

“Ciudad, juego y cultura”

Introducción:

En este documento encontraremos parte de la investigación realizada, para efectuar el análisis de los centros docentes elegidos. Y también una serie de conclusiones finales sobre el análisis realizado.

Investigación:

Para comenzar la investigación nos preguntamos, **¿Qué papel tienen la arquitectura y el urbanismo en el sistema educativo? ¿De qué manera influyen en la educación? Y por otra parte ¿De qué manera influyen en la movilidad de los alumnos?**

1. Finlandia:

Comenzamos estudiando el sistema educativo en Finlandia, uno de los mejores valorados por su equidad y excelencia educativa.

Según las instituciones educativas finlandesas, aprender es una actividad que depende del contexto. Es decir, que las estrategias de enseñanza, están directamente influenciadas por el entorno físico en el que se realizan. De esta manera, la arquitectura y el urbanismo toman una gran importancia, de manera que se diseñan las escuelas pensando en qué actividades van a a llevarse a cabo en cada espacio y de qué manera pueden favorecer al aprendizaje de los alumnos.

En los entornos de las escuelas finlandesas suelen prevalecer los espacios abiertos. Además del uso de salas polivalentes, espacios adaptables a diferentes funciones así como los pensados específicamente para ciertas actividades.

También, debido al clima de Finlandia, toma importancia el aprovechamiento de la luz solar, queriendo crear un clima de trabajo sano alegre y positivo. Buscan ofrecer el máximo confort ambiental, sonoro y visual.

Por esto podemos decir que sus edificios no son un alarde arquitectónico, sino una búsqueda de la funcionalidad requerida.

Escuela Primaria Strömberg: "Luz, espacio y espectro social"

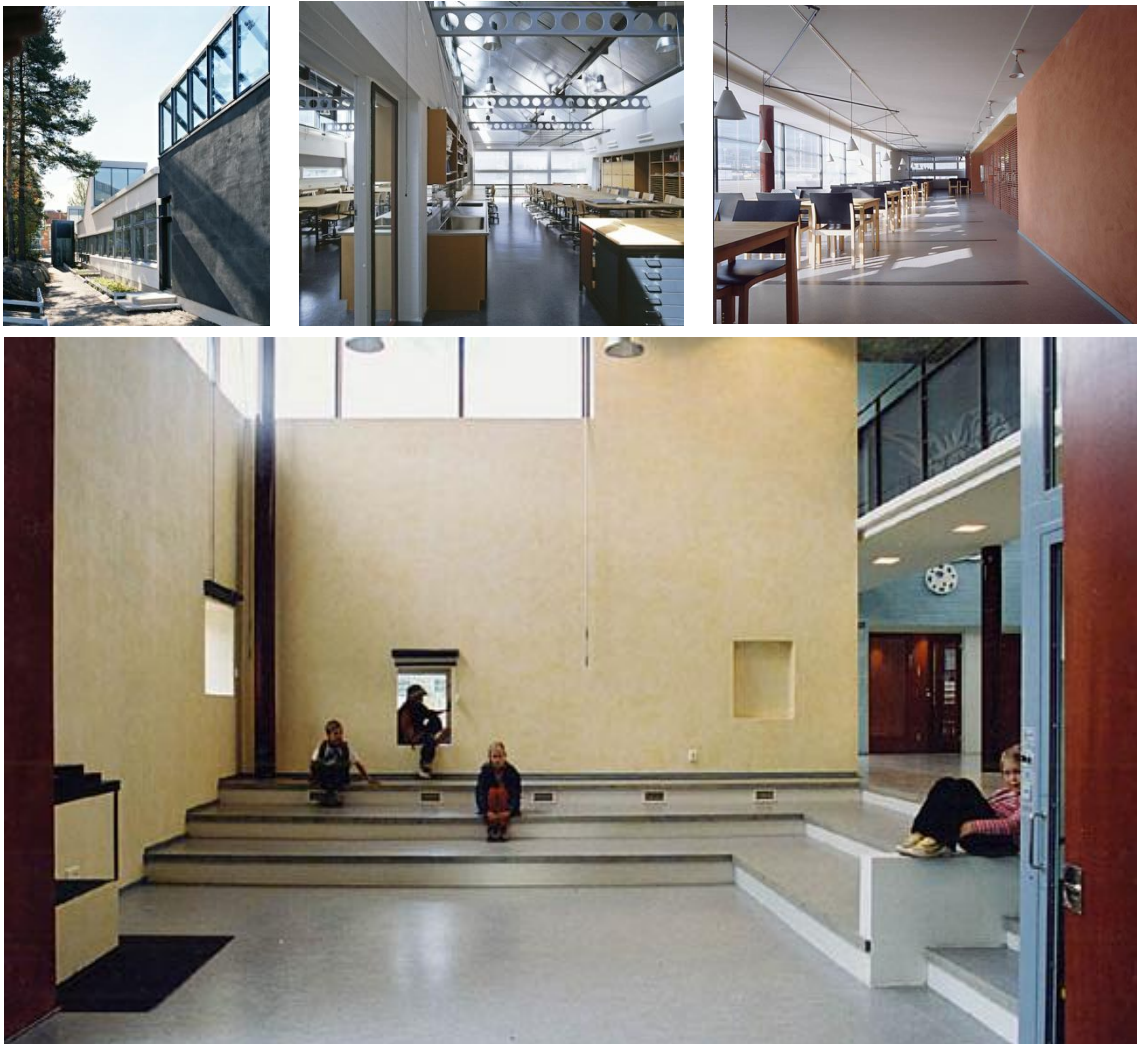
La escuela sigue los principios pedagógicos del francés Celestin Freinet, que subraya el aprendizaje práctico y la orientación comunitaria. Se encuentra situada en la parte oeste de Helsinki, a unos 10 km del centro, en el barrio Pitäjänmäki.

Este barrio era una zona industrial, que recientemente ha sido llenado con nuevos bloques residenciales. Hay que decir que abarca un amplio espectro social, donde podemos encontrar desde propietarios de altos ingresos, hasta familias menos pudientes residentes en viviendas de propiedad municipal. Además de un gran número de inmigrantes que viven en la zona.

Por esto, resulta interesante destacar el ambiente de igualdad en este centro, al que acuden alumnos provenientes de familias con tantas diferencias económicas.

La arquitectura del centro se caracteriza por ser de poca altura, alargada, con ventanas en franjas horizontales. Con las aulas distribuidas en dos plantas alineadas a lo largo de toda la longitud de un largo pasillo.

Cada clase tiene una duración de 90 minutos, y entre ellas, dos recesos de media hora, en la que los niños generalmente salen a jugar en el patio de la escuela independientemente del clima exterior.



2. Proyectos de movilidad:

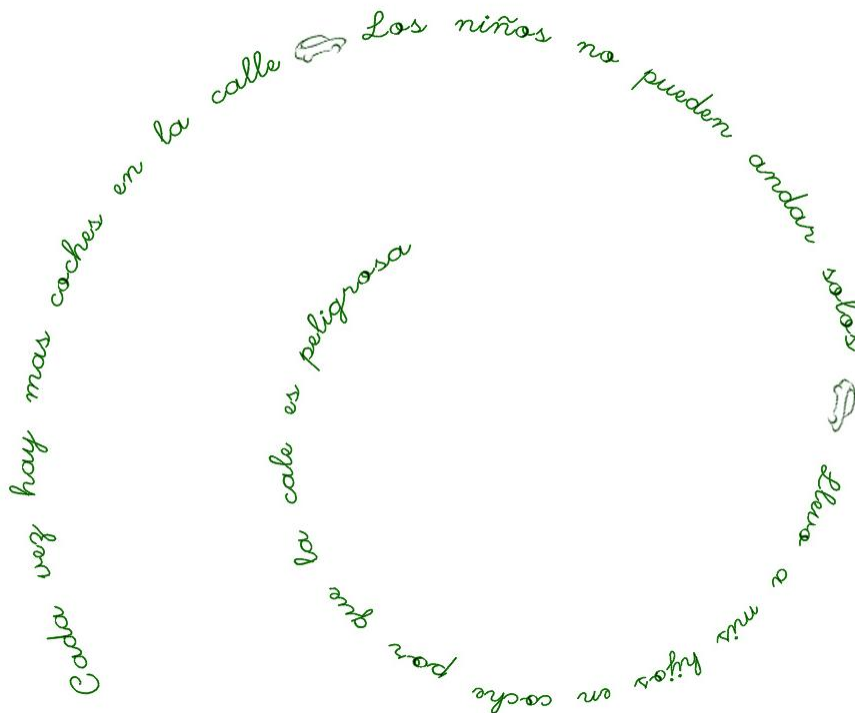
¿Cómo acceden los alumnos a los centros? El urbanismo del entorno del colegio, toma una gran importancia en este sentido. Para el estudio de esta cuestión se ha tomado como referencia la iniciativa **"Camino escolar: Pasos hacia la autonomía infantil"** promovida por el grupo gea 21, grupo de estudios y alternativas, y realizada con la ayuda del Ministerio de Fomento a Programas Piloto de movilidad Sostenible en Ámbitos Urbanos y Metropolitanos. Además de la colaboración de padres y madres, profesores y profesoras, vecinos y comerciantes.

Camino escolar: Pasos hacia la autonomía infantil

Veremos los pasos que siguió el colegio Ignazio Zuloaga de Madrid para llevar a cabo esta iniciativa.

Introducción:

En España hoy en día un 70 % de los escolares de primaria no van solos al colegio. ¿Por qué?



El miedo de los padres a que les ocurra algo a los niños, por la gran cantidad de coches en las calles, ha acabado con la autonomía infantil.

Con esta iniciativa se pretende recuperar dicha autonomía, de la que disfrutaban las generaciones de hace pocas décadas.

Inconvenientes del uso del automóvil en la movilidad escolar:

- Aumento de sobrepeso y obesidad infantil, se ha triplicado desde hace años
- Al contrario de lo que se piensa los niños están más expuestos a la contaminación que al ir andando o en bicicleta
- Alrededor de 100 millones de horas al año en llevar y traerlos del colegio
- Un recorrido de 2 km supone más de 100 kg de CO2 al año.
- Aumento de coches en las carreteras
- Atascos y dificultades para estacionar al dejar a los menores en el colegio, y por tanto retraso en los horarios.

"Ir en coche es aburrido"

"Me da vergüenza ir andando, no me gusta ser distinto"

"si dejas para tan tan tan tarde el ir solo al colegio, al final se te hace familiar ir acompañado, y en algún momento tendrás que ir solo, además es una oportunidad de extenderte, de ver cosas nuevas"

Paso 1: Iniciando el camino.

Tomando como referencia el libro de Tonucci, "la ciudad de los niños", surgió la idea de crear una comisión de movilidad, en el que padres y profesores interesados, comenzaban a poner en marcha esta iniciativa para restaurar esa libertad de la que disfrutaban cuando ellos eran pequeños.

Paso 2: Búsqueda de referencias.

Estaba claro que había que realizar cambios en la ciudad, para crear itinerarios seguros al colegio. Por lo que se necesitaba la ayuda del ayuntamiento, que accedió. Se tuvo conocimiento de otros ayuntamientos con proyectos similares, y se aprendió de las experiencias de otros países europeos, como Inglaterra que lleva años con programas de rutas seguras al colegio.

Paso 3: Diagnóstico de movilidad y propuestas.

Se realizaron encuestas para saber cómo accedían al colegio los estudiantes y los profesores. Además se organizaron recorridos, para detectar los problemas en los itinerarios escolares, y plantear alternativas.

Paso 4: Realizar experiencias.

Para comenzar a promover la autonomía de los niños, se organizaron caminatas y pedaleadas al cole, como experiencia real de que eran capaces de hacerlo. Además en las aulas se estudió este tema en cada una de las asignaturas.

Paso 5: Cambios en el espacio urbano.

El ayuntamiento cumplió aunque lento, el cambio se hizo realidad.

- 1º Se mejoro el entorno del colegio
- 2º Se actuó en los itinerarios preferentes
- 3º Se intervino en las calles secundarias

Desde entonces prácticamente todos los niños del barrio pueden llegar por un camino seguro al colegio.

Paso 6: Apoyo social.

No solo había que cambiar el entorno urbano, sino también había que promover la seguridad y la colaboración social en su cuidado. Mediante:

- Algunos comerciantes colocaron un distintivo que indicaba que allí contaban con una persona amiga, y que podía pedir ayuda cuando lo necesitasen.
- La asociación de mayores ayudo en el control del trafico antes de las reformas
- Los grupos ciclistas realizaron actividades para promover la seguridad en torno a la circulación.

Paso 7: Puesta en marcha.

Estas mejoras animaron a las familias a permitir a sus hijos ir caminando o pedaleando junto con otros compañeros de colegio. Además se organizó un pedibus, o bus a pie, para los mas pequeños, que consistía en que padres y madres voluntarios se turnaban en recoger y llevar a los escolares, mediante unos itinerarios y unas paradas establecidas.

En este proyecto, se produce un cambio muy importante, no solo en el entorno físico, sino también en el social, en el que se pasa de "llevo a mi hijo en coche al colegio por que las calles son peligrosas" a "ahora dejo el coche en casa, porque me apetece caminar"

3. Análisis de tres centros docentes.

Comentaremos las conclusiones de dicho análisis presentado en el panel

Primary School Krishna Avanti, Londres:

- **El centro**

Se trata de un colegio religioso hindú, ya que un quinto de la población de Harrow (el distrito de Londres donde se sitúa) es hindú. Esto supone un tipo prefijado de estudiantes, lo que afecta a la movilidad de los que viven más alejados de este centro educativo.

- **La urbanización**

Se sitúa en una urbanización de tipología ciudad jardín, donde predominan las viviendas unifamiliares parceladas.

- **La movilidad**

Para los escolares que son acercados mediante el coche, el centro dispone de una zona de estacionamiento bien organizada, lo que contribuye a una circulación fluida en las horas punta.

Los escolares que acuden a pie o en bici, no se encuentran con grandes riesgos en el camino, ya que la urbanización cuenta con unas aceras de dimensiones aptas, además de zonas arboladas que hacen el trayecto más agradable.

CIEP Los Bermejales, Sevilla:

- **El centro:**

Organizado en el interior de una manzana del barrio Los bermejales, tiene un carácter cerrado hacia el interior, que se potencia con un muro perimetral, a modo de fachada continua. Dejándose el acceso principal del edificio educacional en el interior de la parcela.

- **La urbanización**

Dicha manzana a su vez está rodeada de otras manzanas de edificación de tipo residencial, de alturas máximas de plantas. De esta manera, los viales principales de circulación quedan alejados de los límites del colegio.

- **La movilidad:**

Al encontrarse los viales de circulaciones principales alejados de la parcela del centro, se observa un "radio de seguridad" en torno a este, en lo que a movilidad peatonal se refiere. Así, los escolares residentes en las cercanías del centro, no se encuentran en su trayecto con riesgos mayores en cruces o pasos de cebra de dimensiones excesivas.

Por otra parte los escolares que precisan ser acercados en coche, encuentran que los viales de acceso al centro son demasiado estrechos para estacionar temporalmente, por lo que deben estacionar en el perímetro, o bien en el interior de las instalaciones del centro, que cuenta con varias plazas de estacionamiento. Pero no es un caso tan favorable como en el anterior de Londres.

CIEP San Juan de Dios, Granada:

- ***El centro:***

Situado en una parcela de geometría alargada, el edificio principal se coloca con el acceso principal hacia la avenida Maracena, dejando los equipamientos del centro (patios, espacios libres, y pista deportiva), en la zona inferior de la parcela, creándose un semisótano porticado en el edificio. Esta distribución de las instalaciones favorece la seguridad de los escolares, protegiéndoles de la calle sin necesidad de un gran muro perimetral que los aisle visualmente del entorno.

- ***La urbanización:***

Se encuentra en el barrio Maracena, al sur de la línea ferroviaria, y al este de la autovía. La tipología edificatoria del entorno varía desde bloques residenciales de 5 alturas de máxima, hasta viviendas unifamiliares adosadas. Además la parcela del centro colinda por la parte inferior con el Complejo Deportivo Cerrillo de Maracena, dejando entre ellos dos un espacio de aparcamientos asociados a ambos equipamientos.

- ***La movilidad:***

Durante la visita al centro, el jefe de estudios afirmó que aunque los escolares son perfectamente capaces de acudir solos andando al centro, el 50 % de ellos son acercados en coche, ya que parte de ellos viven al otro lado de los límites establecidos por el ferrocarril y la autovía. Es decir, por el miedo de los padres ante el riesgo de estos cruces.

Además teniendo en cuenta que el parking asociado se encuentra en el lado opuesto del acceso al centro, no es comúnmente utilizado en el momento de entrada y salida de los escolares.

Por ello es común una saturación de coches en la avenida de Maracena en las horas de entrada y salida del centro, con el añadido de la falta de estacionamientos en la zona de entrada, lo que provoca taponamientos por los coches estacionados en doble fila, mientras que los escolares bajan de los coches para entrar al colegio.

Por otra parte, los alumnos que viven en el entorno cercano al centro, se encuentran con dificultades tales como, la falta de aceras en algunos tramos de las calles adyacentes del centro. Lo que provoca la necesidad de cruzar varias veces de acera, para poder llegar al colegio, lo que desfavorece en mucho a la seguridad en el camino escolar.

Conclusiones finales:

Del análisis de los tres centros estudiados, el CIEP San Juan de Dios de Granada, es el que más necesidades de una intervención urbanística revela. Siendo de especial importancia el tratamiento de aceras perimetrales y la adecuación de los cruces peatonales del entorno. Otra intervención susceptible de realizar, sería la de la adaptación y mejora en los dos cruces de riesgo de la autovía y de la línea ferroviaria, mediante pasos exclusivamente peatonales, además de la adecuación de estos pasos, para hacerlos más agradables y atractivos.

Como en la iniciativa de camino escolar, visto en las referencias, estas intervenciones deberían ser apoyadas y promovidas por la comunidad y el ayuntamiento, y de esta manera crear también un cambio social en el entorno. Cambio que promueva la movilidad escolar peatonal.

Con estos cambios, se conseguiría que el porcentaje de los escolares que acuden a pie aumente, y por lo tanto bajaría el de los que acuden en coche, solucionándose a su vez, el problema de atascos en horas punta, y el de estacionamiento en la zona de entrada. Pudiendo quedar ésta, para uso exclusivo del peatón y del escolar.

Bibliografía y direcciones de referencia:

Finlandia:

- *The Best School in the World: Seven Finnish Examples from the 21st Century*: Libro publicado para la exposición sobre este tema en el Museo de Arquitectura Finlandesa de Helsinki, en 2011.
http://issuu.com/suomen-rakennustaiteen-museo/docs/bestschoolintheworld_book
- Blog "Aprender de Finlandia" un día en la escuela de Strömberg
<http://aprender-de-finlandia.blogspot.com.es/2013/01/un-dia-en-la-escuela-primaria-stromberg.html>
<http://aprender-de-finlandia.blogspot.com.es/>
- Reportaje de salvados: "Cuestión de educación" Comparación de un colegio de Barcelona y uno en Finlandia, crítica al sistema educativo.
<http://www.lasexta.com/videos/salvados/2013-febrero-3-2013020300007.html>

Proyecto de Movilidad

- Sitio web del grupo de estudios y alternativas gea21
<http://www.gea21.com/proyectos/otrosmovilidad>
- Iniciativa Camino Escolar: Pasos hacia la autonomía infantil.
<http://caminoescolar.blogspot.com.es/>
http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/ESPECIALES/CAMINO_ESCOLAR/

- Guía y video sobre la iniciativa Camino Escolar:
http://www.fomento.gob.es/escolar/Camescolar_Guia_Altareso.pdf
http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/ESPECIALES/CAMINO_ESCOLAR/camino_escolar_video.htm

Análisis de tres centros docentes:

- **Escuela primaria Krishna Avanti, Londres:**
 - Ayuntamiento de Harrow
http://www.harrow.gov.uk/site/custom_scripts/php/myharrow/myharrow.php?n=200000303697&t=n&acc=anon&dist=0&cat=
 - Sitio web de Cottrell & Vermeulen Arquitectura
<http://www.cv-arch.co.uk/>
 - Sitio web del centro docente
<http://www.avanti.org.uk/kapsharrow/>
 - Información sobre el centro Krishna Avanti.
<http://btg.krishna.com/es/la-escuela-krishna-avanti>
<http://www.archdaily.com/192729/the-krishna-avanti-primary-school-cottrell-vermeulen-architecture/>
 - Londres, ciudad única. Steen Eiler Rasmussen (ETSA/711.4 RAS lon)
 - Londres: Atlas histórico de arquitectura. Alejandro Bahamón (ETSA/912 BAH lon)
- **CIEP Los Bermejales, Sevilla:**
 - Sitio web del barrio de Los Bermejales
<http://www.losbermejales.org/pulsando-el-ambiente-en-el-barrio/>
 - On, Arquitectura para la educación. Sevilla: dirección general de construcciones y equipamiento escolar, 2002 (ETSA/727.1 ON)
- **CIEP San Juan de Dios, Granada.**
 - Información sobre el barrio Cerrillo de Maracena
http://es.wikipedia.org/wiki/Cerrillo_de_Maracena
 - Sitio web del centro educativo
<http://www.juntadeandalucia.es/averroes/ceipsanjuandedios/>