares. *Agali Journal*, (10), 9-28.
- Roch, F. (2008). Cambios en la ciudad actual y sus repercusiones en la vida ciudadana. V *Encuentro la Ciudad de los Niños. La Infancia y la Ciudad: Una relación difícil* (págs. 38 - 62). Madrid: Acción Educativa.
- Rodríguez, C., Villa, E., Pérez, I., Delgado, M., Ruiz, J., & Chillón, P. (2013). Los factores familiares influyen en el desplazamiento activo al colegio de los niños españoles. *Nutrición Hospitalaria*, 28 (3), 756-763.
- Rodríguez, I. (2006). Los cambios familiares y la posición del niño en la sociedad española contemporánea. ¿Una interpretación contradictoria del valor de la infancia? *Panorama Social*, (3), 42-53.

- Rodríguez, L., Sánchez, R., & Santiago, I. (2017). *Historia de la planificación urbana: una visión a partir del espacio público*. Oaxaca: Universidad Autónoma Benito Juárez de Oaxaca.
- Roman, B., Serra, L., Ribas, L., Pérez, C., & Aranceta, J. (2006). Actividad física en la población infantil y juvenil española en el tiempo libre. Estudio enKid (1998-2000). *Apunts. Medicina de l'Esport*, 41 (151), 86-94.
- Román, M., & Pernas, B. (2009). *¡Hagan sitio, por favor! La reintroducción de la infancia en la ciudad*. Madrid: Gobierno de España.
- Román, M., & Salís, I. (2010). *Camino escolar. Pasos hacia la autonomía infantil*. Madrid: Gobierno de España. Ministerio de Fomento.
- Rubio, M., & Zárata, M. (2010). *Conceptos y prácticas de Geografía Humana*. Madrid: Editorial Universitaria Ramón Areces.
- Ruiz, D., & Cadenas, C. (2005). ¿Qué es una política pública? *IUS, Revista Jurídica*, (18), Definición de política, párrafo 3.
- Saavedra, P. (2017). *Diseño de una encuesta sobre movilidad escolar*. Las Palmas de Gran Canaria.
- Sagarna, A. (2016). *Del hogar a la ciudad: Transiciones adaptadas a la infancia. (Tesis Doctoral)*. Universidad del País Vasco.
- SAGULPA. (10 de enero de 2021). <https://www.sitycleta.com/es/>. Obtenido de <https://www.sitycleta.com/es/>
- Salcedo Hansen, R. (2002). El espacio público en el debate actual: una reflexión crítica sobre el urbanismo post-moderno. *Eure XXVIII* (84), 5-19.
- Salom Carrasco, J., & Albertos Puebla, J. (2000). El impacto territorial de la planificación educativa: El Mapa Escolar de aplicación de la LOGSE en la Comunidad Valenciana. *Cuadernos de Geografía* (67/68), 37-56.
- Sanz Alduán, A., Vega Pindado, P., & Mateos Arribas, M. (2015). Otra política de movilidad urbana. *El Ecologista*, 84, 50 - 52.

- Savegnago, S. (2019). Mobilidades de jovens de grupos populares do Rio de Janeiro em relação à rua e a casa. *CES Psico, 13* (1), 52-69.
- Schwanen, T., Dijkstra, M., & Dieleman, F. (2002). A microlevel analysis of residential context and travel time. *Environmental and planning A, (34)*, 1487 - 1507.
- Segovia, C. (2017). La vida de la infancia en la ciudad y su conflicto con el mundo adulto. *Kultur Revista interdisciplinaria sobre la cultura de la ciudad, 4* (8), 149 - 168.
- Sharim, S., & Kamruzzaman, M. (2017). Association between the built environment and children's independent mobility: A meta-analytic review. *Journal of Transport Geography, 61*, 104-117.
- Shin, H., & Gweon, G. (2020). Supporting preschoolers' transitions from screen time to screen-free time using augmented reality and encouraging offline leisure activity. *Computers in Human Behavior, (105)*, 106212.
- Simon, H. (1983). *Reason in Human Affairs*. Stanford: Stanford University Press.
- Subirats, J., Knoepfel, P., Larrue, C., & Varonne, F. (2008). *Análisis y gestión de políticas públicas*. Barcelona: Ariel.
- Tapella, E., & Rodríguez, P. (2014). Sistematización de experiencias: una metodología para evaluar intervenciones de desarrollo. *Revista de Evaluación de Programas y Políticas Públicas, (3)*, 80-116.
- Terán, F. (1964). Revisión de la Ciudad Lineal: Arturo Soria. *Arquitectura, (72)*, 3-20.
- Terán, F. (1999). *Historia del Urbanismo en España III. Siglos XIX y XX*. Madrid: Ediciones Cátedra.
- Terry, F. (1987). Urbanismo posmoderno (Carrera Suárez, I., trad.). *Los Cuadernos del Norte: Revista cultural de la Caja de Ahorros de Asturias, (42)*, 54 - 57.
- Theodore, N., Peck, J., & Brenner, N. (2009). Urbanismo neoliberal: la ciudad y el imperio de los mercados [Paulina Mata, trad.]. *Temas Sociales, 66*, 1-12.
- Tonon, G., & Mikkelsen, C. (2019). El lugar desde la mirada de los/as niño/as, un aporte a la geografía de la niñez. *VII Congreso Nacional de Geografía de Universidades Públicas y XXI Jornadas de Geografía de la UNLP*. La Plata: Universidad Nacional de La Plata.

REFERENCIAS

- Tonucci, F. (2015). *La Ciudad de los Niños*. Barcelona: Grao.
- UNICEF. (2006). *Convención sobre los Derechos del Niño*. Madrid: Comité Español.
- UNICEF. (2013). *Guía de gestión Ciudades Amigas de la Infancia*. Madrid: Programa Ciudades Amigas de la Infancia.
- UNICEF. (2018). *Shaping urbanization for children. A handbook on child-responsive urban planning*. Nueva York: UNICEF.
- UNICEF Comité Español. (2015). *Convención sobre los Derechos del Niño*. Madrid: UNICEF.
- University of North Carolina Highway Safety Research Center . (2007). *Safe Routes to School Guide*. Carolina, EEUU. Obtenido de <http://guide.saferoutesinfo.org/introduction/index.cfm>
- Urquizu, I. (2008). La selección de escuela en España. *Revista de Sociología de la Educación*, 1 (2), 70 - 89.
- Varela, F., Hernández, L., Novales, M., Orro, A., Gutiérrez, J., & López, J. (2016). Estudio dinámico de la movilidad escolar mediante tecnologías web de geolocalización. *CIT2016. XII Congreso de Ingeniería del Transporte* (págs. 2001-2010). Valencia, España: Universidad Politécnica de Madrid.
- Vergara, A., Peña, M., Chávez, P., & Vergara, E. (2015). Los niños como sujetos sociales: El aporte de los Nuevos Estudios Sociales de la infancia y el Análisis Crítico del Discurso. *Psicoperspectivas*, 14 (1), 55-65.
- Vich Callejo, G. (2019). *La dimensión espacial de la movilidad cotidiana. Una aproximación multiescalar en la Región Metropolitana de Barcelona. (Tesis Doctoral)*. Universidad Autónoma de Barcelona.
- Viguer Seguí, P. (1996). *La infancia urbana de los 90: cambios en el estilo de vida debidos a la incorporación progresiva de la mujer al mundo laboral. (Tesis Doctoral)*. Universitat de València.
- Villena, J., & Molina, E. (2015). *Ciudades con vida: infancia, participación y movilidad*. España: Graò.

- Wiel, M. (1999). Mobilité, système d'interactions sociales et dynamiques territoriales. *Espace, populations et sociétés*, (2), 187 - 194.
- Williams, S., Wright, H., & Dohna, F. (2017). *Cities Alive. Diseñando para la infancia urbana*. Londres: ARUP.
- Zhu, J., & Fan, Y. (2018). Commute happiness in Xi'an, China: Effects of commute mode, duration, and frequency. *Travel Behaviour and Society*, 11, 43-51.
- Ziv, J., & Napoelon, C. (1981). *Les transports. Un enjeu pour les villes*. Paris: Dunod.
- Žlender, V., & Gemin, S. (2020). Testing urban dwellers' sense of place towards leisure and recreational peri-urban green open spaces in two European cities. *Cities*, 98, 102579.