



Programa de Entornos Escolares Seguros de Cuenca

GUÍA METODOLÓGICA

Acerca de esta guía

Desde 2022, el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Cuenca (GAD-Cuenca) impulsa la iniciativa denominada **Programa de Entornos Escolares Seguros de Cuenca**, orientado a transformar los espacios públicos que rodean las instituciones educativas, especialmente las calles, en entornos más accesibles, inclusivos, seguros y saludables para niñas, niños y adolescentes. Esta guía recoge las experiencias desarrolladas en el marco del programa y establece orientaciones metodológicas para fortalecer la planificación, el diseño, la implementación y la evaluación de proyectos de entornos escolares seguros.

En síntesis, esta guía tiene como objetivos:

- Visibilizar las condiciones, necesidades y desafíos de movilidad y uso del espacio público que enfrenta la infancia en Cuenca.
- Ampliar los criterios de evaluación del éxito de las intervenciones, incorporando sus efectos en la seguridad vial, la movilidad activa, el bienestar y la convivencia de la comunidad escolar.
- Orientar la planificación, el diseño, la implementación y la evaluación de proyectos de Entornos Escolares Seguros mediante una metodología replicable.
- Facilitar la coordinación y la cooperación entre los equipos municipales del GAD-Cuenca y los aliados potenciales para la implementación del Programa de Entornos Escolares Seguros de Cuenca.
- Generar evidencia y comunicar los resultados e impactos del Programa de Entornos Escolares Seguros de Cuenca.
- Servir como documento de consulta y referencia para los equipos técnicos municipales, las instituciones educativas, la ciudadanía, la academia y otras entidades públicas y privadas interesadas en promover entornos escolares seguros, accesibles e inclusivos.

La Guía Metodológica del Programa de Entornos Escolares Seguros de Cuenca fue elaborada por el equipo de la Dirección General de Gestión de Movilidad del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Cuenca (GAD-Cuenca) y de la Consultora Urbana Huasipichanga, con el apoyo técnico de la Global Designing Cities Initiative (GDCI).

Este trabajo se realizó en el marco del Leadership Accelerator del programa Streets for Kids, llevado a cabo durante el período 2025-2026, con el objetivo de apoyar a las ciudades a ampliar el alcance de sus iniciativas, transformando proyectos piloto en proyectos consolidados o desarrollando programas y políticas de alcance municipal, para reimaginar las calles como espacios que sitúan el bienestar de la infancia en el centro.



Prólogo

La niñez de Cuenca merece llegar a la escuela de manera segura, autónoma y feliz. Detrás de cada trayecto escolar hay una familia que confía en que su ciudad cuida de quienes más quiere. Con esa convicción, el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Cuenca presenta esta Guía Metodológica del Programa de Entornos Escolares Seguros, una herramienta que convierte ese compromiso en acciones concretas sobre nuestras calles.

Un entorno escolar seguro no es solo una calle mejor señalizada: es un espacio donde las niñas, los niños y los adolescentes pueden caminar, jugar y desplazarse con confianza, donde las familias recuperan la tranquilidad y donde la comunidad se reencuentra. Esta guía recoge el trabajo articulado entre la Municipalidad, organizaciones no gubernamentales y ciudadanas, y la cooperación internacional, y lo plasma en una metodología replicable que pone en el centro el bienestar de la niñez. Invito a toda la comunidad educativa y académica a apropiarse de este instrumento y a sumarse a la construcción de una ciudad que crece pensando en sus habitantes más pequeños.

Marisol Peñaloza Bacuilima

Alcaldesa Subrogante del cantón Cuenca

Desde la Dirección General de Gestión de Movilidad entendemos que planificar la movilidad de una ciudad es, ante todo, planificar para las personas. Los datos son claros: los desplazamientos por motivos de estudio son el segundo motivo de viaje en el cantón, y la mayoría de ellos los realizan niñas, niños y adolescentes. Atender la seguridad de esos trayectos no es una tarea menor; es una prioridad técnica y ética.

Esta guía traduce la mejor evidencia disponible y las experiencias desarrolladas en Cuenca en un método claro de evaluación, diseño, implementación y monitoreo, al alcance de los equipos técnicos y de la comunidad. Su valor radica en que sintetiza la experiencia adquirida y la pone a disposición de quien quiera transformar el entorno de una unidad educativa. Agradezco a cada institución y a cada persona que hizo posible este trabajo y reafirmo el compromiso de la Dirección General de Gestión de Movilidad de seguir construyendo calles más seguras para la niñez.

Mgst. Berenice Cubides Álvarez

Directora General de Gestión de Movilidad

Agradecimientos

La elaboración de la presente Guía Metodológica ha sido posible gracias al compromiso, la colaboración y el aporte de las instituciones, los equipos técnicos y los actores que han participado en los procesos de planificación, diagnóstico, diseño, implementación y evaluación de intervenciones orientadas a mejorar la seguridad y la calidad del espacio público en los entornos educativos de la ciudad de Cuenca.

De manera particular, se reconoce el aporte institucional y técnico de la **Dirección General de Gestión de Movilidad del Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Cuenca**, dependencia que, desde el año 2022, lidera, planifica y desarrolla intervenciones orientadas a mejorar la seguridad y la calidad del espacio público en los entornos educativos de la ciudad. De igual manera, se reconoce la colaboración de **Fundación Huasipichanga**, socio local del programa, por su liderazgo técnico en los procesos de cocreación con la comunidad escolar; así como el aporte de la **Global Designing Cities Initiative (GDCI)**, cuyo programa Streets for Kids proporcionó un marco metodológico de referencia internacional y asistencia que contribuyeron al desarrollo de la presente guía.

Asimismo, se expresa el agradecimiento a las demás dependencias municipales, entidades públicas, instituciones académicas, organizaciones y equipos técnicos que, desde sus respectivos ámbitos de competencia y experiencia, han contribuido al desarrollo de iniciativas de movilidad segura, pacificación del tránsito, urbanismo táctico, señalización y recuperación del espacio público en los entornos escolares de la ciudad de Cuenca.

En especial, se reconoce la participación y el compromiso de las **comunidades educativas**, de sus autoridades, docentes, madres, padres, cuidadores y demás actores vinculados a las instituciones participantes.

Un reconocimiento particular corresponde a las niñas, niños y adolescentes, cuyas experiencias, percepciones y formas de relacionarse con la ciudad constituyen un elemento fundamental para comprender las condiciones de los entornos escolares y orientar intervenciones que respondan a sus necesidades.

Los conocimientos, experiencias y aprendizajes generados a través de este trabajo colaborativo han permitido consolidar una metodología orientada a facilitar la planificación, implementación, monitoreo y evaluación de **Entornos Escolares Seguros**, promoviendo su aplicación y replicabilidad.

A todas las personas e instituciones que han contribuido a este proceso, expresamos nuestro agradecimiento por su compromiso con la construcción de una **Cuenca más segura, accesible, inclusiva y amigable para la niñez.**

¿Quiénes somos?



Dirección General de Gestión de Movilidad

La Dirección General de Gestión de Movilidad (DGM) del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Cuenca es la dependencia encargada de planificar y gestionar las políticas y estrategias de movilidad sostenible del cantón. Sus principales ámbitos de actuación comprenden la formulación y ejecución de planes y proyectos de movilidad, tránsito y seguridad vial, así como el desarrollo de estudios técnicos y la coordinación interinstitucional para promover un sistema de movilidad seguro, sostenible y articulado con la planificación territorial.

EMOV

Empresa Pública Municipal de Movilidad, Tránsito y Transporte de Cuenca

La Empresa Pública Municipal de Movilidad, Tránsito y Transporte de Cuenca (EMOV EP), creada en el año 2010 mediante acto normativo del Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Cuenca, es la entidad municipal encargada de elaborar, implementar y controlar acciones en el sistema de movilidad; ejecutar proyectos y campañas permanentes de educación ciudadana; promover la tecnificación e investigación científica en movilidad; proponer reformas a la normativa local; y mejorar los estándares de seguridad vinculados con las políticas públicas de movilidad.

HUASIPICHANGA

Huasipichanga

Huasipichanga es una consultora urbana/fundación transdisciplinar con base en Ecuador y los Países Bajos que trabaja en la intersección entre placemaking, participación comunitaria y transformación del espacio público. Su misión es abordar los desafíos urbanos articulando a comunidades, gobiernos locales, organizaciones y empresas para la creación y el cuidado colectivo de los espacios públicos.



Global Designing Cities Initiative

La Global Designing Cities Initiative (GDCI) tiene como misión inspirar un cambio hacia ciudades seguras, sostenibles y saludables mediante la transformación de sus calles. Se trata de un equipo de diseñadores, planificadores y estrategas urbanos comprometidos a apoyar a los profesionales de la ciudad en la puesta en marcha de proyectos. La iniciativa se dedica a capacitar a los funcionarios locales y a las comunidades para que se conviertan en agentes de cambio, dotándoles de los conocimientos, herramientas y tácticas necesarios para mejorar la movilidad urbana y transformar de manera fundamental el rol de las calles en sus ciudades.

Sobre el programa Streets for Kids

El programa Streets for Kids tiene como objetivo inspirar a líderes, informar a profesionales y empoderar a las comunidades para que las ciudades de todo el mundo sean mejores para niños, niñas y sus cuidadores. Hasta la fecha, el programa ha colaborado con más de 60 ciudades de todo el mundo para implementar estrategias de diseño urbano integral y centrado en la infancia —basadas en la guía Designing Streets for Kids— mediante la transformación del espacio público, la orientación en el desarrollo de políticas y el fortalecimiento de capacidades.

Sobre el Leadership Accelerator

El Streets for Kids Leadership Accelerator es un programa de capacitación en línea que reúne a un grupo selecto de equipos municipales para aprender de expertos de todo el mundo, inspirarse en casos de estudio y en mejores prácticas internacionales y desarrollar propuestas destinadas a liderar e implementar mejores calles para la niñez en sus ciudades. En 2025, GDCI lanzó una nueva edición centrada en ampliar las iniciativas de calles para la niñez en ciudades de Brasil, Colombia y Ecuador, con el fin de fortalecer conocimientos, ampliar alianzas locales y escalar proyectos, procesos, políticas y programas para lograr un impacto aún mayor en la vida de los niños y niñas de sus ciudades.



FIA Foundation

La FIA Foundation es una organización benéfica independiente registrada en el Reino Unido que respalda un programa internacional de actividades para promover la seguridad vial, el medio ambiente y la movilidad sostenible, y financia investigaciones sobre seguridad en el automovilismo.

Fondation Botnar

La Fondation Botnar es una fundación filantrópica suiza con sede en Basilea. Dedicada al bienestar de los jóvenes que viven, aprenden, trabajan, se conectan y juegan en espacios urbanos y digitales de todo el mundo, la fundación invierte y apoya iniciativas e investigaciones innovadoras, reuniendo a actores de diversos sectores para fomentar diálogos y alianzas con propósito.

Índice

10 pg. A | Introducción

- 11 pg. A1 | La movilidad hacia las escuelas de Cuenca
- 14 pg. A2 | Los desafíos de la movilidad segura a la escuela
- 16 pg. A3 | Los esfuerzos institucionales

19 pg. B | El Programa de Entornos Escolares Seguros de Cuenca

- 20 pg. B1 | Descripción General
- 24 pg. B2 | Principios y Estrategias de Diseño
- 27 pg. B3 | Etapas
- 35 pg. B4 | Comunicación del Proyecto
- 37 pg. B5 | Participación Ciudadana
- 39 pg. B6 | Equipo de Trabajo
- 39 pg. B7 | Cronograma de Implementación

42 pg. C | Metodologías de Trabajo

- 43 pg. C1 | Selección de Escuelas
- 50 pg. C2 | Definición de área de proyecto
- 56 pg. C3 | Evaluación de Proyectos
- 73 pg. C4 | Monitoreo del programa

74 pg. D | Anexos

- 75 pg. D1 | Equipos de trabajo
- 76 pg. D2 | Referencias
- 78 pg. D3 | Formularios

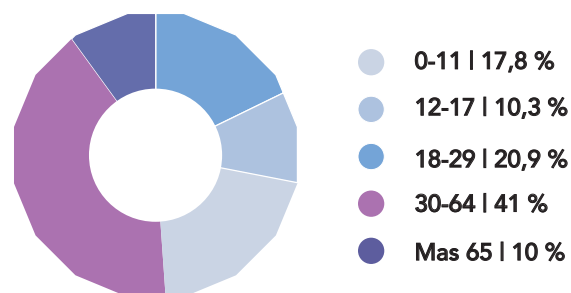
A | Introducción



A1

La movilidad hacia las escuelas de Cuenca

El trayecto diario hacia y desde las escuelas constituye uno de los desplazamientos más frecuentes y, al mismo tiempo, uno de los más vulnerables dentro del sistema de movilidad urbana de la ciudad de Cuenca. De acuerdo con el Censo de Población y Vivienda 2022 (Instituto Nacional de Estadística y Censos [INEC], 2022), **1 de cada 4 cuencanos es menor de edad** (ver gráfico 01), lo que lo convierte en uno de los principales grupos que generan viajes en la ciudad. En este contexto, **la movilidad educativa representa el segundo motivo de viaje más importante en Cuenca (22,43 %) y la mayoría de estos viajes son realizados por menores de edad** (GAD Municipal de Cuenca, 2025; ver gráfico 02).



Grupo de edad	Hombre	Mujer	Total
Niñez (0–11)	54 034	52 083	106 117
Adolescencia (12–17)	31 499	30 076	61 575
Juventud (18–29)	60 705	63 611	124 316
Adultez (30–64)	110 364	134 269	244 633
Adultos mayores (65+)	25 221	34 239	59 460
Total	281 823	314 278	596 101

Gráfico 01. Distribución poblacional de Cuenca. Fuente: Elaboración propia a partir de INEC, 2022

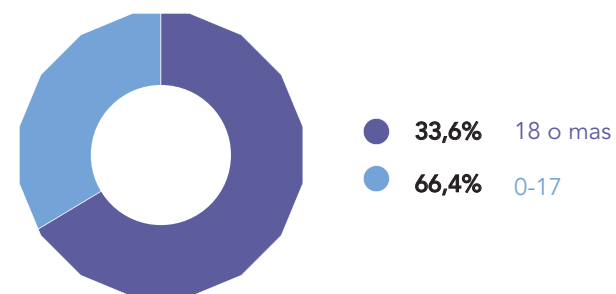


Gráfico 02. Porcentaje de viajes por edad (motivo de estudio) Fuente: Elaboración propia con datos del GAD Municipal de Cuenca (2025).

Por otra parte, en el periodo 2024–2025, Cuenca registró cerca de 110.000 estudiantes matriculados en Educación Inicial y Básica, distribuidos en 426 instituciones educativas (Ministerio de Educación, 2025). La distribución de las escuelas y la asignación de cupos estudiantiles son factores clave que inciden en los patrones de movilidad en la ciudad. En el caso de las escuelas públicas (59% del total; Cuenca Cómo Vamos, 2025), por ejemplo, los cupos se asignan según la residencia de los estudiantes, por lo que la mayoría de estos viajes son intrazonales (ver gráfico 03).

Según un estudio realizado en tres escuelas públicas de Cuenca, **un 47% de los estudiantes se desplazan en modos activos, principalmente a pie** (Orellana et al., 2024). Si bien estos resultados corresponden a una muestra específica y no son representativos de la ciudad en su totalidad, constituyen una aproximación relevante al potencial existente para impulsar la movilidad activa hacia las instituciones educativas.

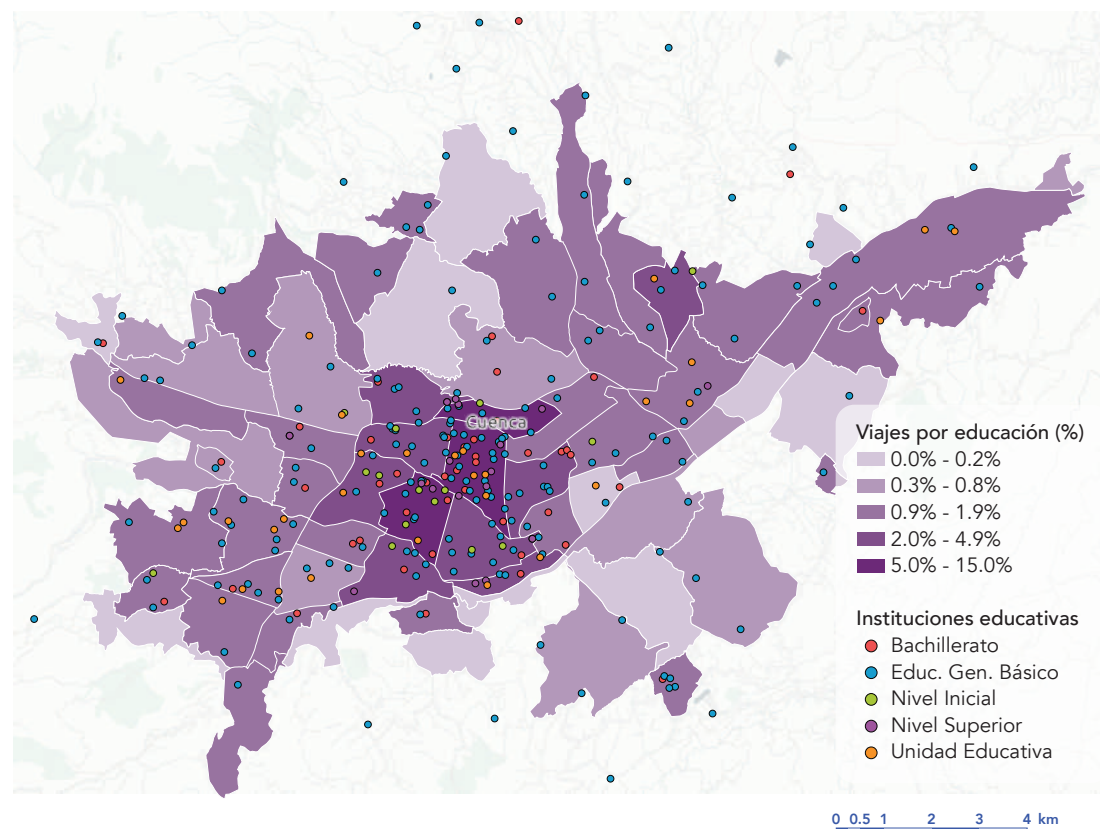


Gráfico 03. Viajes en la ciudad de Cuenca por motivo de estudio. Fuente: Elaboración propia con datos del GAD Municipal de Cuenca (2025).

Los entornos escolares en Cuenca

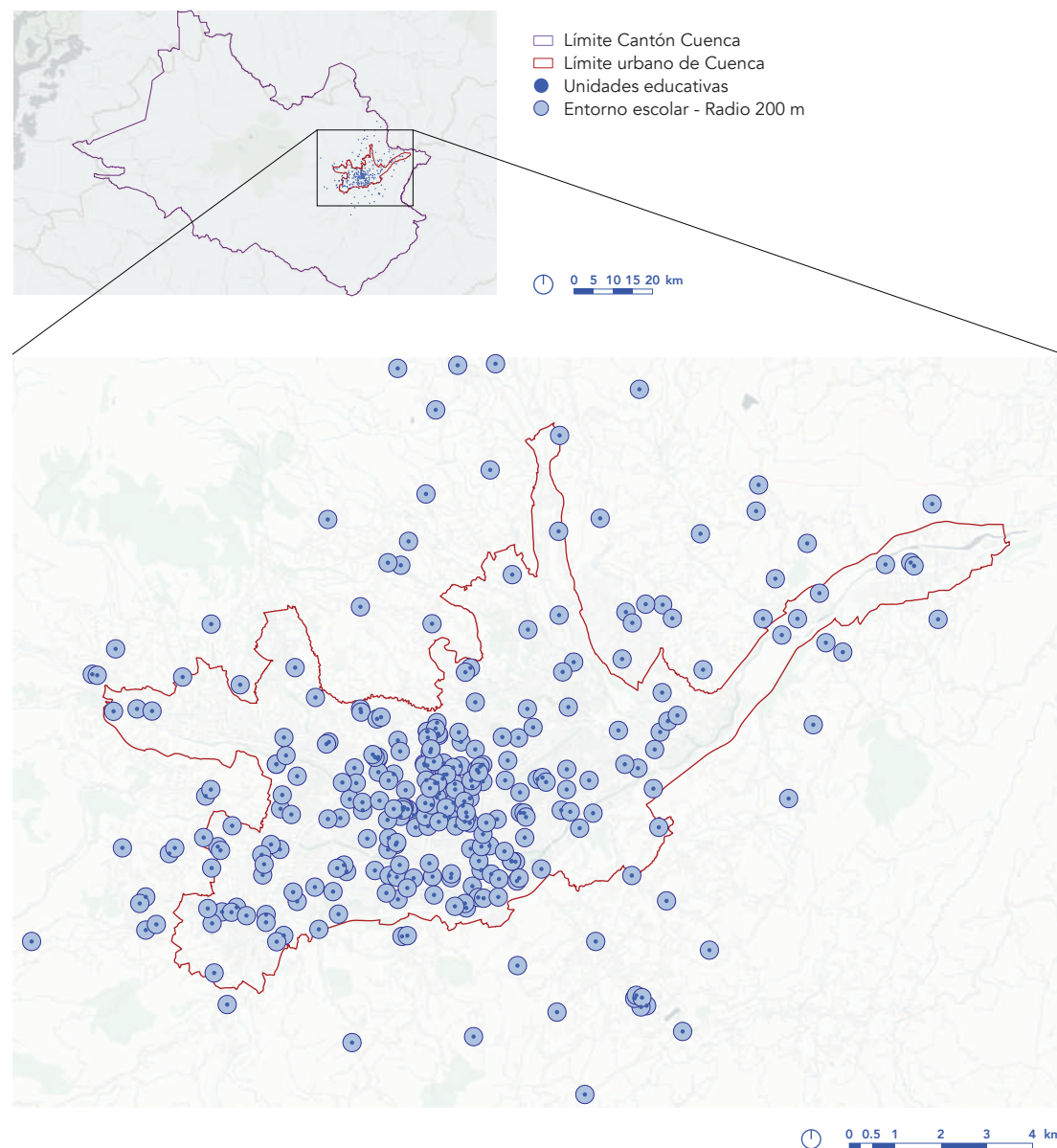
La manera en que los niños, niñas y adolescentes se desplazan a las escuelas evidencia el potencial para generar entornos escolares seguros que promuevan la movilidad activa y la seguridad vial, entre otros objetivos.

En el ámbito normativo nacional, el Reglamento Técnico Ecuatoriano define la zona escolar como “el radio de influencia de un determinado centro educativo, siendo este de al menos 200 metros” (INEN, 2011). Asimismo, según el Reglamento de Ley de Tránsito, la velocidad de circulación de estas zonas no debe exceder los 20 km/h (RLOTTTSV, 2024, art.191)¹.

Para los efectos del Programa de Entornos Escolares Seguros de Cuenca, un entorno escolar se define como:

...el área urbana de influencia —de al menos 200 metros— en torno a una institución educativa, conformada por las vías, aceras, cruces, accesos y espacios públicos ubicados en sus inmediaciones y en las principales rutas de aproximación utilizadas por la comunidad educativa. Se concibe como un espacio de convivencia cuyas condiciones de infraestructura y de movilidad (velocidades de hasta 20 km/h) inciden en la seguridad, la accesibilidad, la autonomía y el bienestar de la comunidad.

La delimitación de cada entorno escolar dependerá de diversos factores, como los recorridos habituales de la comunidad educativa, la configuración de la red vial, los puntos de conflicto y de siniestralidad existentes, entre otros. A modo ilustrativo, se presenta una representación de los entornos escolares de la ciudad para evidenciar su potencial (ver gráfico 04).



1. El Reglamento de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial establece que la velocidad máxima en estas zonas es de 20 km/h, sin que exista un rango moderado (art. 191). En zonas escolares con vías de mayor jerarquía se podría permitir límites de velocidad superiores, siempre que cuenten con medidas de pacificación vial que protejan a los usuarios vulnerables.

Gráfico 04. Entornos escolares potenciales en la ciudad de Cuenca. Fuente: Elaboración propia.

A2

Los desafíos de la movilidad segura a la escuela

La siniestralidad en los entornos escolares

Los siniestros de tránsito son la principal causa de muerte en personas de 5 a 29 años a nivel mundial, afectando principalmente a usuarios vulnerables como peatones y ciclistas (OMS, 2023a). Según datos de defunciones generales del INEC tanto en Ecuador como en Cuenca, entre 2021 y 2024, los siniestros viales fueron la **segunda causa de muerte** en niños, niñas y adolescentes (5-19 años; INEC, 2023).

Según los registros de siniestralidad de la Empresa Pública Municipal de Movilidad (EMOV EP), entre 2021 y 2025 se registraron 27.149 eventos de tránsito² en la ciudad de Cuenca. (ver gráfico 05).

→ **Aproximadamente 4 de cada 10 eventos de tránsito registrados ocurren en un entorno escolar**³

→ Del total de eventos con **lesionados**, el **36,82%** ocurren en entornos escolares.

→ Del total de eventos con **fallecidos**, el **30,10%** ocurren en entornos escolares.

La situación cobra especial relevancia al analizar los eventos de tránsito que involucran a niños, niñas y adolescentes. Durante el mismo período se registraron 1.011 eventos de tránsito con NNA lesionados o fallecidos, de los cuales más de **3 de cada 10 ocurrieron en un entorno escolar**⁴ (ver gráfico 06).

2. Siniestros e incidentes. Los siniestros son eventos de tránsito que son reportados al juzgado local, mientras que en los incidentes muchas veces son arreglados entre las partes involucradas. En ambos casos, estos datos son levantados por los agentes de tráfico de la ciudad y sistematizados por la EMOV EP.

3. En total el 37.85% de los eventos de tránsito de la ciudad de Cuenca ocurren en los entornos escolares. Esta relación es similar tanto para siniestros (38.26%) como para incidentes (35.50%).

4. 34,5% del total.

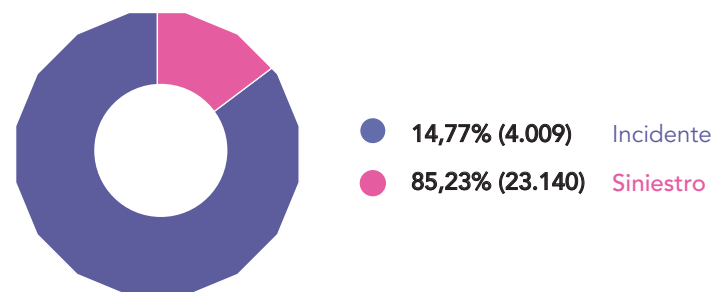


Gráfico 05. Distribución de eventos de tránsito. Fuente: Elaboración propia a partir de datos de EMOV EP.



Gráfico 06. Niños, niñas y adolescentes lesionados y fallecidos en entornos escolares de Cuenca. Fuente: Elaboración propia a partir de datos de EMOV EP.

Un último dato relevante corresponde a la tipología de estos eventos en los entornos escolares que tienen como consecuencia personas lesionadas o fallecidas, siendo los atropellos, los choques y la pérdida de pista/carril las principales causas, concentrando cerca del 90% de los registros (ver gráfico 07).

En conjunto, estos resultados evidencian la importancia de los entornos escolares como espacios prioritarios para la prevención de siniestros y la protección de niñas, niños y adolescentes y respaldan la necesidad de implementar intervenciones orientadas a gestionar la velocidad, mejorar la infraestructura peatonal y ciclista, reducir los conflictos viales y fortalecer las condiciones de seguridad del espacio público.

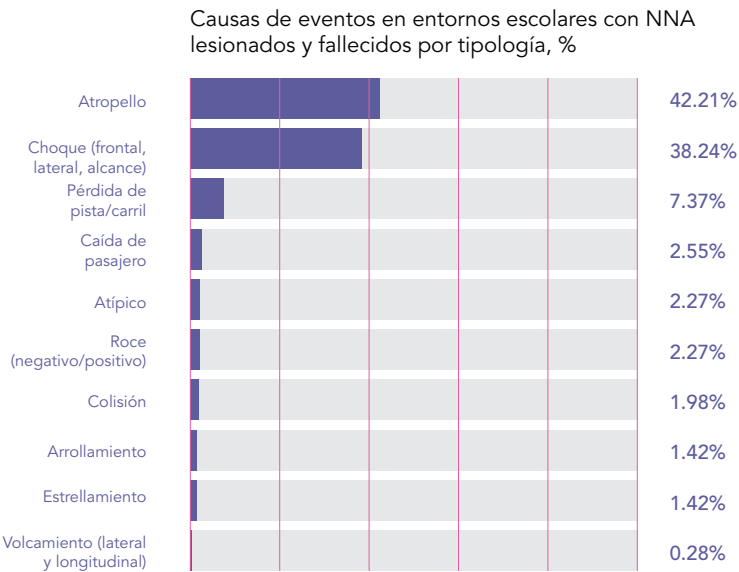


Gráfico 07. Tipologías de eventos de tránsito con NNA lesionados o fallecidos en entornos escolares.

Impactos en la movilidad: seguridad vial e infraestructura

Diversos estudios sobre movilidad escolar en Cuenca evidencian que **las decisiones de movilidad de las familias están estrechamente vinculadas a la percepción de seguridad vial, las dinámicas cotidianas del hogar y las condiciones del espacio urbano** (Orellana, 2024, pp.39-48; Orellana et al., 2024). Estos factores influyen en que los cuidadores prioricen el uso del automóvil privado o del transporte escolar como modos de transporte, incluso en desplazamientos cuya distancia podría ser compatible con modos activos.



Imágenes 01 y 02. La infraestructura deficiente es uno de los factores que desincentiva la movilidad activa hacia las escuelas.

En este contexto, la mejora de las condiciones de seguridad y accesibilidad de los trayectos escolares constituye una oportunidad para favorecer la movilidad activa y la confianza de las familias, de modo que niñas, niños y adolescentes puedan desplazarse de manera más autónoma. Entre las medidas identificadas se encuentran el mejoramiento de la infraestructura peatonal y ciclista y la implementación de intersecciones más seguras (Orellana et al., 2024). Asimismo, la mejora de las condiciones de los trayectos escolares puede contribuir a reducir las muertes y lesiones causadas por siniestros de tránsito, así como a fortalecer la seguridad y la salud pública (Ponce de León & Koinange, 2021).



Imágenes 03 y 04. Intervención en la Escuela Panamá: Antes y después.

A3

Esfuerzos institucionales

En los últimos años, la ciudad de Cuenca ha fortalecido la articulación entre instituciones públicas, organizaciones de la sociedad civil, la academia y organismos internacionales para promover iniciativas orientadas al bienestar de niñas, niños y adolescentes. **Esta colaboración constante ha permitido generar conocimiento técnico, fortalecer las capacidades institucionales y acumular experiencias prácticas que constituyen una base fundamental para el desarrollo e implementación del Programa de Entornos Escolares Seguros.**

A continuación, se presenta una breve línea de tiempo con algunos de los principales esfuerzos e iniciativas que han contribuido a este proceso:

Tú también construyes Cuenca (2021)

GAD Cuenca | Embajada de Francia | Fundación Fidal | UE Nuestra familia

Proyecto de pedagogía urbana y movilidad activa que enseñó a estudiantes de escuelas y colegios la importancia de la planificación urbana y su impacto en la movilidad, empoderando a los más jóvenes para transformar el espacio público en entornos con significado social y que potencien la salud física y ambiental de la comunidad (Huasipichanga, 2021).



Imagen 05 Nuestra Familia Foto: Ana Elisa Domínguez.

Pinceles y Margaritas (2023)

GAD Cuenca | Huasipichanga | GDCI | UE Pinceles y Margaritas
Intervenciones de señalización, urbanismo táctico y mobiliario urbano para generar una calle segura en el entorno de la unidad educativa, incrementar la conectividad con el parque contiguo y mejorar las condiciones de habitabilidad.



Imagen 06 Pinceles y Margaritas Fuente: Huasipichanga.

Movilidad segura a la escuela (2023)

Universidad de Cuenca | GAD Cuenca
Proyecto para mejorar las condiciones de movilidad activa y la seguridad vial en los entornos de las escuelas Panamá y Nicolás Sojos (Cardoso & Vásconez, 2023)



Imagen 07 Fuente: Fotografía de Cardoso y Vásconez.

Movilidad Segura en el Campus Central de la Universidad del Azuay (2024)

Universidad del Azuay | GAD Cuenca
Intervenciones de señalización, urbanismo táctico e infraestructura orientadas a mejorar la seguridad vial y promover los modos activos de desplazamiento (Ayora et al., 2024).



Imagen 08 Fuente: DGM.

Proyecto 3 en Raya (2026)

Universidad de Cuenca | Universidad de Ghent | GAD Cuenca

Fortalecer la habitabilidad de los barrios desde una perspectiva centrada en la niñez, promoviendo espacios públicos más seguros, inclusivos y adecuados para el desarrollo infantil.



Imagen 09 Fuente: LlactaLAB.

Los beneficios de los entornos escolares seguros

La implementación de Entornos Escolares Seguros genera beneficios que trascienden la mejora de la infraestructura vial en las inmediaciones de las instituciones educativas. Entre los principales beneficios asociados se pueden citar:

- **Mejora de la seguridad vial:** mediante estrategias de pacificación del tránsito y de mejora de la infraestructura para la movilidad activa, reduciendo la exposición al riesgo y la gravedad de los siniestros viales (OMS, 2023b).
- **Fomento de la movilidad activa:** al generar condiciones seguras para los desplazamientos escolares y al reducir la dependencia del vehículo motorizado (Bustos Piedra et al., 2024, pp. 39-48).

→ **Contribución a la salud y el bienestar:** al incorporar la caminata y la bicicleta a las rutinas cotidianas de niñas, niños y adolescentes, se contribuye a reducir el sedentarismo y a favorecer su salud física (Ponce de León & Koinange, 2021).

→ **Mejora de la autonomía:** al reducir las barreras que impiden el desplazamiento seguro de niños, niñas y adolescentes por la ciudad de forma independiente.

→ **Recuperación del espacio público:** al redistribuir el espacio público destinado al vehículo privado hacia espacios acordes con las necesidades de la niñez y de la comunidad (Orellana, 2024).

→ **Fortalecimiento de la convivencia:** mediante procesos participativos con la comunidad, al activar los entornos y promover la interacción social, el encuentro y el uso cotidiano del espacio público (OMS, 2021).

→ **Promoción del desarrollo infantil:** al incrementar las oportunidades y el tiempo destinado al juego, contribuye positivamente al desarrollo de habilidades (Lambert et al., 2019; Van Dyck et al., 2022).

En conjunto, estos beneficios permiten comprender los Entornos Escolares Seguros como una estrategia integral de transformación urbana y no únicamente como una intervención de señalización o de seguridad vial. Al priorizar las necesidades de niñas, niños y adolescentes, se generan condiciones que favorecen la movilidad activa, la accesibilidad, la salud, la autonomía y el uso equitativo del espacio público, lo que se traduce en múltiples beneficios para la comunidad educativa y la ciudadanía en su conjunto.

B | El Programa de Entornos Escolares Seguros de Cuenca

A partir de las experiencias desarrolladas en la planificación, diseño e implementación de intervenciones en los entornos educativos de la ciudad, el GAD Municipal de Cuenca consolidó estas iniciativas bajo un **Programa de Entornos Escolares Seguros**, orientado a generar una metodología común para su planificación, implementación y evaluación.



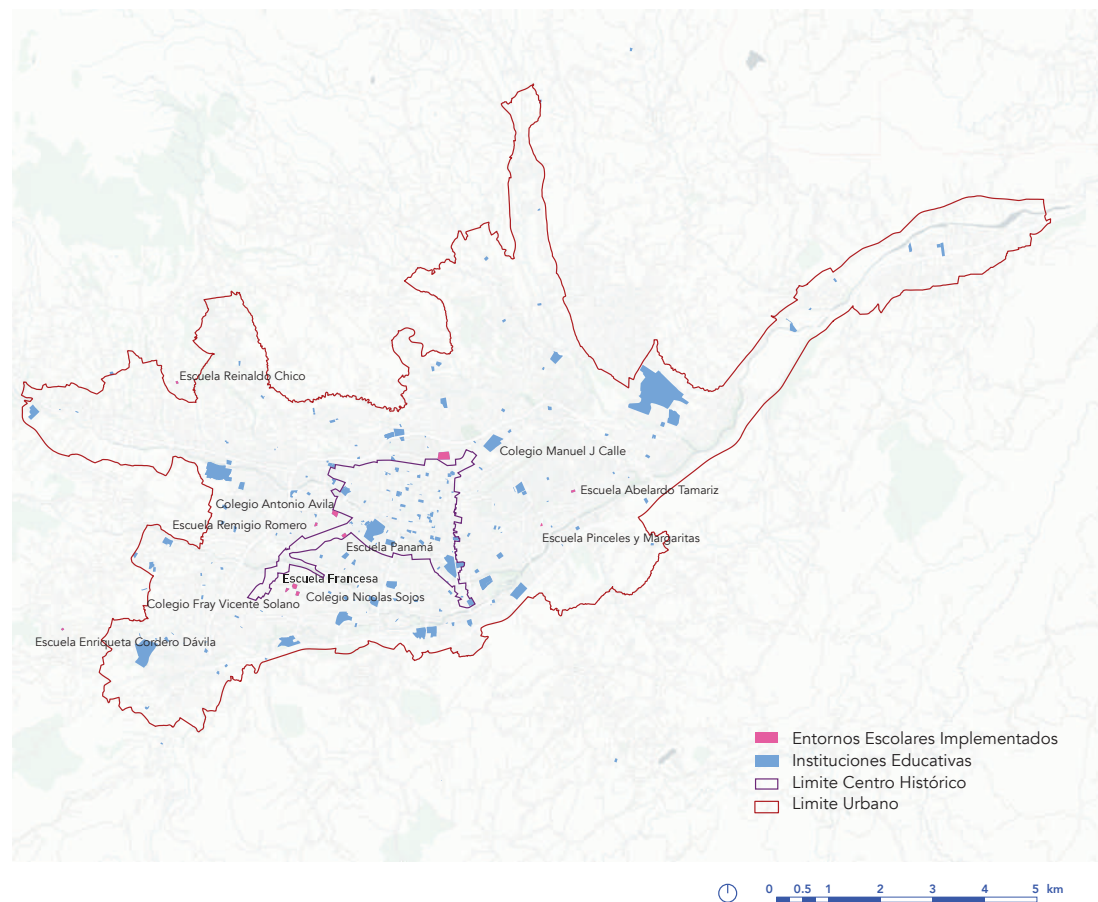
B1

Descripción General

El **Programa de Entornos Escolares Seguros** es una iniciativa impulsada por el GAD Municipal del cantón Cuenca, a través de la Dirección General de Gestión de Movilidad y la Empresa Pública Municipal de Movilidad, Tránsito y Transporte (EMOV EP), orientada a transformar los espacios públicos que rodean las instituciones educativas en entornos más seguros, accesibles, inclusivos y saludables para niñas, niños y adolescentes.

A través de acciones de pacificación del tránsito, mejoramiento de la infraestructura peatonal y ciclista, recuperación del espacio público, gestión de la movilidad y participación comunitaria, el programa **busca fortalecer la seguridad vial, promover la movilidad activa y mejorar el bienestar y la autonomía de la comunidad educativa.**

Desde 2022, el GAD Municipal de Cuenca incorpora el Programa de Entornos Escolares Seguros al Plan Operativo Anual (POA) de la Dirección General de Gestión de Movilidad, lo que fortalece su continuidad institucional y lo consolida como una estrategia permanente para una movilidad segura, activa y sostenible. En este marco, se han implementado 11 intervenciones en entornos escolares⁵ (ver gráfico 08), con un promedio de dos a tres intervenciones por año.



5. 9 localizados en la zona urbana y 2 en la zona rural.

Gráfico 08. Mapa de Intervenciones de Entornos Escolares (2022-2026).
Fuente: Elaboración propia



Imagen 10. Intervención Escuela Pinceles y Margaritas. [2023]. Foto: Sebastián Galarza.

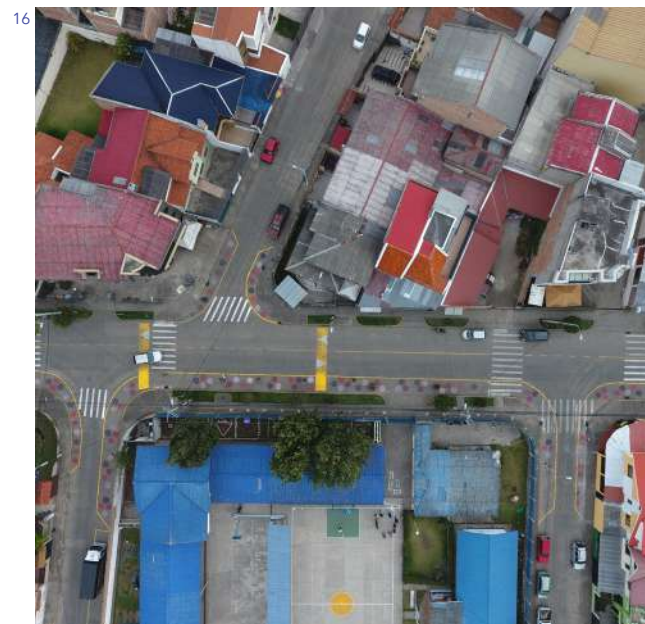


Imagen 11 Intervención Escuela Antonio Ávila. [2024].
Imagen 14 Intervención Escuela Enriqueta Cordero. [2022].

Imagen 12 Intervención Escuela Fray Vicente Solano. [2025].
Imagen 15 Intervención Escuela Remigio Romero. [2026].

Imagen 13 Intervención Escuela Panamá. [2024].
Imagen 16 Intervención Escuela Nicolás Sojos. [2023].

Objetivos

Los objetivos del Programa de Entornos Escolares Seguros pueden enmarcarse en tres ejes principales:



Seguridad Vial

Reducir la exposición al riesgo, la gravedad y la cantidad de siniestros de tránsito en los entornos escolares.



Movilidad Activa

Promover el desplazamiento seguro, accesible y autónomo de niñas, niños y adolescentes hacia y desde las instituciones educativas, priorizando los modos de transporte activos.



Bienestar social

Fortalecer la calidad del espacio público y la convivencia en los entornos escolares mediante intervenciones que favorezcan la apropiación comunitaria, la inclusión, la accesibilidad universal y la participación activa de la comunidad.

Marco legal

El desarrollo del Programa de Entornos Escolares Seguros se sustenta en una serie de instrumentos legales y de planificación, a saber:

→ **Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial** (2021, art. 214S): la cual permite a los GAD⁶ pacificar el tránsito, estableciendo vías de tránsito calmado y fija límites de 20 km/h en zonas escolares y 30 km/h en zonas pacificadas.

→ **Normativa del Consejo Nacional de Competencias** (Resolución N.006-CNC-2012, art. 9, núm. 23): que faculta a los GAD municipales para emitir regulación técnica local y definir vías residenciales o de tráfico calmado en su jurisdicción, como parte de sus competencias.

→ **Plan de Movilidad y Espacios Públicos del cantón Cuenca (2015)**: reconoce la movilidad peatonal como la base del sistema de movilidad y promueve espacios públicos seguros, accesibles e inclusivos.

→ **Ordenanza para la Promoción y Fortalecimiento de la Movilidad Activa en el cantón Cuenca** (2020, cap. II, art.12): permite el financiamiento de programas, planes o proyectos de movilidad activa, mediante el 50% de los fondos provenientes de la recaudación del impuesto a los vehículos y de la tasa de traspaso de vehículos motorizados.

→ **Ordenanza de Movilidad Activa** (2020, art. 21): faculta al GAD de Cuenca para crear zonas pacificadas con un límite máximo de 30 km/h mediante señalización, diseño vial e intervenciones, previa socialización ciudadana.

6. Gobiernos Autónomos Descentralizados

Logros

Desde sus inicios en el año 2022, el programa ha logrado los siguientes resultados:



+9.000

estudiantes beneficiados de entornos escolares pacificados



+5.000 m²

de espacio recuperado para peatones



+75.000 USD

invertidos en transformar entornos escolares



+90

requerimientos recibidos para intervenir entornos escolares

B2

Principios y Estrategias de Diseño

El diseño de los Entornos Escolares Seguros es fundamental para crear condiciones que favorezcan la seguridad, la accesibilidad, la autonomía y el bienestar de la comunidad educativa. Para lograrlo, los proyectos combinan diversas estrategias de diseño adaptadas a las características de cada contexto y a las necesidades de niñas, niños y sus cuidadores.

Principios de diseño



Entornos pensados para la infancia

Las calles deben priorizar a las personas, especialmente a la niñez, permitiendo desplazarse de forma independiente y segura y brindando oportunidades de descanso, juego y encuentro (GDCl, 2020, pp. 4-5).



Entornos con diseño intuitivo

Las calles bien diseñadas facilitan el buen comportamiento de los usuarios, permiten guiar de forma intuitiva la velocidad de los conductores y evitan conductas irresponsables, convirtiéndolas en espacios seguros (GDCl, 2025, pp. 38-39).



Entornos adaptados al contexto local

Atender las necesidades de la comunidad requiere su participación significativa. La inclusión de la comunidad infantil es fundamental para diseñar espacios que funcionen para todos (GDCl, 2024b, pp. 2-3).

Estrategias de diseño

A continuación se presentan las principales estrategias y acciones de diseño implementadas en los proyectos de entornos escolares, adaptadas del capítulo 3 de Designing Streets for Kids (GDCL, 2020, pp. 34-39):



Mejorar: Atender las necesidades básicas

- Mejorar los cruces peatonales.
- Construir, mejorar o ampliar las aceras.
- Construir, mejorar o ampliar la cicloinfraestructura.
- Agregar elementos adicionales (equipamiento y mobiliario).



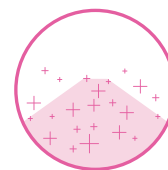
Proteger: Diseñar para velocidades apropiadas

- Reducir los límites de velocidad.
- Reducir las velocidades mediante el diseño.
- Estrechar los carriles: física y visualmente.
- Proteger a los ciclistas.
- Agregar elementos adicionales (equipamiento y mobiliario).



Recuperar: Asignar espacio a las personas

- Reasignar el espacio público a modos de movilidad sostenibles y eficientes.
- Gestionar el volumen de vehículos y la demanda de estacionamiento.
- Recuperar el espacio público excedente.
- Crear calles peatonales y compartidas.



Activar: Integrar el juego y el aprendizaje

- Facilitar espacios de diferentes tamaños.
- Incluir vegetación, arborización y criterios de paisajismo.
- Incorporar espacios de descanso y de estancia.



Ampliar: Integrar los espacios adyacentes

- Incorporar espacios adyacentes.
- Activar las fachadas adyacentes.



Mejorar los cruces peatonales



Incorporar espacios
adyacentes



Estrechar los carriles: física y
visualmente



Recuperar el espacio público
excedente



Incluir vegetación y criterios de
paisajismo

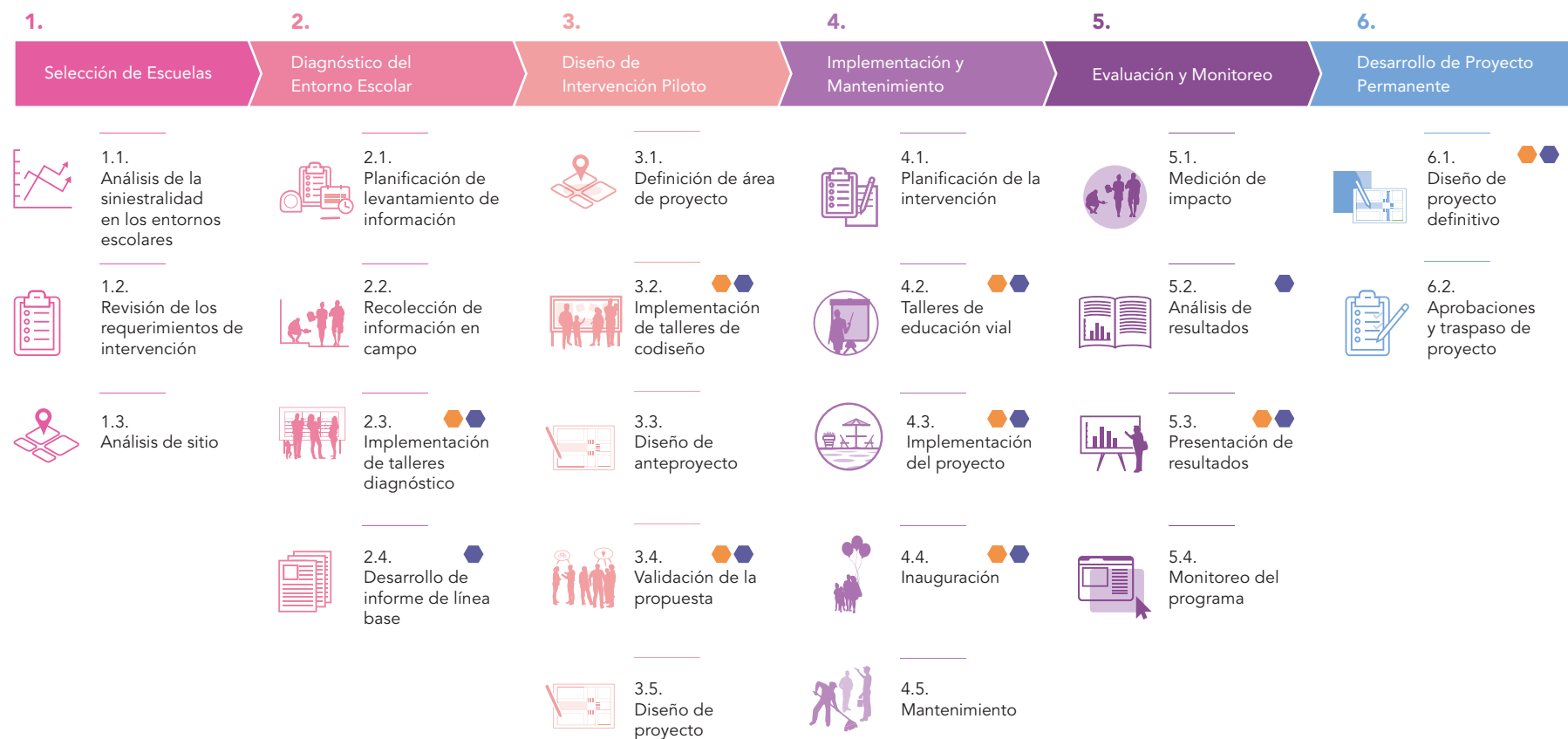
B3

Etapas

El desarrollo de los proyectos de Entornos Escolares Seguros requiere un proceso integral y articulado de planificación, diseño, implementación y evaluación, que permita dar continuidad a las acciones y generar aprendizajes a lo largo del tiempo. En el marco del Programa de Entornos Escolares Seguros, la presente guía propone un plan de trabajo cuyas etapas y actividades pueden desarrollarse de forma secuencial o en paralelo, de acuerdo con las características de cada proyecto, la disponibilidad de recursos y las capacidades de los equipos responsables.

Con los siguientes íconos se indica en qué momentos del proceso de implementación y evaluación de los proyectos se recomienda:

-  Incluir a la comunidad para promover la apropiación y el apoyo al proyecto (ver pag. 37)
-  Comunicar para generar apoyo local (ver pag. 35)



Etapa 1: Selección de Escuelas

La selección de escuelas constituye la fase inicial del programa y tiene como objetivo **identificar y priorizar las instituciones educativas para el desarrollo de proyectos de Entornos Escolares Seguros** (ver C1 | Selección de Escuelas, pág. 43). Dicha priorización considera tres actividades principales:

1.1. Análisis de la siniestralidad en los entornos escolares

Se identifican los entornos escolares con la mayor ocurrencia y gravedad de siniestros de tránsito y que, por tanto, requieren ser intervenidos.

1.2. Revisión de los requerimientos de intervención

Se identifican las instituciones educativas que han manifestado interés o necesidad de participar en el programa.

1.3. Análisis de sitio

Se evalúan las condiciones existentes y el potencial de transformación física del entorno escolar.

La integración de estos criterios permite priorizar las intervenciones de manera fundamentada, asegurando que las decisiones respondan a la evidencia técnica, a las necesidades comunitarias y a la viabilidad de su implementación. Se recomienda que este proceso se realice de manera periódica y se revise a mediano plazo (3-5 años), de modo que se incorporen los cambios derivados de las intervenciones implementadas y se actualicen las prioridades del programa.

Etapa 2: Diagnóstico del entorno escolar

Esta etapa tiene como objetivo caracterizar las condiciones físicas, operativas y sociales del entorno de la institución educativa, mediante la recopilación y el análisis de información técnica, así como la participación activa de la comunidad educativa. Esta etapa permite identificar las principales problemáticas, necesidades y oportunidades de intervención, así como establecer la línea base que orientará el diseño del proyecto y permitirá evaluar sus resultados una vez implementado. Esta etapa contempla el desarrollo de las siguientes actividades:

2.1. Planificación de levantamiento de información

Durante esta actividad se definen los recursos humanos, técnicos y logísticos necesarios para recopilar en campo la información necesaria para elaborar un informe de línea base del entorno escolar. Esta planificación considera, entre otros aspectos:

- La definición de los equipos de trabajo y de los materiales a emplear.
- La elaboración del cronograma para el levantamiento de información en campo y el desarrollo de los talleres participativos.
- La definición de la metodología y de la agenda de los procesos participativos.
- El mapeo de actores y sus roles en el proceso.
- La capacitación de los equipos de trabajo, de ser necesario.
- La gestión de las autorizaciones y permisos requeridos para el desarrollo de actividades con estudiantes y otros miembros de la comunidad educativa.



Imagen 17. Taller de capacitación en levantamiento de datos.



Imagen 18. Taller de capacitación en levantamiento de datos.

2.2. Recolección de información en campo

Una vez concluida la etapa de planificación, se recogen los datos en campo para construir la línea base del 'antes' del proyecto. Estos datos constituyen el punto de referencia para el monitoreo y la evaluación del impacto posterior a la implementación de la intervención. Para más información sobre cómo recolectar los datos, ver C3 | Evaluación de Proyectos, pág. 56

2.3. Implementación de talleres diagnóstico

De manera complementaria al levantamiento técnico, se desarrollan talleres participativos con estudiantes, docentes, personal administrativo, madres, padres y cuidadores, con el propósito de identificar las principales problemáticas, percepciones, necesidades y propuestas relacionadas con la movilidad y el espacio público del entorno escolar. Para más información sobre los talleres participativos, ver C3 | Evaluación de Proyectos, pág. 56.

2.4. Desarrollo de informe de línea base

La información recopilada mediante el levantamiento en campo y los procesos participativos se procesa y analiza de manera conjunta, sintetizando los principales hallazgos en un informe de línea base que incorpora el diagnóstico del entorno escolar y recomendaciones para el diseño de la intervención.

Etapa 3: Diseño de Intervención Piloto

Durante el diseño del proyecto piloto se define la propuesta de intervención para el entorno escolar, integrando los resultados del diagnóstico y los aportes de la comunidad educativa. El objetivo es **desarrollar una propuesta técnica, funcional y viable que responda a las problemáticas identificadas** y contribuya al cumplimiento de los objetivos del Programa de Entornos Escolares Seguros. Esta etapa considera las siguientes actividades:

3.1. Definición de área de proyecto

Identificar los espacios potenciales de intervención dentro del entorno escolar, considerando los datos levantados en la etapa de diagnóstico. Para más información sobre la metodología de definición del área de proyecto, ver C2 | Definición de área de proyecto, pág. 50.

3.2. Implementación de talleres de codiseño

Es un espacio participativo en el que estudiantes, docentes, padres de familia y demás integrantes de la comunidad establecen una visión compartida del proyecto y aportan sus ideas para el diseño del proyecto. Para más información sobre los talleres participativos, ver C3 | Evaluación de Proyectos, pág. 56.

3.3. Diseño de anteproyecto

A partir de las recomendaciones contenidas en el informe de línea base, así como de los principales aportes obtenidos durante el taller de codiseño, se elabora una primera propuesta de intervención o anteproyecto.

3.4. Validación de la propuesta

El anteproyecto se presenta a las instituciones competentes, a la comunidad educativa y a los demás actores vinculados al entorno escolar, con el propósito de recoger observaciones, comentarios y sugerencias que permitan fortalecer la propuesta de intervención.

	Día de semana (martes-jueves)		
	Día 1	Día 2	Día 3
9:00 - 9:30 AM	(1)		
9:30 - 10:00 AM			
10:00 - 10:30 AM			
10:30 - 11:00 AM			
11:00 - 11:30 AM			
11:30 - 12:00 AM		(6)	
12:00 - 12:30 PM			
12:30 - 1:00 PM	(2)	(3)	(4) (5)
1:00 - 1:30 PM		(6)	
1:30 - 2:00 PM			
2:00 - 2:30 PM			(7)

Legenda

	DGM + Huasipichanga
	EMOV EP
	DGM

- (1) | AS | Análisis de sitio
- (2) | MA | Mapeo de Actividades
- (3) | CPC | Conteos Peatonales: Cruces
- (4) | LD | Línea de Deseo (registro con Drone)
- (5) | CPA | Conteos Peatonales: Cerca
- (6) | V | Velocidades
- (7) | CVC | Conteos vehiculares + Ciclistas (con cámaras)

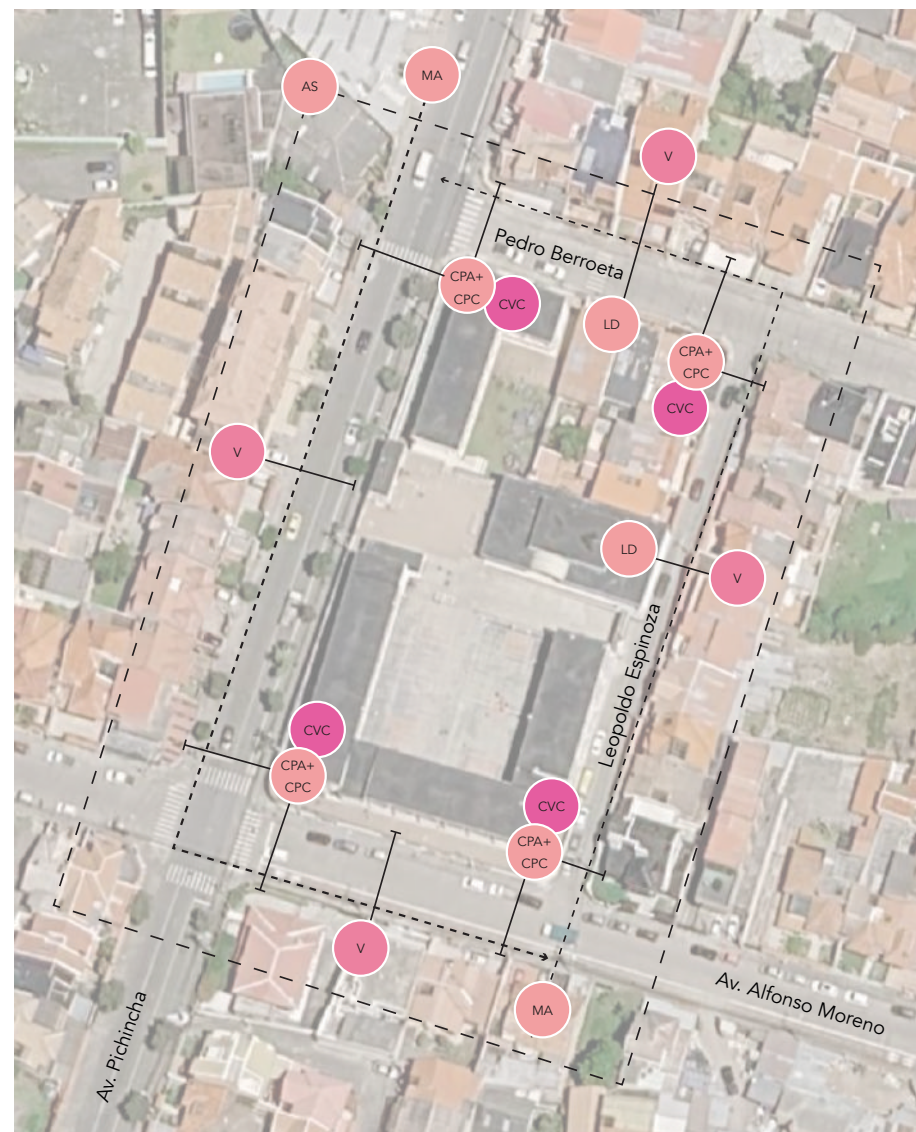


Imagen 19. Planificación de mediciones, Escuela Eugenio Espejo.



Imagen 20. Taller de socialización del proyecto Eugenio Espejo. Fuente: DGM

3.5. Diseño del proyecto definitivo

Una vez analizadas las observaciones y sugerencias obtenidas durante el proceso de validación, se incorporan los ajustes técnicamente viables y se elabora el diseño definitivo del proyecto.



Imagen 21. Antes del proyecto Escuela Eugenio Espejo.



Imagen 22. Después (fotomontaje) del proyecto Escuela Eugenio Espejo.

Etapa 4: Implementación y mantenimiento

Durante esta etapa, el diseño del proyecto es ejecutado en el entorno escolar. Su desarrollo requiere una adecuada planificación y coordinación entre las diferentes dependencias y empresas municipales, así como con la comunidad educativa, a fin de garantizar una ejecución segura, eficiente y acorde con los objetivos del proyecto⁷.

Esta etapa representa, además, una oportunidad para fortalecer la participación ciudadana y promover la apropiación del espacio público por parte de la comunidad educativa, lo que favorece la sostenibilidad de las intervenciones a largo plazo. Esta etapa considera las siguientes actividades:

4.1. Planificación de la intervención

Tiene como propósito organizar los recursos humanos, técnicos, materiales y logísticos necesarios para la implementación del proyecto. Esta actividad, a su vez, incluye entre otras cosas:

- La elaboración del cronograma de implementación, que define las actividades, los responsables y los plazos requeridos para la ejecución del proyecto.
- La verificación de la disponibilidad de materiales y recursos, asegurando que los insumos necesarios estén disponibles antes del inicio de la intervención. En caso de limitaciones presupuestarias o logísticas, podrá considerarse una implementación en fases.
- La gestión de permisos y coordinación interinstitucional, cuando la intervención requiera autorizaciones especiales o la participación de otras dependencias municipales, empresas públicas o instituciones competentes.
- La verificación y replanteo del diseño en campo, mediante visitas técnicas previas a la implementación del diseño para afinar detalles con los equipos de trabajo y realizar ajustes menores cuando sea necesario.

7. Para conocer más detalles sobre este proceso, se recomienda revisar la guía de GDCI *Cómo Implementar Transformaciones de Calles*.

4.2. Talleres de educación vial

Como parte del proceso de implementación, se desarrollan jornadas de educación y sensibilización vial con la comunidad del entorno escolar. Su propósito es fortalecer los conocimientos, actitudes y prácticas necesarios en estudiantes, cuidadores, autoridades y frentistas para generar entornos más seguros. De igual forma, durante la implementación del proyecto, se desarrollan activaciones dirigidas a conductores y otros usuarios de la vía orientadas a sensibilizar sobre el cumplimiento de las normas de tránsito, la gestión de la velocidad y la importancia de adoptar conductas que prioricen la seguridad de peatones, ciclistas y demás usuarios vulnerables.



Imagen 23. Actividades de educación vial. Fuente: EMOV EP

4.3. Implementación del proyecto

Una vez validado y ajustado el diseño, así como verificado en campo, se procede a su implementación por parte de la Jefatura de Señalización y Semaforización de la EMOV EP. Durante esta actividad, se recomienda planificar instancias en las que la comunidad escolar pueda participar, sumándose a colaborar pintando, plantando vegetación, entre otras tareas, para fortalecer el sentido de apropiación y cuidado del espacio transformado.

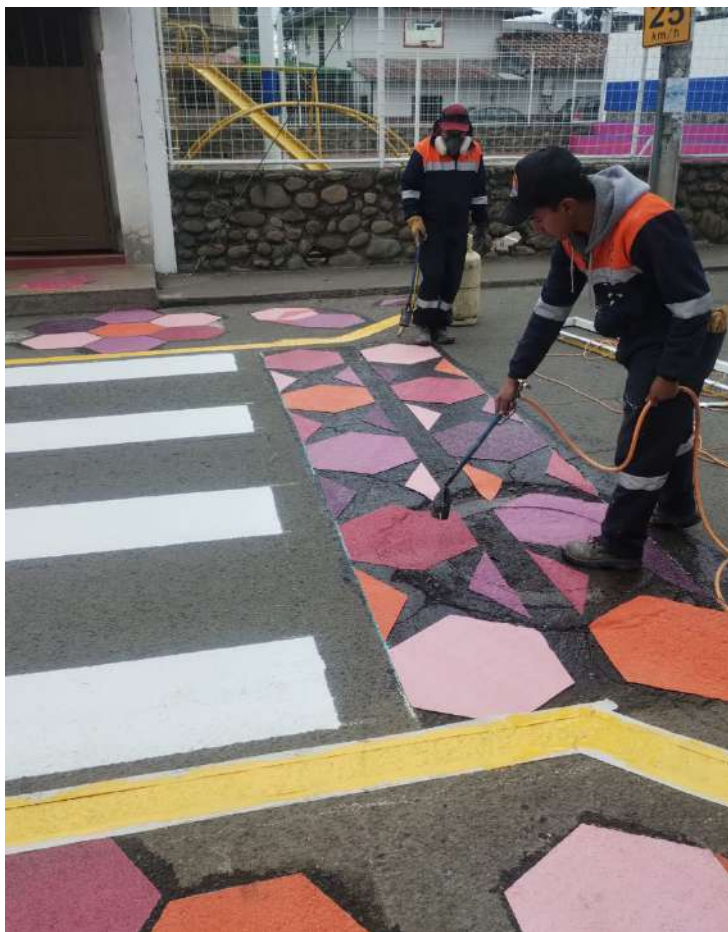


Imagen 24. Implementación de proyectos del Programa de Entornos Escolares Seguros por equipos de EMOV EP

4.4. Inauguración

Una vez finalizada la intervención, se lleva a cabo la inauguración y la activación del espacio público con la participación de la comunidad educativa, de instituciones municipales y de otros actores locales.

Estas actividades representan una buena oportunidad para:

- Dar a conocer las características del proyecto.
- Fomentar el uso adecuado del nuevo entorno escolar.
- Fortalecer la apropiación comunitaria y registrar las primeras percepciones de las personas usuarias sobre la intervención.

Se recomienda, en esta instancia, incorporar actividades culturales, recreativas, educativas o de educación vial que contribuyan a consolidar el nuevo espacio como un lugar seguro, activo e inclusivo.



Imagen 25. Inauguración del proyecto 'Pinceles y Margaritas' (2023). Foto: Sebastián Galarza

4.5. Mantenimiento

El mantenimiento de las intervenciones permite conservar las condiciones de seguridad, accesibilidad, movilidad activa y calidad del espacio público alcanzadas por los proyectos. Las necesidades de mantenimiento pueden identificarse mediante solicitudes de las propias instituciones educativas y gestionarse a través de la Dirección General de Gestión de Movilidad y de la Empresa Pública Municipal de Movilidad (EMOV EP) del GAD Municipal del cantón Cuenca, o bien gestionarse directamente como parte de los procesos periódicos de mantenimiento de la señalización que realiza la EMOV EP.

Etapa 5: Evaluación y Monitoreo

Esta última etapa tiene como propósito medir los cambios generados por las intervenciones, verificar el cumplimiento de los objetivos del proyecto y construir apoyo a los cambios desde la comunidad, entre otros (GDCl, 2020, pp.170).

La evaluación recoge los impactos generados por el proyecto, incluidas las percepciones de la comunidad beneficiada, mientras que el monitoreo facilita el seguimiento del desempeño del programa. Las actividades de esta etapa son las siguientes:

5.1. Medición de impacto

Se vuelve a levantar la información recopilada durante la construcción de la línea base, con el objetivo de obtener los datos posteriores a la implementación del proyecto y compararlos con las condiciones iniciales. Este levantamiento debe realizarse aplicando la misma metodología, las mismas condiciones de medición y los mismos criterios de registro utilizados en la línea base, a fin de garantizar la consistencia y la comparabilidad de los resultados. Para más información sobre la evaluación, ver C3 | Evaluación de Proyectos, pág. 56.

5.2. Análisis de impacto

Los cambios generados por la intervención se evalúan mediante la comparación de la información recopilada antes y después de su implementación. Este proceso debe considerar (GDCl, 2024a, pp. 74-78):

- La revisión de los objetivos del proyecto, que sirven de marco de referencia para la evaluación.
- La integración de resultados cualitativos y cuantitativos para comprender los cambios observados.
- La identificación de resultados clave, que servirán de insumo para comunicar los impactos del proyecto.
- El desarrollo de un informe final que sintetice los principales resultados, impactos, lecciones aprendidas y recomendaciones para futuras intervenciones.

5.3. Presentación de resultados

Consolidados los principales hallazgos sobre el impacto del proyecto, se recomienda realizar un taller con la comunidad para socializarlos y cerrar formalmente el proceso de trabajo.

Este espacio refuerza la transparencia del proceso, fomenta la apropiación por parte de la comunidad y ayuda a identificar oportunidades de mejora para futuras intervenciones, lo que asegura el respaldo social a proyectos permanentes.

5.4. Monitoreo del programa

Los resultados obtenidos en cada proyecto sirven de insumo para el monitoreo del Programa de Entornos Escolares Seguros, lo que permite evaluar su desempeño, medir el cumplimiento de objetivos e indicadores, establecer prioridades de intervención y fortalecer la toma de decisiones para la planificación de nuevos proyectos. Para más información sobre el monitoreo, ver C4 | Monitoreo del programa, pág. 73.

Etapa 6: Desarrollo de Proyecto Permanente

Los proyectos piloto nos permiten evaluar los impactos de las intervenciones propuestas y brindan información sobre quiénes se benefician de los cambios (GDCl, 2024a, p.11). Aunada a la evidencia técnica que generan, los pilotos también fortalecen la participación de la comunidad, reducen el miedo al cambio y catalizan el apoyo a proyectos que promuevan el bienestar de niños, niñas y adolescentes (GDCl, 2020, pp.136).

Si bien el Programa de Entornos Escolares Seguros no considera los proyectos permanentes dentro de su proceso, la presente Guía propone algunas actividades a desarrollar para que los proyectos piloto se puedan transformar en proyectos permanentes:

6.1. Diseño de proyecto definitivo

Se desarrolla con base en los resultados del proyecto piloto, las observaciones de la comunidad y la factibilidad técnica de las soluciones implementadas, mediante la elaboración del proyecto ejecutivo correspondiente, que incorpora las adecuaciones necesarias para garantizar su funcionalidad, seguridad, durabilidad y mantenimiento.

El proyecto definitivo podrá incluir, entre otros componentes:

- Diseño arquitectónico y urbano.
- Diseño vial y de señalización definitivos.
- Ingenierías complementarias, cuando sean necesarias.
- Especificaciones técnicas, presupuesto y cronograma de ejecución.

Dependiendo de la magnitud y complejidad de la intervención, el proyecto podrá ser desarrollado por el GAD Municipal del cantón Cuenca, por sus empresas públicas competentes o mediante la contratación de consultorías especializadas, de conformidad con la normativa vigente.

6.2. Aprobaciones y traspaso de proyecto

Una vez concluido el diseño definitivo, este deberá cumplir con los procesos de revisión, validación y aprobación correspondientes ante las entidades competentes. Posteriormente, será remitido a la dependencia o empresa municipal que, con base en sus competencias, será la responsable de su ejecución, adjuntando para ello toda la documentación técnica necesaria para la gestión del financiamiento, la contratación de las obras y la posterior implementación de la intervención permanente.

B4

Comunicación del Proyecto

La comunicación constituye un componente transversal del Programa de Entornos Escolares Seguros, ya que acompaña todas las etapas del proceso. Un buen plan de comunicación contribuye a:

- Construir un relato claro de la problemática y posicionar las voces de los potenciales beneficiarios, como niños, niñas y adolescentes.
- Promover la participación de la comunidad a lo largo de las etapas del proyecto.
- Difundir los resultados e impactos alcanzados mediante información clara y basada en evidencia.
- Facilitar el posicionamiento del programa en la comunidad mediante la comunicación de sus logros y el reconocimiento del trabajo de los equipos responsables de su ejecución.

Recomendaciones generales

Informar a la comunidad sobre los objetivos del programa y sus proyectos, las actividades realizadas y los impactos logrados es un proceso complejo que requiere considerar diversos elementos, como el público objetivo, el mensaje y los formatos apropiados para su difusión. Entre las principales recomendaciones se pueden mencionar:

- Definir y conocer a la audiencia: escoger el lenguaje y el medio adecuados para comunicar tu mensaje, teniendo en cuenta que dentro de tu audiencia potencial hay diversos niveles de conocimiento, intereses y preocupaciones (GDCl, 2024a, pp. 85).
- Construir el mensaje: contar una historia que conecte con su audiencia y refleje los objetivos del proyecto. Utilice estadísticas, opiniones de la comunidad y datos recolectados en campo para mostrar los desafíos que enfrentan los niños y niñas, así como los cambios concretos generados por el proyecto (GDCl, 2024a, pp. 86-87).

→ Identificar los momentos clave para comunicar: detrás de cada decisión de comunicar el proyecto debe haber una estrategia. Busca integrar a la comunidad cuando sea posible, promueve las instancias de participación y comunica los avances y resultados del proyecto (GDCl, 2024b, pp. 160-161).



Imagen 26. Invitación a taller de validación. Fuente: DGM

Actividades estratégicas de comunicación

Es importante determinar qué actividades pueden tener un mayor impacto comunicacional para acercar el trabajo del programa a la comunidad, así como sus desafíos, aciertos y aprendizajes (GDCl, 2024c, pp. 38-41). Se recomienda identificar, para cada actividad, su rol en la estrategia comunicacional del programa. (ver Tabla 01)

Formatos de comunicación

En la Tabla 02, se presentan algunos formatos de comunicación recomendados para diferentes audiencias, adaptados de la guía de GDCl How to Engage Kids in Street Design (2024b).

Actividad	Rol estratégico
Priorización de escuelas	Posicionar el problema de la seguridad vial en los entornos escolares y reafirma la necesidad del programa
Talleres participativos	Resaltar las voces de la comunidad y los desafíos que enfrentan en los entornos escolares
Línea base del proyecto	Identificar los desafíos de seguridad, movilidad y convivencia de la comunidad escolar en su entorno, respaldando sus voces con datos observados en campo
Taller de co-diseño	Mostrar los resultados del diseño del proyecto y cómo las ideas de la comunidad le dieron forma, contextualizando las soluciones de diseño propuestas.
Taller de socialización	Celebrar el compromiso de la comunidad con el proyecto propuesto para mejorar el entorno escolar.
Implementación del proyecto	Informar a la comunidad del proceso y crear canales de comunicación para gestionar sus inquietudes.

Tabla 01. Ejemplos de actividades estratégicas y rol comunicacional

Formatos	Niños y niñas	Adolescentes	Cuidadores y otros miembros de la comunidad	Políticos, líderes locales y funcionarios electos
Mostrar resultados en una exhibición o feria	●	●	●	●
Fotos del proyecto o del proceso de participación	●	●	●	●
Podcasts		●	●	●
Carteles y folletos	●	●	●	●
Presentaciones	●	●	●	●
Prensa			●	●
Entrevistas de radio y/o televisión		●	●	●
Redes sociales		●	●	●
Videos	●	●	●	●
Reportes		●	●	●

Tabla 02. Ejemplos de formatos y audiencia objetivo



Imagen 27. Estrategias de comunicación del proceso metodológico de Co-diseño en comunidad.
Fuente: Huasipichanga

B5

Participación Ciudadana

Los procesos de participación deben considerarse elementos transversales en el desarrollo, la implementación y la evaluación de los proyectos. Estos representan una oportunidad invaluable para mantener una comunicación abierta con la ciudadanía e integrar sus perspectivas en el proceso, garantizando que el resultado responda a las necesidades, inquietudes y propuestas de quienes se verán beneficiados.

La participación ciudadana no debe considerarse un requisito más para aprobar un proyecto. Cuando esta se considera una parte valiosa del proceso, es posible obtener los siguientes beneficios (GDCL, 2024b, pp. 110):

- **Mejora de la calidad técnica y la pertinencia del diseño:** se integran las perspectivas y vivencias locales para adaptar las intervenciones a las necesidades reales del territorio, garantizando mejores resultados y el cumplimiento de las metas del proyecto.
- **Promueve la sostenibilidad, la apropiación y la cohesión comunitaria:** se fomenta el sentido de pertenencia y la corresponsabilidad en el cuidado del espacio público, fortaleciendo la confianza y mitigando las resistencias comunitarias desde las fases iniciales del proyecto.
- **Incentiva el financiamiento y la institucionalización de políticas:** se genera evidencia técnica a partir de los resultados obtenidos, lo que facilita la asignación de recursos presupuestarios y el escalamiento de los programas a nivel normativo e institucional.

Claves para una participación efectiva

A continuación se presentan algunas sugerencias para favorecer la participación efectiva de la comunidad (GDCl, 2024b, pp. 14-15):

- **Definición de objetivos:** Se deben establecer objetivos claros y estratégicos desde el inicio del proceso participativo, considerando los recursos disponibles.
- **Priorización de la audiencia:** Se identificarán los actores clave que contribuyan de manera sustantiva al proceso, garantizando la inclusión de diversas edades, capacidades y contextos. Se incorporará a escuelas y actores locales que cuenten con la confianza de la comunidad.
- **Selección de métodos y herramientas:** Se dispondrá de metodologías, actividades y vocabulario adaptados a la edad y desarrollo cognitivo de los niños y niñas, ofreciendo herramientas diversas para facilitar la comunicación efectiva de sus perspectivas.
- **Facilitación para la participación efectiva:** Se capacitará previamente al equipo facilitador para generar entornos de confianza. Durante las sesiones, se debe mantener un equilibrio entre el aprendizaje, el diálogo y la escucha activa.
- **Transparencia y marco ético:** Se respetará la privacidad de los participantes mediante el consentimiento informado. Se deben transparentar las limitaciones del proyecto y se comunicarán oportunamente a la comunidad los hitos, las expectativas y los resultados.

Alianzas para facilitar la participación

En algunos casos, no es posible contar con recursos suficientes para desarrollar una participación efectiva, especialmente cuando los equipos son pequeños o no se cuenta con mucha experiencia trabajando junto a la comunidad. Cuando esto ocurre, se recomienda buscar apoyo en otras organizaciones o instituciones que puedan brindar asistencia para llevar a cabo estos procesos. Se deben definir los roles que ejercerá el equipo interno dentro del gobierno local y cuáles pueden cubrirse mediante alianzas externas. Estas alianzas pueden ser con organizaciones no gubernamentales, la academia e incluso otras instituciones del gobierno local (GDCl, 2026, pp. 64-65).

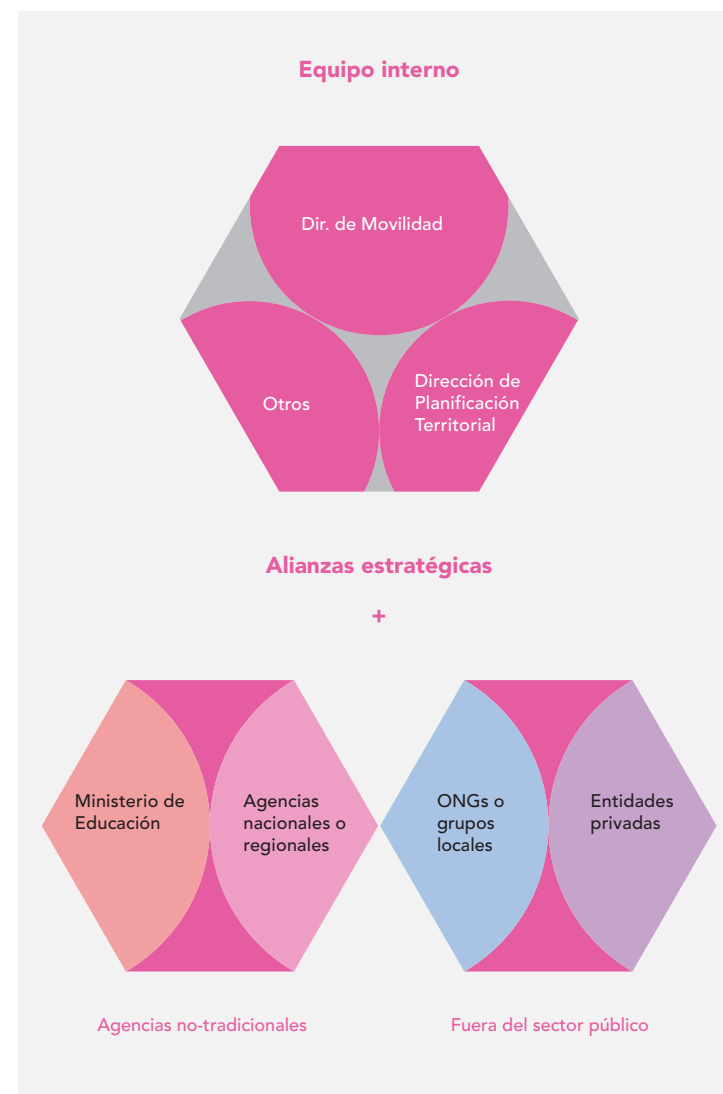


Gráfico 09. Alianzas estratégicas para la participación. Traducido de How to Implement Cycling Infrastructure, GDCl, 2026, pp. 64-65.

B6

Equipo de Trabajo

La implementación del Programa de Entornos Escolares Seguros requiere la participación coordinada de diversas dependencias municipales, empresas públicas, instituciones educativas y actores de la comunidad, quienes intervienen de manera complementaria en las distintas etapas del proceso, de acuerdo con sus competencias y responsabilidades.

La articulación entre estos actores permite integrar capacidades técnicas, operativas y sociales para el desarrollo de los proyectos, desde la priorización de los entornos escolares hasta el diseño, la implementación, la evaluación y la consolidación de las intervenciones permanentes.

A continuación se presentan de manera esquemática las principales etapas, actividades y actores participantes del programa. (ver página 40).

B7

Cronograma de Implementación

La siguiente tabla presenta un cronograma referencial para la planificación, diseño, implementación, evaluación y consolidación de un proyecto tipo, que sirve como herramienta de apoyo para la organización del trabajo y la programación de actividades.

La duración de cada etapa puede variar en función de factores como la complejidad de la intervención, el nivel de participación de la comunidad educativa, la disponibilidad de recursos humanos, técnicos y financieros, las condiciones del entorno y los plazos requeridos para la gestión administrativa e institucional. (ver página 41).

Equipo de Trabajo

1. Selección de Escuelas

- | | |
|--|-----------------|
| • 1.1. Análisis de la siniestralidad en los entornos escolares | • DGM EMOV EP |
| • 1.2. Revisión de los requerimientos de intervención | • DGM EMOV EP |
| • 1.3. Análisis de sitio | • DGM EMOV EP |

2. Diagnóstico del Entorno Escolar

- | | |
|--|--|
| • 2.1. Planificación de levantamiento de información | • DGM |
| • 2.2. Recolección de información en campo | • DGM EMOV EP Academia ONGs Ciudadanía |
| • 2.3. Implementación de talleres diagnóstico | • DGM DGPG Coord. EyG Academia ONGs |
| • 2.4. Desarrollo de informe de línea base | • DGM Academia |

3. Diseño de Intervención Piloto

- | | |
|---|----------------------------------|
| • 3.1. Definición de área de proyecto | • DGM |
| • 3.2. Implementación de talleres de codiseño | • DGM DGPG Coord. EyG ONGs |
| • 3.3. Diseño de anteproyecto | • DGM DGPT DGAHP |
| • 3.4. Validación de la propuesta | • DGM DGPG |
| • 3.5. Diseño de proyecto | • DGM |

4. Implementación

- | | |
|---|----------------------------------|
| • 4.1. Planificación de la intervención | • DGM EMOV EP |
| • 4.2. Talleres de educación vial | • EMOV EP |
| • 4.3. Implementación del proyecto | • DGM EMOV EP DGOP EMAC EP |
| • 4.4. Inauguración | • DGM DGCRC DGSC EMOV EP |
| • 4.5. Mantenimiento | • DGM EMOV EP |

5. Evaluación y Monitoreo

- | | |
|-----------------------------------|--|
| • 5.1. Medición de impacto | • DGM EMOV EP Academia ONGs Ciudadanía |
| • 5.2. Análisis de resultados | • DGM EMOV EP Academia |
| • 5.3. Presentación de resultados | • DGM DGPG Coord. EyG Academia ONGs |
| • 5.4. Monitoreo del programa | • DGM EMOV EP |

EMOV EP | Empresa Pública Municipal de Movilidad
 ONGs | Organizaciones No Gubernamentales
 DGPG | Dirección General de Participación y Gobernabilidad
 Coord. EyG | Coordinación de Equidad y Género
 DGPT | Dirección General de Planificación Territorial
 DGAHP | Dirección General de Áreas Históricas y Patrimoniales

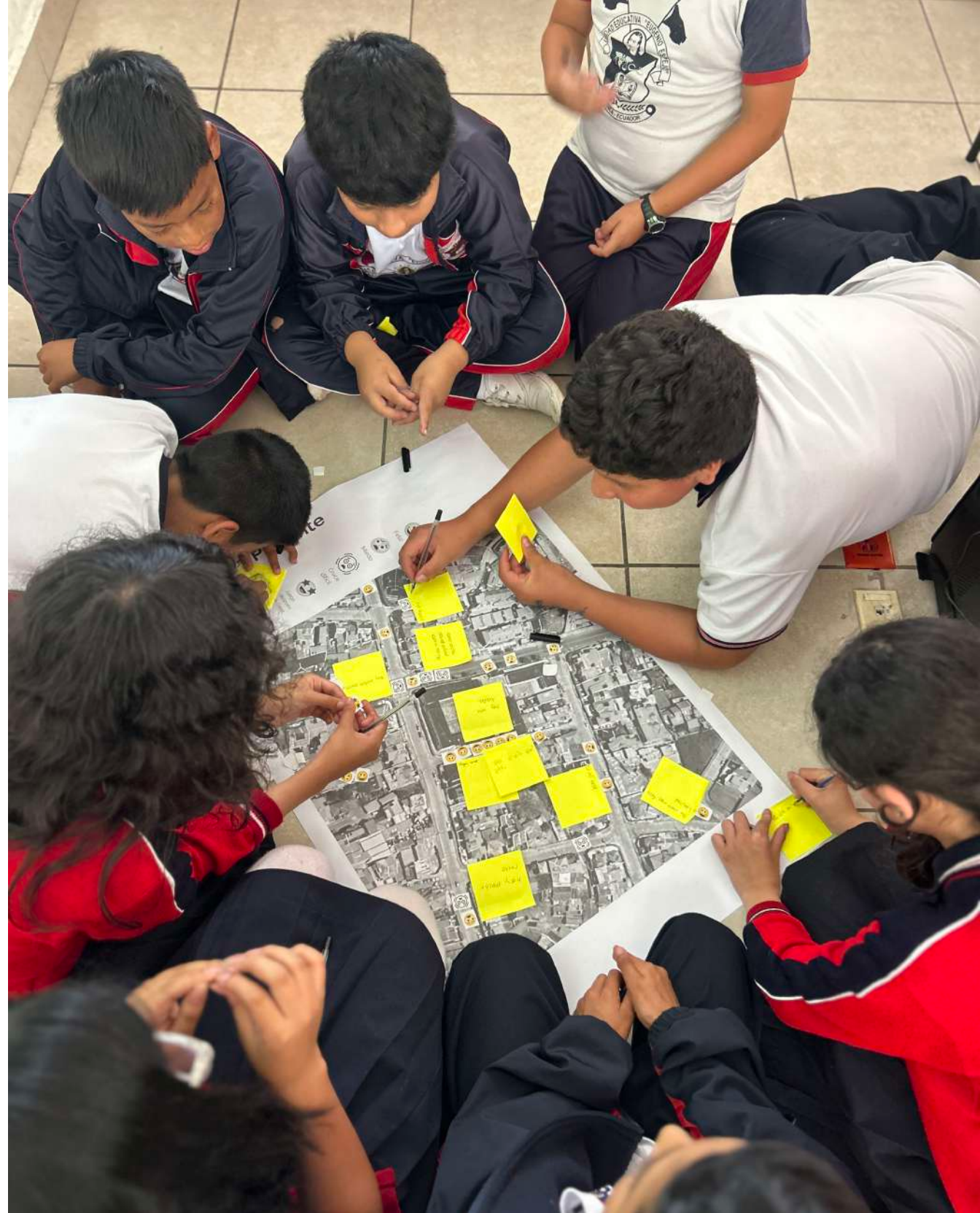
DGOP | Dirección General de Obras Públicas
 DGM | Dirección General de Gestión de Movilidad
 EMAC EP | Empresa Pública Municipal de Aseo de Cuenca
 DGCRC | Dirección General de Cultura, Recreación y Conocimiento
 DGSC | Dirección General de Comunicación

Cronograma de Implementación

	Mes 1	Mes 2	Mes 3	Mes 4	Mes 5	Mes 6	Mes 7
1. Selección de Escuelas							
1.1. Análisis de la siniestralidad en los entornos escolares							
1.2. Revisión de los requerimientos de intervención							
1.3. Análisis de sitio							
2. Diagnóstico del Entorno Escolar							
2.1. Planificación de levantamiento de información							
2.2. Recolección de información en campo							
2.3. Implementación de talleres diagnóstico							
2.4. Desarrollo de informe de línea base							
3. Diseño de Intervención Piloto							
3.1. Definición de área de proyecto							
3.2. Implementación de talleres de codiseño							
3.3. Diseño de anteproyecto							
3.4. Validación de la propuesta							
3.5. Diseño de proyecto							
4. Implementación y mantenimiento							
4.1. Planificación de la intervención							
4.2. Talleres de educación vial							
4.3. Implementación del proyecto							
4.4. Inauguración							
4.5. Mantenimiento							
5. Evaluación y Monitoreo							
5.1. Medición de impacto							
5.2. Análisis de resultados							
5.3. Presentación de resultados							
5.4. Monitoreo del programa							

C | Metodologías de Trabajo

El presente capítulo desarrolla las metodologías de trabajo para implementar las actividades descritas en el capítulo anterior y presenta los indicadores para la evaluación de los proyectos y el monitoreo del Programa de Entornos Escolares Seguros. Asimismo, incorpora **recomendaciones** para facilitar la aplicación de estas metodologías.



C1

Selección de Escuelas

La selección de escuelas constituye el primer paso para el desarrollo de los proyectos del programa. Esta etapa permite identificar y priorizar los entornos escolares, considerando la disponibilidad limitada de recursos y la necesidad de orientar las intervenciones hacia aquellos espacios en los que puedan generar un mayor impacto. Para ello, el proceso busca equilibrar la urgencia de intervención (siniestralidad), el interés y las necesidades de las escuelas (requerimientos) y las condiciones y oportunidades de transformación física (análisis de sitio). El proceso para la priorización de escuelas dentro del programa se describe a continuación:

Análisis de la siniestralidad en los entornos escolares

El análisis de siniestralidad permite **identificar los entornos escolares con mayor ocurrencia y gravedad de siniestros de tránsito que involucran personas fallecidas o heridas**.

El análisis se desarrolla a partir de los registros de siniestros e incidentes de tránsito proporcionados por la Gerencia de Control de la EMOV EP y adaptando los lineamientos establecidos en el documento *Criterios técnicos referenciales para la identificación de puntos críticos y negros de siniestros de tránsito en el Ecuador*, elaborado por la Agencia Nacional de Tránsito, con el objetivo de calcular un índice de severidad para cada entorno escolar de Cuenca que sirva como base para el proceso de priorización.

Información requerida

Para la aplicación de la metodología se requiere, como mínimo, la siguiente información:

1. Instituciones educativas: ubicación georreferenciada de las escuelas del cantón Cuenca.
2. Siniestros viales⁸: registro histórico de los siniestros que hayan ocasionado personas lesionadas o fallecidas, incluyendo, entre otros, los siguientes campos:
 - a. Datos generales del siniestro, como fecha, hora, ubicación, coordenadas, entre otros.
 - b. Tipo de siniestro y causa probable, como atropello y exceso de velocidad, respectivamente.
 - c. Consecuencias del siniestro, que incluyen el número de fallecidos y de lesionados.
 - d. Perfil del participante que incluya al menos la edad, el género y la condición de la víctima.

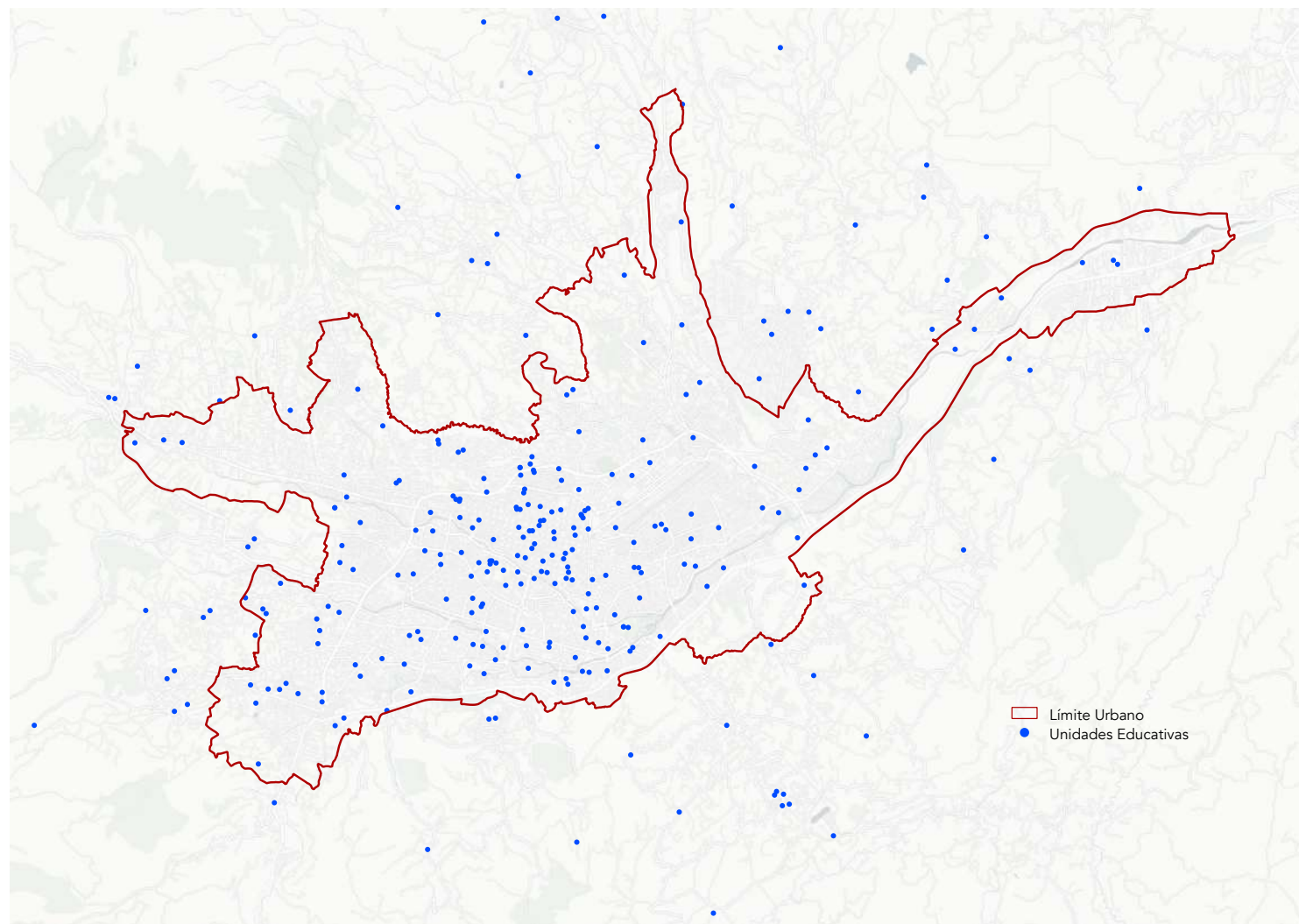
Metodología de priorización

Para realizar el cálculo del nivel de severidad de los entornos escolares se realizan las siguientes actividades:

8. En el caso de la ciudad de Cuenca, la Gerencia de Control de la Empresa Pública Municipal de Movilidad EMOV EP cuenta con bases de datos de siniestros e incidentes viales que incluyen eventos de tránsito con fallecidos y lesionados. Para este análisis se consideran ambas bases de datos.

Paso 1. Mapeo de instituciones educativas.

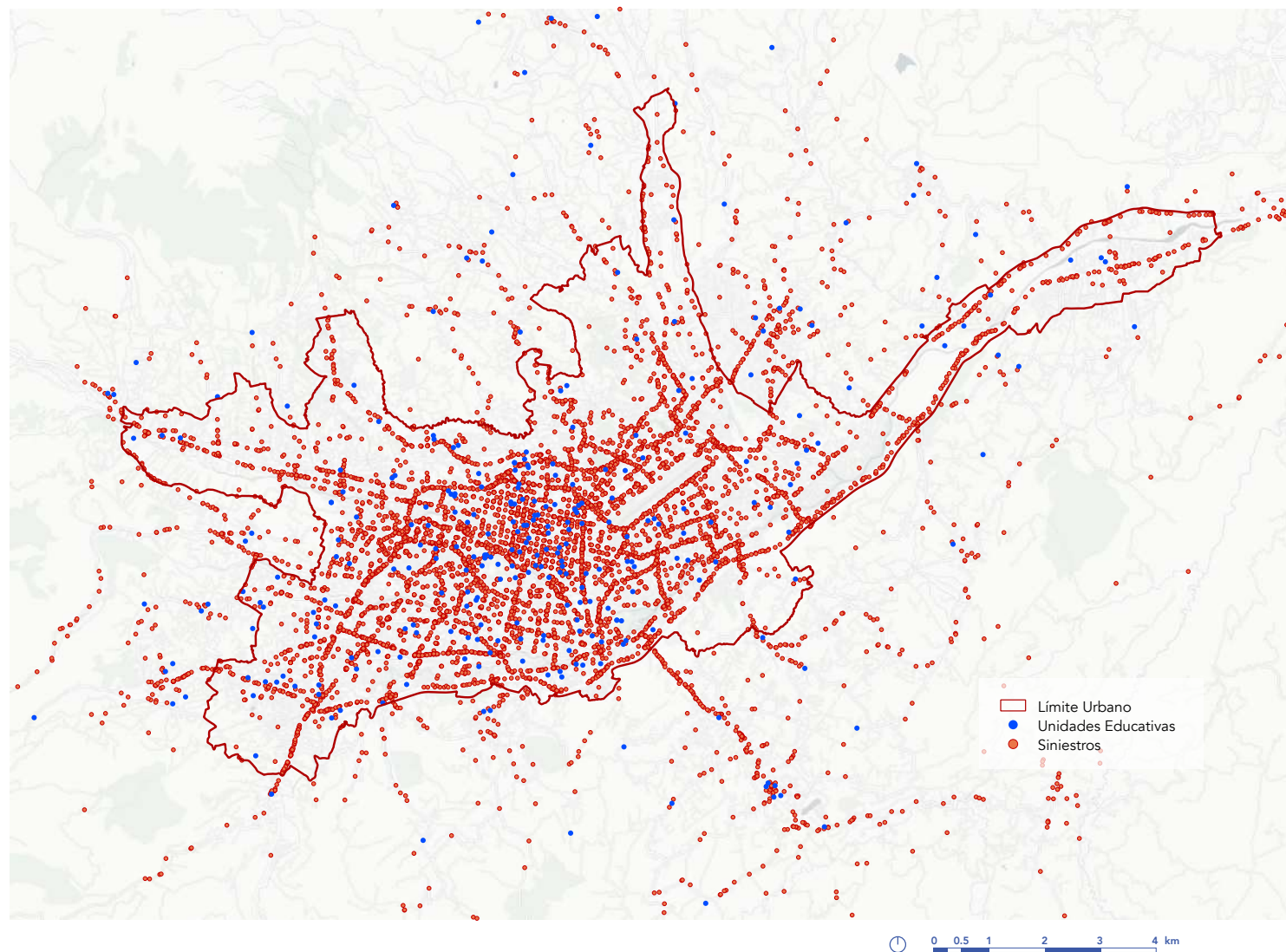
Se incorpora a un Sistema de Información Geográfica (SIG) la ubicación georreferenciada de las instituciones educativas.



Paso 1: Mapeo de las unidades educativas. Elaboración propia.

Paso 2. Mapeo de siniestros: Se incorpora la base histórica de siniestros de tránsito.

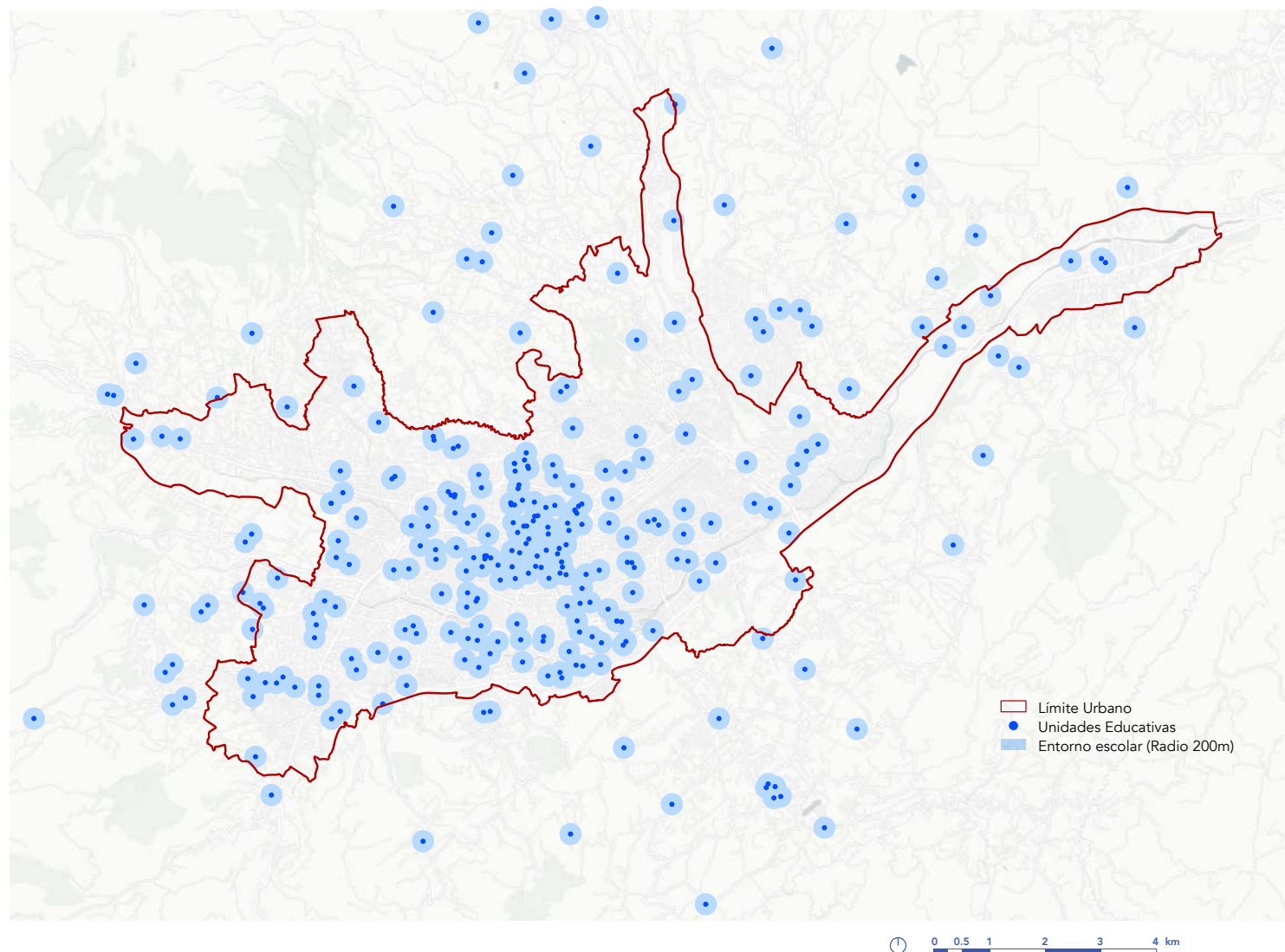
Se recomienda utilizar un período mínimo de cinco años para garantizar la representatividad del análisis.



Paso 2: Mapeo de los incidentes y siniestros de tránsito con lesionados y fallecidos (período entre 2021-2025). Elaboración propia.

Paso 3. Delimitación del entorno escolar:

Para cada institución educativa se define un área de análisis correspondiente a un radio⁹ de 200 m como mínimo, dentro del cual se identifican todos los siniestros registrados durante el período de análisis.



Paso 3: Delimitación del entorno escolar. Elaboración propia.

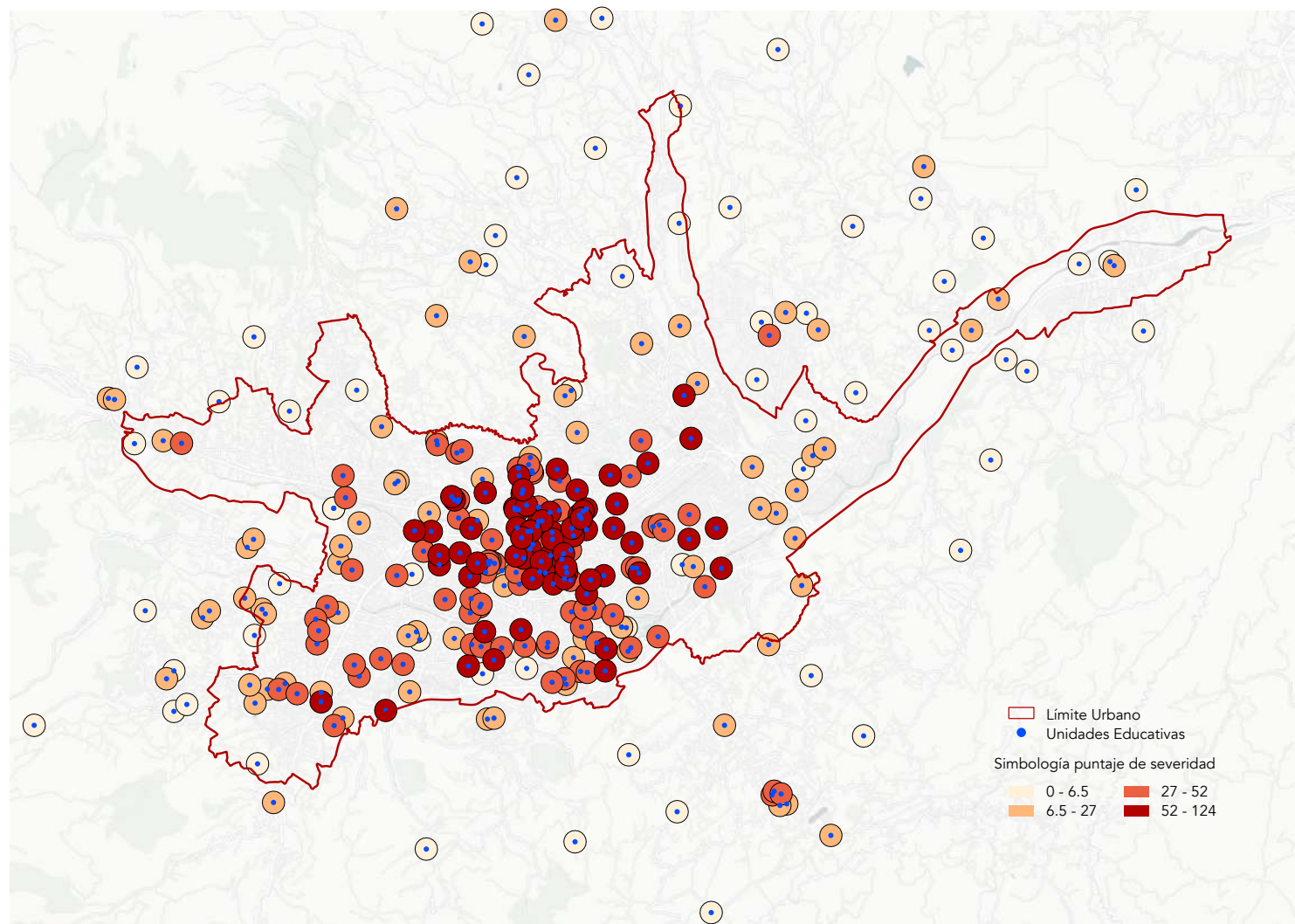
9. En el documento "Criterios técnicos referenciales para identificación de puntos críticos y negros de siniestros de tránsito en el Ecuador" se recomiendan 100 m para zonas urbanas y 500 para zonas rurales (pág 10). No obstante, se consideró este radio para ser consistente con la definición de entorno escolar presente en este documento.

Paso 4. Cálculo del nivel de severidad y priorización: Las escuelas se priorizan según su índice de severidad.

Para calcularlo, se suman los puntajes de todos los siniestros registrados en el entorno escolar y luego se clasifican en cuartiles. Los puntajes a considerar son los siguientes:

→ 3 puntos cuando el siniestro ha registrado al menos una persona fallecida.

→ 2 puntos cuando el siniestro ha registrado personas lesionadas.



Paso 4: Clasificación de las zonas escolares en cuartiles. Elaboración propia.

Requerimientos presentados por las instituciones educativas

Una vez definidas las zonas escolares con mayor índice de severidad, el siguiente paso consiste en identificar las escuelas que hayan presentado solicitudes de intervención a través de los canales oficiales del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Cuenca. Estos requerimientos permiten identificar las necesidades percibidas por la comunidad educativa y constituyen un indicador del interés y del compromiso institucional para participar en el desarrollo del proyecto.

Estos requerimientos forman parte de la Guía de Trámites y Servicios de la Dirección General de Gestión de Movilidad y pueden presentarse de manera digital, a través del Sistema de Gestión Documental del GAD Municipal del cantón Cuenca, o de forma presencial en las ventanillas de recepción documental. Como parte de la presente guía se incluye un modelo de oficio para la presentación de este tipo de requerimientos (ver D3 I Formularios, pág. 78).

Análisis de sitio

Un tercer y último paso comprende la visita técnica a los potenciales entornos escolares a intervenir, con el objetivo de verificar las condiciones actuales y evaluar el potencial de transformación del espacio, además de servir como insumo importante para la planificación posterior del levantamiento de información.

Durante esta visita se identifican aspectos preliminares relacionados con la infraestructura vial y peatonal, la configuración del espacio público, la movilidad vehicular y peatonal, las condiciones de accesibilidad, la existencia de conflictos de circulación y otros elementos que permitan determinar la viabilidad y el alcance de una futura intervención. Este proceso permite:

1. La construcción de un mapa base del área de intervención.
2. Identificar discrepancias entre la información cartográfica disponible y las condiciones observadas en campo, con énfasis en los elementos faltantes o que dificultan las oportunidades de los niños, niñas y cuidadores para moverse, pausar y estar en el entorno escolar.

3. Localizar los puntos potenciales de observación para el levantamiento de datos.
4. Documentar las condiciones iniciales del entorno escolar que servirán de línea de base para la evaluación.
5. Comunicar los cambios futuros derivados del proyecto de intervención.

Durante el análisis de sitio se recomienda levantar, como mínimo, la siguiente información:

- **Secciones viales:** número y ancho de los carriles, aceras, infraestructura ciclista (de existir), sentido de circulación y jerarquía de la vía.
- **Mobiliario urbano y vegetación:** ubicación de árboles, luminarias, botes de basura, bancas y demás elementos presentes en el espacio público.
- **Accesibilidad universal:** existencia y estado de las rampas peatonales y las aceras que respeten un ancho de circulación libre, sin obstrucciones, en concordancia con la normativa local.
- **Señalización vial:** horizontal y vertical existente.
- **Estacionamientos:** zonas de carga y descarga, áreas para el ascenso y descenso de estudiantes y espacios destinados al estacionamiento.
- **Paradas de transporte público**
- **Accesos a las edificaciones**
- **Cruces peatonales:** ubicación, dimensiones, tipo de infraestructura y distancias de cruce.

Se recomienda realizar este análisis durante los horarios de ingreso y salida de los estudiantes, con el propósito de reconocer las dinámicas de movilidad e identificar de manera preliminar situaciones de riesgo. Además, se debe realizar un registro fotográfico y audiovisual de los principales conflictos de movilidad, de las condiciones del espacio público y de otros aspectos relevantes que sirvan de insumo para la planificación del diagnóstico y el diseño de la intervención.

28



29



Imágenes 28 y 29. Entorno escolar Escuela Eugenio Espejo.

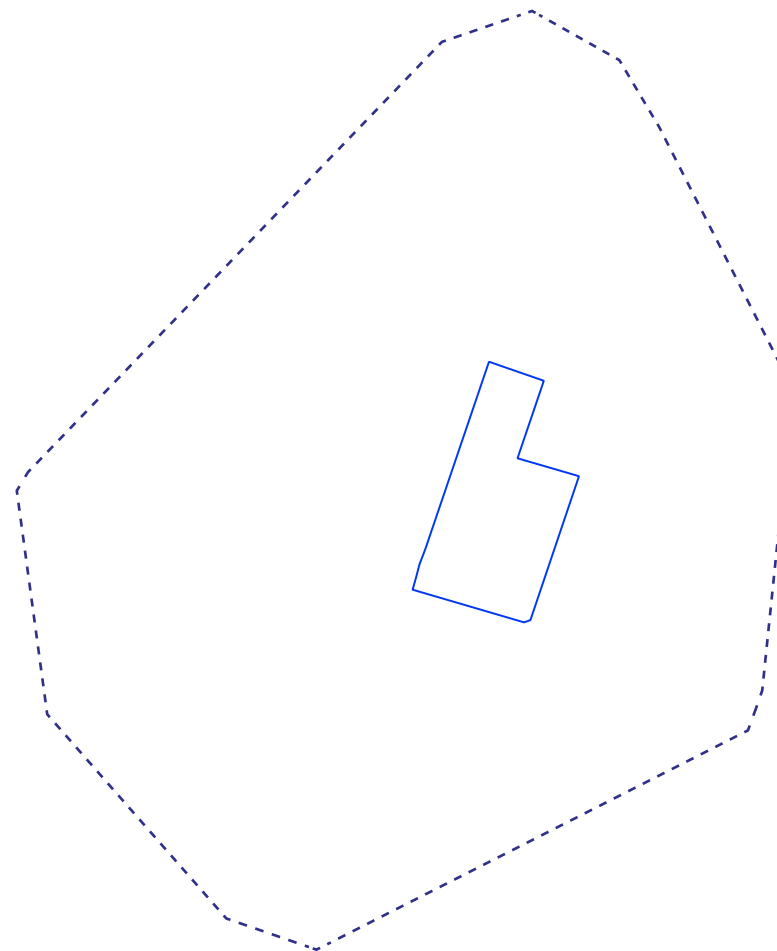
C2

Definición de área de proyecto

La delimitación del área de intervención no se limita a la proximidad de la institución educativa, sino que integra información sobre seguridad vial, conectividad, rutas habituales, equipamientos cercanos y percepciones de la comunidad, con el propósito de maximizar el impacto de las acciones implementadas.

Aunque los recursos, las condiciones del sitio y los procesos de ejecución influyen en el alcance final del proyecto, esta definición es clave para orientar el diseño de soluciones pertinentes y coherentes con los objetivos del programa.

Para delimitar el área de intervención se recomienda seguir el siguiente procedimiento:



Paso 1: Identificación del entorno escolar

Para definir un área inicial de análisis, se consideran la red vial, los principales accesos a la escuela, la conectividad peatonal y ciclista, los equipamientos cercanos y los recorridos habituales de la comunidad educativa. Esta delimitación puede apoyarse en herramientas de análisis espacial, como las isocronas, considerando un área de influencia basada en una distancia caminable de 200 m.



Paso 1: Identificación del entorno escolar. Elaboración propia.

Paso 2: Análisis de eventos de tránsito

Identificar, dentro del área de análisis, los siniestros e incidentes de tránsito con personas lesionadas o fallecidas, a fin de localizar los puntos críticos que deberán considerarse en el diseño de la intervención.



Paso 2: Análisis de eventos de tránsito. Elaboración propia.

Paso 3: Priorización de calles y espacios públicos

Seleccionar las calles y espacios públicos con mayor potencial de transformación, priorizando aquellos que:

- Se encuentran próximos a la institución educativa.
- Forman parte de los principales recorridos utilizados por la comunidad escolar.
- Conecten con otros equipamientos, espacios públicos o paradas de transporte público.
- Presenten oportunidades para mejorar la seguridad vial, la movilidad activa y la calidad del espacio público.

Como criterio general, se recomienda evitar incorporar calles sin salida, tramos inconexos o segmentos que no aporten continuidad a la red de movilidad.



Paso 3: Priorización de calles y espacios públicos

Paso 4: Validación con la comunidad educativa

Complementar el análisis técnico mediante talleres participativos con estudiantes, familias, personal docente y otros actores de la comunidad educativa, a fin de identificar rutas habituales, puntos de interés, conflictos de movilidad y oportunidades de mejora que contribuyan a definir el área de intervención final.

Asimismo, se recomienda considerar proyectos urbanos existentes o planificados en el área de análisis, con el propósito de favorecer la articulación de las intervenciones y fortalecer la conectividad del entorno escolar.



Paso 4: Validación con la comunidad educativa. Elaboración propia.

Paso 5: Definición del área de proyecto

A partir de los insumos desarrollados en los pasos anteriores, se define el área del proyecto para el diseño de la intervención.



Paso 5: Definición del área de proyecto. Elaboración propia.

C3

Evaluación de Proyectos

Conocer el impacto a largo plazo de un proyecto es esencial para determinar en qué medida la intervención ha logrado mejorar las condiciones que motivaron su implementación, como la falta de seguridad vial, de infraestructura adecuada o de espacios públicos de calidad. Asimismo, la evaluación de proyectos de entornos escolares nos permite (GDCl, 2024a):

- Visibilizar las necesidades de movilidad, seguridad, socialización, entre otras, de los niños, niñas y sus cuidadores en la ciudad.
- Identificar oportunidades de mejora en los proyectos piloto y generar evidencia que contribuya a su transformación en proyectos permanentes que consoliden los cambios alcanzados.
- Contextualizar las transformaciones del espacio público como intervenciones que promueven la mejora de la calidad de vida de las personas.

Para evaluar con éxito un proyecto, es necesario definir previamente los objetivos que se busca alcanzar y, a partir de ellos, establecer qué se va a medir, cuándo se realizará el levantamiento de información y cómo se aplicarán los procedimientos de medición. Esto permite mantener la consistencia metodológica entre las mediciones realizadas antes y después de la intervención.

En definitiva, la evaluación de proyectos debe considerar tanto los cambios físicos o de infraestructura como los cambios en el uso y la función de la calle, para entender cómo cambian las dinámicas de los usuarios y los impactos de la intervención a largo plazo, relacionados con los objetivos de políticas públicas como la seguridad vial, la salud y la movilidad, entre otros (GDCl, 2024a, pp.16).

¿Qué medir?: Objetivos, variables e indicadores

La definición de las variables e indicadores utilizados para evaluar el éxito de los proyectos se basa en los objetivos del Programa de Entornos Escolares Seguros. Para su selección, también se consideró la experiencia previa en evaluación desarrollada en el marco del programa y, en particular, el trabajo realizado durante la asistencia técnica de GDCl como parte del Leadership Accelerator del programa Streets for Kids.

Este proceso permitió seleccionar variables e indicadores que pueden medirse de manera consistente en los proyectos del programa, considerando las capacidades técnicas y los recursos disponibles de las instituciones participantes. Estos indicadores permiten evaluar los cambios físicos de la infraestructura, los cambios de uso y de función del espacio público, es decir, cómo se utiliza la calle posterior a la intervención, y las percepciones de los usuarios (GDCl, 2024a, pp.16).

En la siguiente imagen se presentan las principales variables e indicadores de evaluación de los proyectos:

VARIABLES	INDICADORES
 SEGURIDAD VIAL 1. Velocidades vehiculares 2. Uso de aceras 3. Cruces peatonales 4. Líneas de deseo peatonal 5. Distancia de cruce peatonal 6. Percepción de seguridad vial	1.1. Vehículos que circulan por encima del límite de velocidad (>20 km/h) (%) 1.2. Velocidad de operación (percentil 85) (km/h) 2.1. Peatones que utilizan la infraestructura peatonal (%) 2.2. Niños, niñas y adolescentes que utilizan la infraestructura peatonal (%) 3.1. Peatones que utilizan el cruce peatonal para cruzar la calle (%) 3.2. Niños, niñas y adolescentes que utilizan el cruce peatonal para cruzar la calle (%) 4.1. Número de puntos de cruce informal 5.1. Distancia promedio de cruce peatonal (m) 5.2. Reducción de la distancia de cruce peatonal (%) 6.1. Nivel de percepción de seguridad al caminar 6.2. Nivel de percepción de seguridad al cruzar la calle 6.3 Nivel de confianza para permitir desplazamientos activos
 MOVILIDAD ACTIVA 1. Aforos multimodales 2. Espacio recuperado para peatones 3. Tramos de ciclovía implementados 4. Movilidad hacia la escuela	1.1. Número de usuarios por modo de transporte 1.2. Reparto modal de desplazamientos (%) 1.3. Desplazamientos realizados en modos activos (peatón y bicicleta) (%) 2.1. Superficie de espacio público recuperado para uso peatonal (m²) 2.2. Incremento de la superficie destinada al peatón (%) 3.1. Longitud de infraestructura ciclista implementada o mejorada (km) 4.1. Reparto modal de desplazamientos hacia la escuela (%) 4.2. Tiempo promedio de viaje a la institución educativa (min) 4.3. Nivel de autonomía en los desplazamientos escolares
 BIENESTAR SOCIAL 1. Mapeo de actividades 2. Área de juego 3. Interacción social 4. Juego	1.1. Número total de actividades registradas en el espacio público 1.2. Distribución de las actividades observadas (%) 1.3. Cuidadores que realizan actividades en el entorno escolar (%) 1.4. Niños, niñas y adolescentes que realizan actividades en el entorno escolar (%) 2.1. Superficie de áreas de juego implementadas (m²) 3.1. Frecuencia de interacciones sociales en el entorno escolar 3.2. Interacción entre los distintos grupos de la comunidad educativa 4.1. Frecuencia de juego en el entorno escolar 4.2. Personas con quienes niñas y niños juegan habitualmente 4.3. Tipo de juegos realizados en el entorno escolar

Gráfico 10. Objetivos, variables e indicadores de Programa de Entornos Escolares Seguros.

¿Cuándo medir?: antes, durante y después

Una vez definidas las variables de análisis, se debe formular un plan que contemple su medición en distintos momentos: antes, durante y después. Los cambios entre estos momentos evidencian los impactos generados por el proyecto (GDCI, 2024a).

Medir antes de implementar el proyecto para:

- Comprender el sitio, identificar las necesidades y los obstáculos de la comunidad y definir la visión del proyecto.
- Establecer datos de referencia ("antes") recopilados bajo las mismas condiciones y en los mismos lugares donde se medirá el impacto futuro ("después").
- Documentar el estado inicial mediante fotografías del "antes" para visibilizar el cambio.

Medir durante o inmediatamente después de implementar el proyecto para:

- Comunicar los resultados preliminares y las reacciones a la comunidad.
- Registrar los cambios físicos y operacionales tras la intervención, incluyendo fotografías del "durante".
- Refinar la propuesta a partir de las nuevas observaciones en campo y construir la base técnica y social para avanzar hacia una obra definitiva.

Medir semanas, meses o años después de implementar el proyecto para:

- Medir los cambios en el uso, el funcionamiento y la percepción del espacio a lo largo del tiempo.
- Cuantificar los impactos a largo plazo, como la reducción de los siniestros viales o la mejora de la calidad del aire.
- Generar insumos técnicos para ajustar normativas y guiar futuros proyectos similares.
- Consolidar la evidencia técnica que justifique la ejecución de intervenciones permanentes.

Aunque lo recomendable es que la evaluación se realice en múltiples oportunidades a lo largo de la vida de un proyecto, al menos debería considerarse una evaluación posterior, una vez que haya transcurrido tiempo suficiente para que se reflejen las nuevas dinámicas en el entorno escolar.

Recomendaciones



- Es necesario definir una estrategia temporal para la recolección de datos y familiarizarse previamente con el entorno para determinar los momentos óptimos de medición. Por ejemplo, registrar las actividades de juego únicamente durante los períodos de alta presencia infantil.
- El levantamiento de información debe alinearse con la dinámica escolar para obtener datos representativos y precisos, minimizando las interrupciones en las rutinas de la comunidad educativa.
- Dado que el funcionamiento varía entre instituciones educativas, se requiere verificar la diversidad de horarios y jornadas o el uso de instalaciones en fines de semana, adaptando el levantamiento para capturar de forma precisa las distintas dinámicas.
- Los aforos peatonales y vehiculares deben realizarse durante las horas de entrada y salida de la escuela para registrar la congestión, los riesgos y las maniobras peligrosas inmediatas. Por el contrario, la medición de velocidades debe programarse en horas valle o los fines de semana, cuando el menor flujo de tráfico facilita aceleraciones riesgosas.

¿Cómo medir?: Talleres participativos, encuestas y observación en campo

Encuestas

Las encuestas son una herramienta valiosa para conocer las percepciones, opiniones y experiencias de niñas, niños y cuidadores sobre las condiciones actuales del entorno escolar y los posibles efectos de las intervenciones. Además de permitir la recolección de datos, constituyen una oportunidad de participación que permite a la comunidad conocer e incidir en un proyecto futuro y, muchas veces, visibilizan la ausencia de datos sobre la movilidad y el uso del espacio público por parte de niñas, niños y sus cuidadores.

En síntesis, las encuestas nos permiten:

- Guiar la toma de decisiones sobre el diseño del proyecto, identificando las condiciones actuales y su impacto en los distintos actores.
- Completar los datos observados en campo con las percepciones, opiniones y experiencias de las personas que utilizan cotidianamente los entornos escolares.
- Medir el nivel de aceptación y de apoyo al proyecto, generando evidencia que sustente la consolidación de las intervenciones temporales en soluciones permanentes.

En los anexos (ver pág. 85) se puede encontrar un formato de encuesta sugerido para levantar información cualitativa para evaluar un proyecto.

Recomendaciones



Capturar las percepciones, ideas, opiniones y testimonios de las niñas, niños y sus cuidadores requiere una mirada estratégica sobre quiénes encuestar, cómo y dónde, para recoger las voces de todos los miembros de la comunidad, en especial en el entorno escolar. Para lograrlo, se recomienda lo siguiente (GDCI, 2024a, pp.58-61):

- Se deben precisar los objetivos de la encuesta: el levantamiento de percepciones, patrones de comportamiento, hábitos de movilidad, entre otros.
- Cuando el instrumento se dirija a niñas y niños, se utilizará un lenguaje accesible e incorporarán apoyos gráficos, pictogramas o escalas visuales para facilitar la comprensión y la respuesta.
- Se formularán preguntas cerradas y de fácil tabulación, priorizando un cuestionario corto y conciso.
- Se podrán generar alternativas para recopilar los datos (p. ej., durante las clases, mediante un panel interactivo, etc.).
- Se debe realizar una prueba de la encuesta, para verificar que la formulación de las preguntas, su extensión y los tiempos de respuesta se adapten a las capacidades y necesidades de la población objetivo.
- Los datos de niñas, niños y adolescentes deben tratarse con especial cuidado. Se solicitará obligatoriamente el consentimiento informado de la persona cuidadora, conforme al marco legal y normativo aplicable.



Imagen 30. Durante el proyecto en la escuela Eugenio Espejo, las encuestas se realizaron en clase, en el laboratorio de computación.

Talleres Participativos

Los talleres participativos son instancias de trabajo colaborativo con la comunidad escolar: niñas, niños, cuidadores, profesores y vecinos— que permiten complementar las observaciones técnicas de campo con las percepciones, emociones y experiencias directas de quienes viven a diario el entorno escolar.

A diferencia de las encuestas, que priorizan la recolección estructurada de datos individuales, los talleres participativos favorecen la construcción colectiva de conocimiento mediante dinámicas lúdicas y de sensibilización, lo que permite recabar información cualitativa difícil de obtener con otros instrumentos.

Los talleres participativos permiten:

- Conocer de primera mano las emociones, percepciones y experiencias de niñas, niños y cuidadores en el entorno escolar.
- Sensibilizar a la comunidad educativa, a los cuidadores y a los equipos técnicos sobre las condiciones de accesibilidad, seguridad y convivencia del entorno, incluyendo la perspectiva propia de la niñez.
- Fortalecer la apropiación del proceso de diagnóstico y evaluación mediante la integración activa de la comunidad escolar en la generación de información.
- Recoger insumos cualitativos —mapas, narrativas, testimonios y reflexiones grupales— que complementan los datos cuantitativos recolectados en campo.



Imagen 31. Taller participativo Escuela Pinceles y Margaritas [2023]
Fuente: Huasipichanga

Recomendaciones



La organización de talleres participativos con niñas, niños y sus cuidadores requiere una mirada estratégica sobre a quién convocar, cómo desarrollar la sesión y qué información priorizar. Se recomienda:

- Definición del objetivo: Se debe definir si la dinámica busca levantar percepciones, sensibilizar a la comunidad o validar hallazgos técnicos.
- Diseño para la audiencia: Se utilizarán materiales lúdicos, visuales o pictográficos al trabajar con niños, niñas y adolescentes, adaptando el lenguaje a cada grupo etario.
- Logística y aforo: Se considerará el espacio disponible, el tiempo de la sesión y el número de facilitadores necesarios para el acompañamiento.
- Preparación de materiales: Se dispondrá previamente de mapas base, notas adhesivas, elementos lúdicos u otros instrumentos requeridos.
- Documentación de la sesión: Se registrarán fotografías, mapas resultantes y notas de las conversaciones para su análisis posterior.
- Prueba piloto: Se realizará para asegurar que los tiempos y las actividades se adapten a la población objetivo.
- Consideraciones éticas: Se solicitará el consentimiento informado del cuidador al trabajar con NNA, a fin de garantizar un entorno seguro durante la sesión.
- Inclusión y accesibilidad universal: Para garantizar la participación efectiva de las personas con discapacidad, se deberán implementar adaptaciones metodológicas y ajustes razonables que aseguren la incorporación de sus necesidades en las fases de diagnóstico y de diseño urbano.

Descripción metodológica

A continuación se presenta una breve síntesis de los diversos tipos de talleres participativos empleados en el marco de desarrollo del Programa de Entornos Escolares Seguros¹⁰:

	TALLER DIAGNÓSTICO	TALLER DE CODISEÑO	TALLER DE VALIDACIÓN
OBJETIVOS	Conocer percepciones, emociones y experiencias de niños, cuidadores y comunidad escolar sobre el entorno; sensibilizar sobre seguridad y accesibilidad infantil	Recopilar las ideas y prioridades de la comunidad para orientar el diseño de la intervención.	Presentar el anteproyecto a la comunidad e instituciones y recoger retroalimentación para ajustarlo.
INFORMACIÓN A RECOLECTAR	Mapas de emociones, narrativas, percepciones sobre riesgos y accesibilidad.	Ideas, preferencias y propuestas de diseño de los participantes.	Observaciones, comentarios y sugerencias sobre el anteproyecto.
APORTES AL DESARROLLO DEL PROYECTO	Insumo clave para el informe de línea base y la definición del alcance del proyecto.	Base para la elaboración del anteproyecto de intervención.	Ajustes al diseño antes de pasar al diseño final.
IDEAS DE ACTIVIDADES	Mapa parlante; recorrido guiado con periscopios.	Maquetas o dibujos colaborativos; votación/priorización de ideas.	Presentación del anteproyecto con planos; conversación grupal de retroalimentación.

10. Para más información sobre participación con niños, niñas y adolescentes, revisar las guías How to Engage Kids in Street Design de GDCI, y el Manual de Pedagogía Urbana de Huasipichanga.

Caso de Estudio #1

Pinceles y Margaritas [2023]

Recorrido guiado por el Entorno Escolar

Asistentes: 14 niños y niñas

En la escuela Pinceles y Margaritas se realizó una salida pedagógica con niñas y niños de tres años a un parque cercano, con el objetivo de fortalecer su vínculo con el entorno inmediato y promover la exploración, el diálogo y la percepción de seguridad vial. Durante el recorrido se recolectó información sobre sus percepciones y experiencias a partir de actividades relacionadas con la salud, estimulación, protección y soporte, así como de las conversaciones espontáneas sobre los elementos que observaban, como árboles, viviendas y sonidos. En el parque, mediante una versión modificada del juego Simón Dice, también se observaron aspectos relacionados con la atención, el seguimiento de instrucciones, la motricidad gruesa y la interacción con el espacio y otros niños. La información obtenida permitió sistematizar estos recorridos y generar insumos sobre la relación de los niños con su entorno escolar, aportando a la construcción de un recurso didáctico para comparar y orientar futuras salidas pedagógicas.



Imagen 32. Estudiantes de Pinceles y Margaritas realizando recorridos por el contexto escolar antes de la intervención. Imagen 33. Estudiantes de Pinceles y Margaritas realizando recorridos por el contexto escolar post implementación.

Caso de Estudio #2

Unidad Educativa Eugenio Espejo [2026]

Mapa Parlante

Asistentes: 24 niños y niñas

Durante el taller de diagnóstico, niñas y niños de entre 8 y 12 años de la institución Eugenio Espejo mapearon su entorno escolar, identificando los lugares que les generaban alegría y aquellos que percibían con miedo. Mediante el uso de post-its y pictogramas sobre un mapa parlante, expresaron las principales causas asociadas a estas emociones, lo que permitió recoger información sobre sus experiencias cotidianas durante los trayectos escolares e identificar puntos críticos de percepción de inseguridad que no siempre son visibles en los levantamientos técnicos. Esta información permitió incorporar la perspectiva infantil al diagnóstico y comprender con mayor profundidad las condiciones de seguridad percibidas en el entorno escolar, tomando como referencia la metodología de Pedagogía Urbana desarrollada por la consultora urbana Huasipichanga.

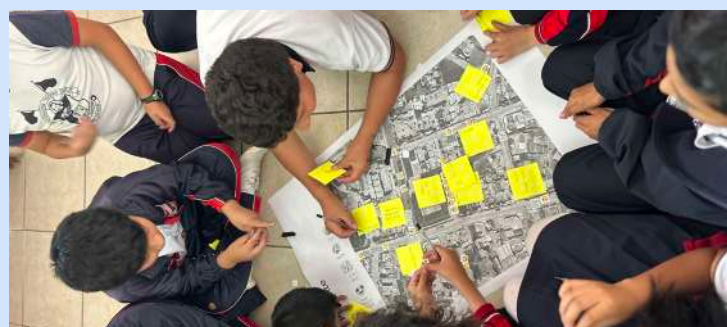
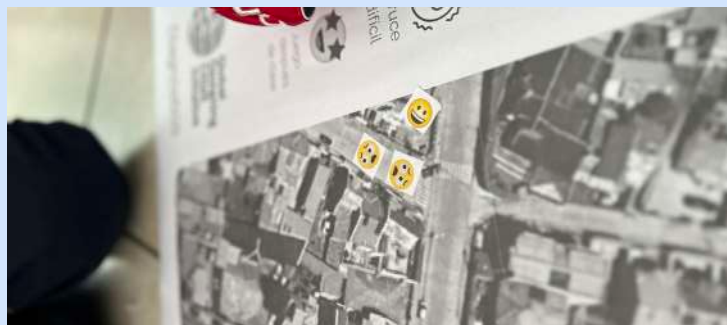


Imagen 34. Incorporación de las emociones en el entorno escolar a partir de la percepción de los estudiantes. Imagen 35 Trabajo conjunto entre estudiantes de 8 a 12 años sobre el mapa parlante.

Observación en campo

La observación en campo comprende un conjunto de técnicas que permiten observar y registrar sistemáticamente información directa sobre las dinámicas del entorno escolar, con el propósito de evaluar el impacto de las intervenciones en diversas dimensiones, como el comportamiento del tránsito, la seguridad y la experiencia de los usuarios, entre otras (GDCl, 2024a, pp. 54).

Recomendaciones



El levantamiento de datos es un proceso planificado cuya aplicación debe mantener criterios consistentes a lo largo del tiempo. Para realizarlo de forma adecuada, se recomienda:

- Identificar los recursos necesarios: al planificar la observación en campo, se deben considerar los recursos humanos, financieros y materiales para obtener la información, priorizando las variables que permitan evaluar y comunicar los resultados del proyecto.
- Implementar una metodología de registro coherente: las observaciones en campo deben seguir un proceso uniforme, manteniendo los días, horarios y el modo de registro tanto para el 'antes' como para el 'después' de la implementación del proyecto.
- Definir el tiempo de registro: se recomienda registrar la información a intervalos de 15 minutos y luego multiplicarla por 4 para extrapolar los valores a la hora cuando no sea posible hacer el registro por más tiempo.

Para más información sobre las metodologías, el tiempo de registro y otras consideraciones para la recolección de información, consulte el siguiente apartado sobre Variables de Evaluación.

A continuación, se presentan las metodologías de levantamiento y registro de información necesarias para la evaluación de los indicadores definidos en este capítulo.

Variables de Evaluación

A continuación, se presentan las variables utilizadas para evaluar los proyectos del Programa de Entornos Escolares Seguros de Cuenca. Para cada variable, ya sea esta cualitativa o cuantitativa, se incluye:

- Definición y objetivo de la variable.
- Metodología para la recolección de información cuantitativa.
- Preguntas sugeridas para variables cualitativas.

En los Anexos (ver D3 I Formularios, pág. 78) se incluyen los formularios para el levantamiento de información de cada variable.



Velocidades vehiculares

La velocidad de circulación es uno de los principales factores asociados a la ocurrencia y la gravedad de los siniestros de tránsito, especialmente en entornos escolares, donde hay una alta presencia de peatones y ciclistas. Su medición permite evaluar si las velocidades de operación son compatibles con las condiciones de seguridad requeridas en estos espacios y determinar la efectividad de las intervenciones implementadas para la gestión de la velocidad.

Por qué medir

- Para identificar las condiciones del sitio donde los vehículos circulan a altas velocidades.
- Para caracterizar los distintos tipos de vehículos que circulan en el entorno escolar.
- Para determinar si las velocidades de circulación son adecuadas a las características del entorno.

Cómo medir

- Selección de los puntos de medición. Se deben considerar los puntos con mayor presencia de siniestros, donde las condiciones de infraestructura facilitan la conducción a altas velocidades (p. ej., vías anchas), así como los identificados mediante las observaciones realizadas durante el diagnóstico técnico y los procesos participativos.
- Levantamiento de información. Se debe registrar la velocidad de circulación mediante radares de velocidad u otros dispositivos

de medición debidamente calibrados. Los registros deben identificar el tipo de vehículo (p. ej., carros, autobuses, motos, camiones, etc.) y realizarse en distintos períodos, incluidos los horarios de ingreso y salida escolar o las horas valle, para capturar una muestra representativa de las condiciones de operación.

→ Tamaño mínimo de muestra. Se recomienda registrar al menos 100 vehículos en cada punto de medición para asegurar la significancia estadística.



Imagen 34. Registro de velocidades vehiculares.

Recomendaciones



Ubicar el equipo de medición de modo que no sea fácilmente visible para los conductores ni altere su comportamiento habitual.

- Realizar las mediciones en vehículos que circulen de forma individual y en condiciones de flujo libre.
- Verificar previamente el correcto funcionamiento y la calibración del equipo utilizado.
- Registrar las condiciones de la medición, incluyendo la fecha, la hora, las condiciones climáticas y la ubicación del punto de control.



Uso de aceras

La disponibilidad de aceras continuas, accesibles y libres de obstáculos garantiza desplazamientos peatonales seguros, especialmente en los entornos escolares, donde hay una elevada presencia de niñas, niños y adolescentes. Al evaluar el uso de la infraestructura peatonal existente, es posible identificar la necesidad de ampliar las aceras, eliminar obstáculos o mejorar la accesibilidad, entre otras intervenciones orientadas a fortalecer la seguridad y la comodidad de los desplazamientos peatonales.

Por qué medir

- Para registrar los volúmenes peatonales en entornos escolares, con énfasis en niñas, niños y adolescentes.
- Para determinar si la infraestructura existente es adecuada.
- Para evaluar la exposición al riesgo de los peatones.

Cómo medir

- Selección de los puntos de observación. Identificar las vías y tramos de análisis en el área de estudio, considerando el diagnóstico técnico, los puntos de concentración de siniestros y las observaciones de la comunidad educativa.
- Levantamiento de información. Establecer una línea de conteo imaginaria y registrar, durante 15 minutos, a todas las personas que la crucen.
- Clasificación de los peatones. Para cada registro, identificar el grupo etario, el género y el espacio utilizado para el desplazamiento, diferenciando entre quienes circulan por la acera y quienes lo hacen fuera de la infraestructura peatonal. En zonas de alto flujo peatonal, se deberá priorizar la información relevante para el objetivo del proyecto.

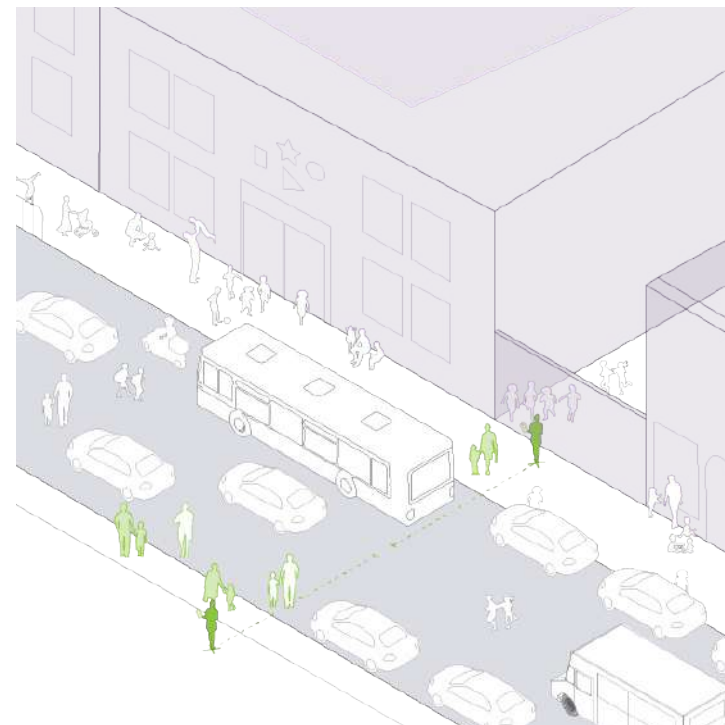


Gráfico 11. Registro de 'Uso de Aceras'. Fuente: GDCL, 2024a, pp. 123.

Recomendaciones



- En vías con alta demanda peatonal, se debe disponer de un observador en cada lado de la calle para facilitar el registro y reducir errores de conteo.
- Cuando las condiciones lo permitan, se puede complementar el levantamiento con registros fotográficos o videográficos que faciliten la validación posterior de la información recolectada.
- Se debe procurar que los registros audiovisuales permitan diferenciar las características necesarias para la clasificación de los usuarios, respetando en todo momento la normativa vigente en materia de protección de datos y privacidad.



Cruces peatonales

Los cruces peatonales son fundamentales para la movilidad peatonal segura, ya que constituyen puntos de interacción entre peatones y vehículos, especialmente en los entornos escolares, paradas de transporte público y otros equipamientos urbanos que generan una alta demanda peatonal.

Cuantificar y caracterizar los desplazamientos peatonales en los principales puntos de cruce del área de intervención permite evaluar la funcionalidad de la infraestructura existente e identificar necesidades de mejora, adecuación o la implementación de nuevos cruces.

Por qué medir

- Para medir el volumen peatonal en los cruces.
- Para identificar dónde es necesario mejorar o modificar los cruces existentes o implementar nuevos.
- Para observar si las distancias de cruce son adecuadas y su impacto en el confort al cruzar (p. ej., si los peatones caminan o corren para cruzar).

Cómo medir

- Selección de los puntos de observación. Identificar los principales puntos de cruce peatonal dentro del área de intervención, considerando los puntos de concentración de siniestros, los recorridos habituales de la comunidad educativa, las líneas de deseo, las observaciones de campo y los resultados de los procesos participativos.
- Levantamiento de información. Definir el sentido del cruce a evaluar y registrar, durante 15 minutos, a todas las personas que crucen la vía.
- Clasificación de los peatones. Para cada registro, identificar el grupo etario, el género y si el cruce se realiza dentro de un cruce peatonal formalmente establecido o fuera de este.

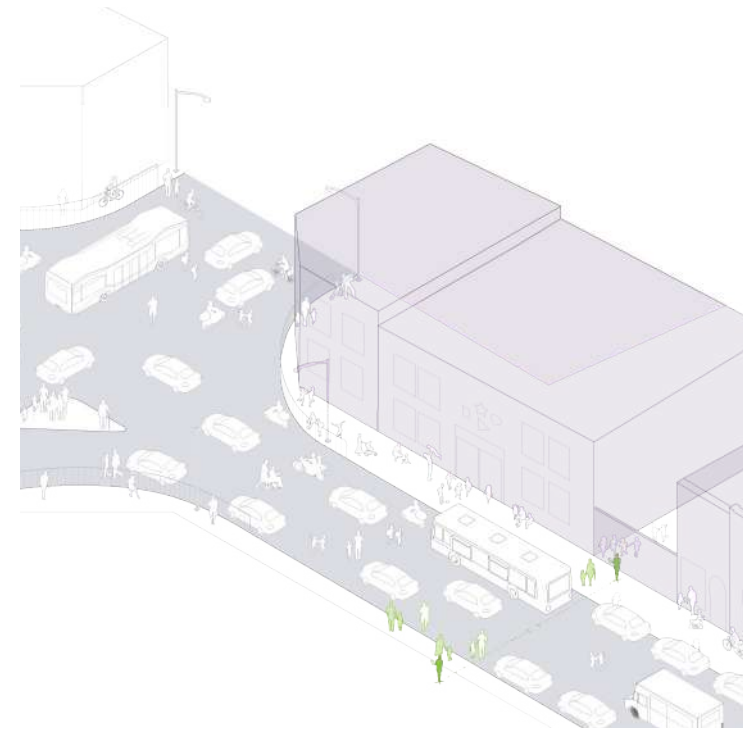


Gráfico 12. Registro de 'Cruces peatonales'. Fuente: GDCI 2024a, pp. 125.

Recomendaciones



- En puntos de cruce con elevada afluencia peatonal, se recomienda disponer de un observador en cada lado de la vía para facilitar el registro y minimizar errores de conteo.
- En intersecciones semaforizadas, el período de observación debe ajustarse al número de ciclos completos de la fase semafórica (p. ej., para un ciclo de 1,5 minutos, se registrarán 10 ciclos completos en un intervalo de 15 minutos).
- Cuando las condiciones lo permitan, el levantamiento puede complementarse con registros fotográficos o videográficos para facilitar la validación posterior de los datos recolectados.



Líneas de deseo peatonal

Las líneas de deseo representan los trayectos preferidos por los peatones en sus desplazamientos cotidianos. Su identificación permite evidenciar puntos en los que las personas cruzan la vía y que pueden o no coincidir con la infraestructura existente.

Por qué medir

- Para identificar dónde es necesario implementar o mejorar la infraestructura peatonal, especialmente en tramos a mitad de cuadra e intersecciones.
- Para mejorar el acceso a destinos con alto flujo peatonal.
- Para documentar los cruces peatonales sin protección y evidenciar la exposición al riesgo.

Cómo medir

- Selección del área de observación. Se deberán identificar los sectores con mayor actividad peatonal dentro del área de intervención, considerando el diagnóstico técnico, los recorridos habituales de la comunidad educativa y las observaciones realizadas durante las visitas de campo y los procesos participativos.
- Registro de trayectorias. Sobre un plano o fotografía aérea del área de estudio, se registrarán durante un período de 15 minutos las trayectorias realizadas por los peatones, identificando los recorridos y puntos de cruce más utilizados.
- Identificación de líneas de deseo. Se analizarán los recorridos registrados para identificar las trayectorias predominantes y los puntos con alta concentración de cruces peatonales o de desplazamientos que no coinciden con la infraestructura disponible.

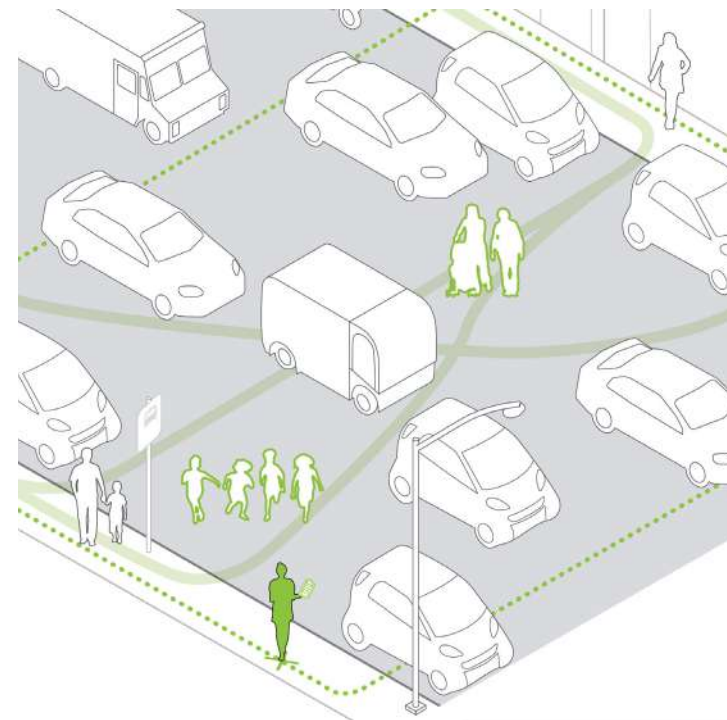


Gráfico 13. Registro de 'Líneas de deseo peatonales'. Fuente: GDCl, 2024a, pp. 129.

Recomendaciones



- Se deberán utilizar planos o fotografías aéreas de alta resolución que permitan cartografiar con precisión las trayectorias observadas en campo.
- Cuando las condiciones del entorno lo permitan, el levantamiento se complementará con registros videográficos para facilitar el análisis posterior y minimizar posibles errores de observación.
- Las observaciones deben realizarse durante los horarios de ingreso y salida de la institución educativa, cuando se concentra la mayor afluencia peatonal.



Distancia de cruce peatonal

La distancia de cruce peatonal es la longitud que debe recorrer una persona para cruzar la calzada entre dos puntos seguros, como aceras, refugios peatonales o islas de protección. Esta distancia influye directamente en el tiempo que los peatones permanecen expuestos al tránsito vehicular y, por tanto, en el nivel de riesgo durante el cruce.

Por qué medir

- Para identificar dónde es necesario incorporar soluciones de diseño para reducir las distancias de cruce.
- Para reducir el tiempo de exposición de los peatones al tránsito motorizado.

Cómo medir

- Priorización de cruces. En los puntos donde se concentran los siniestros, o que hayan sido identificados por las líneas de deseo peatonales, el diagnóstico técnico y las observaciones de la comunidad.
- Utilización de equipos precisos. La distancia deberá medirse entre los puntos seguros de inicio y finalización del cruce (aceras, islas peatonales o refugios), utilizando equipos de medición como odómetros, distanciómetros láser u otros dispositivos que garanticen la precisión del registro.

Recomendaciones



- Se deberán medir todos los cruces principales utilizados por la comunidad educativa, tanto en intersecciones como a mitad de la calle.
- Se registrará la ubicación exacta de cada punto de medición para facilitar su comparación en la evaluación posterior.
- Las mediciones se complementarán con registros fotográficos y planos que documenten las condiciones iniciales y finales de cada cruce.



Percepción de seguridad vial

La percepción de seguridad vial refleja el nivel de confianza de las personas para desplazarse en el entorno escolar y recoge la valoración subjetiva de la comunidad sobre aspectos como la velocidad vehicular, la calidad de la infraestructura y las condiciones para la movilidad peatonal y ciclista.

Por qué medir

- En el caso de los niños, niñas y adolescentes, la percepción de seguridad de sus cuidadores influye directamente en la decisión sobre el nivel de autonomía y el modo de transporte que utilizan para trasladarse hacia y desde la escuela.

Preguntas sugeridas para la encuesta

- ¿Qué tan seguro/a se siente al caminar por las calles alrededor de la escuela?
- ¿Qué tan seguro/a se siente al cruzar la calle en los alrededores de la escuela?
- ¿Qué tan seguro/a cree que es para su hija/hijo caminar o pedalear por las calles alrededor de la escuela? (para los cuidadores)



Aforos multimodales (vehículos, ciclistas, peatones)

Los aforos multimodales permiten cuantificar la cantidad y el tipo de usuarios que utilizan las vías del entorno escolar, proporcionando información sobre la composición modal de los desplazamientos.

Por qué medir

- Para medir la distribución de peatones, ciclistas, vehículos motorizados y del transporte público circulando en la calle.
- Para evaluar los cambios en la movilidad antes y después de la implementación del proyecto.
- Para entender el potencial de recuperar espacio para promover la movilidad activa.

Cómo medir

- Selección de los puntos de observación. Se deben identificar las vías, tramos e intersecciones de análisis dentro del área de intervención, considerando el diagnóstico técnico, los registros de siniestralidad, los accesos principales a la institución educativa y los trayectos habituales de la comunidad escolar.
- Levantamiento de información. Se establecerá una línea de conteo imaginaria en la calle o intersección, registrando durante un intervalo como mínimo de 15 minutos a la totalidad de usuarios que la crucen.
- Clasificación modal. Se clasificará a cada usuario según el modo de transporte utilizado, diferenciando, al menos, las siguientes categorías: peatones, bicicletas, motocicletas, automóviles particulares, transporte público y vehículos pesados (camiones u otros).

Los conteos peatonales pueden realizarse simultáneamente con el registro del uso de aceras, siempre que coincidan exactamente en los mismos puntos y períodos de observación.

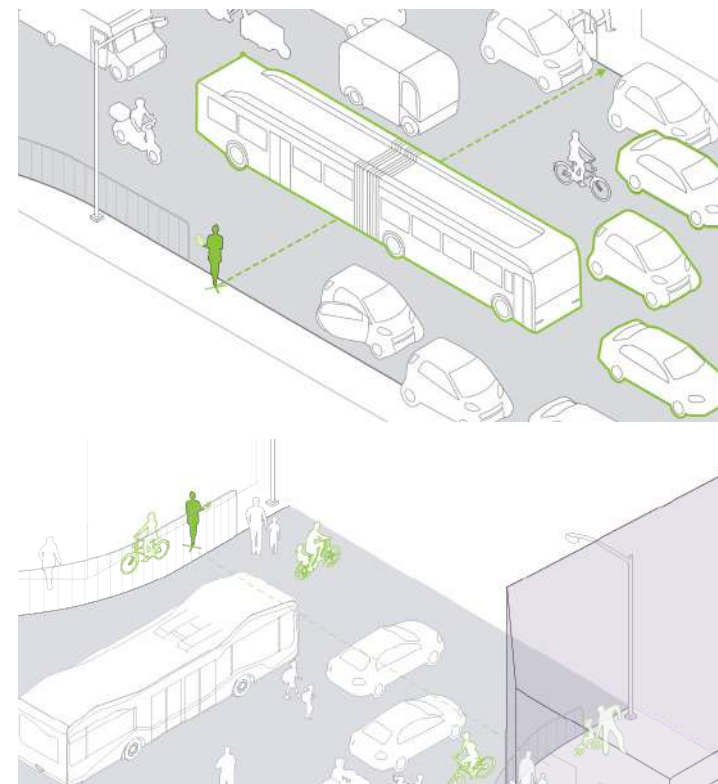


Gráfico 14 y 15. Registro de 'Aforos Multimodales'. Fuente: GDCl, 2024a, pp. 139, 143.

Recomendaciones



- Se deberán registrar por separado los flujos de usuarios que circulan en cada sentido de la vía, prioritariamente en los corredores con alta demanda peatonal y vehicular.
- Las mediciones se realizarán en intervalos que abarquen necesariamente los horarios de ingreso y salida de la institución educativa.
- Cuando las condiciones del entorno lo permitan, se utilizarán registros videográficos para facilitar la validación, auditoría y revisión posteriores de los conteos.



Espacio recuperado para peatones

Diseñar entornos escolares seguros requiere la transformación física de las calles para priorizar a los peatones, especialmente a niñas, niños y adolescentes, y generar condiciones adecuadas de movilidad y de estancia en la proximidad de las instituciones educativas.

Por qué medir

→ Para cuantificar el espacio público que, como resultado de la intervención, se recupera o se reasigna para el uso peatonal, incluyendo áreas destinadas a la circulación, el descanso, el juego y la estancia.

Cómo medir

La cuantificación del espacio público recuperado se realiza mediante la comparación de la planimetría del estado actual frente al proyecto implementado, identificando las superficies de calzada o estacionamiento vehicular que se reasignan a infraestructura o usos prioritariamente peatonales, tales como:

- Ampliaciones de aceras;
- Extensiones de esquina (orejas);
- Plazas o espacios de estancia;
- Áreas de espera;
- Zonas de juego;
- Refugios peatonales u otras intervenciones destinadas prioritariamente al uso peatonal.

Recomendaciones



- Se deberá utilizar la misma base cartográfica y planimétrica para comparar las condiciones previas y posteriores a la intervención.
- El registro se complementará con planos comparativos (antes/después) y evidencia fotográfica que documenten la transformación y reasignación del espacio público.



Tramos de ciclovía implementados

Promover la movilidad activa requiere la construcción, ampliación o mejoramiento de la infraestructura ciclista que permita a niñas, niños y sus cuidadores desplazarse hacia las instituciones educativas mediante una red segura y conveniente (GDCl, 2020, pp.126).

Por qué medir

→ Para cuantificar la infraestructura ciclista nueva o mejorada como resultado del proyecto.

Cómo medir

La medición debe realizarse mediante la comparación entre la situación inicial y el proyecto implementado, utilizando la planimetría actualizada del área de intervención.

Se identificarán y cuantificarán los tramos de infraestructura ciclista construidos o mejorados como parte del proyecto, incluyendo, cuando corresponda, ciclovías, ciclocarriles, senderos compartidos u otros elementos destinados a facilitar la circulación segura en bicicleta. La longitud de estos tramos se expresa en kilómetros lineales.

Recomendaciones



- Se utilizará la misma base cartográfica para comparar la situación inicial con el proyecto implementado.
- Se registrará la ubicación y la longitud de cada tramo mediante sistemas de información geográfica o herramientas de medición equivalentes.



Movilidad hacia la escuela

La movilidad activa de niñas, niños y adolescentes es una actividad que promueve su bienestar físico y emocional (GDCl, 2024a, pp.32), así como también su capacidad de desenvolverse en su entorno, desarrollando su confianza y autonomía (GDCl, 2020, pp.10).

Por qué medir

- Para conocer los patrones de desplazamiento de niñas, niños y adolescentes entre sus hogares y la institución educativa.
- Para evidenciar cómo la transformación de los entornos escolares impacta en los hábitos de movilidad de los estudiantes.

Preguntas sugeridas para la encuesta

- ¿En qué modo de transporte viajas diariamente a la escuela y de regreso?
- ¿Con quién vas normalmente a la escuela?
- ¿Cuánto tiempo tardas en llegar a la escuela?
- ¿Estaría dispuesto/a a que su hijo/a camine o pedalee solo/a hasta la escuela? (Para los cuidadores)



Área de juego

El diseño de los entornos escolares puede promover espacios para el juego y la socialización, que faciliten las interacciones entre niñas, niños y sus cuidadores, promoviendo su desarrollo físico, cognitivo y social (GDCl, 2024a, pp.41).

Por qué medir

- Para cuantificar el aporte del proyecto a la superficie destinada al juego incorporada como resultado de la intervención.

Cómo medir

El cálculo debe realizarse mediante la comparación entre la situación existente y el diseño implementado, utilizando la planimetría del área de intervención como referencia.

Se deberán identificar y cuantificar las superficies destinadas al juego que hayan sido incorporadas o adecuadas como parte del proyecto, incluyendo elementos como áreas de juego infantil, espacios lúdicos integrados al espacio público, juegos pintados sobre el pavimento, entre otros.

La diferencia entre la superficie inicial y la final corresponderá al área total de juego implementada, expresada en metros cuadrados (m²).

Recomendaciones



- Se utilizará la misma base cartográfica para comparar la situación inicial con el proyecto ejecutado.
- Las mediciones de superficies se complementarán con registros fotográficos de alta resolución y planos comparativos que evidencien la transformación del espacio.
- Esta métrica se analizará conjuntamente con las variables de **Mapeo de Actividades** e **Interacción Social**, a fin de evaluar si los espacios implementados son efectivamente utilizados por la comunidad.



Mapeo de actividades

Los espacios recuperados y transformados en el entorno escolar favorecen el cambio en las dinámicas y actividades que se desarrollan en las instituciones educativas.

Por qué medir

- Para registrar y cuantificar las actividades que se realizan en el entorno escolar y su cambio posterior a la implementación del proyecto.
- Para evaluar el nivel de permanencia, interacción y apropiación del espacio público por parte de la comunidad.

Cómo medir

- Definir el área de observación. Se delimitará el área de estudio considerando los espacios públicos del entorno escolar de mayor dinamismo, como los accesos principales a la institución, las zonas de estancia, las áreas de juego y otros espacios de encuentro.
- Registrar las actividades. Durante 15 minutos, se deberán identificar y registrar las actividades desarrolladas por los usuarios dentro del área de observación, clasificándolas en categorías previamente definidas como: permanencia/estancia, comercio (formal o informal), juego, descanso u otras dinámicas urbanas.
- Caracterizar a los usuarios. Cuando las condiciones lo permitan, se deben registrar los datos generales de las personas observadas, clasificándolas por grupos etarios y por género.
- Consolidar la información. Se consolidarán y estructurarán los registros para analizar la frecuencia e intensidad de uso del espacio público, comparando los resultados 'antes' y 'después' de la intervención.

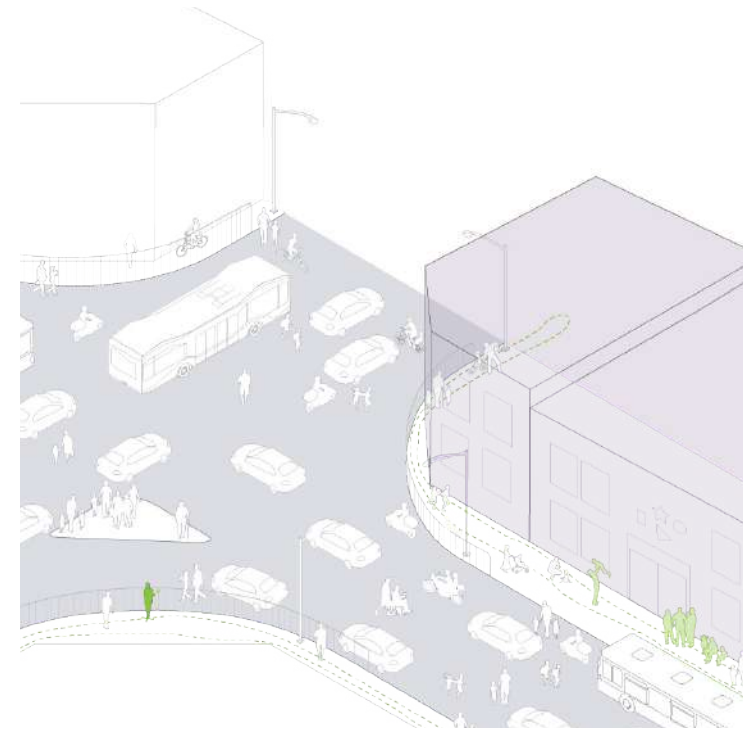


Gráfico 16. Registro de 'Mapeo de Actividades'. Fuente: GDCl 2024a, pp. 133.

Recomendaciones



- Se debe realizar una visita de campo previa para identificar las dinámicas más representativas del área de estudio y definir las categorías de observación.
- Si el área de observación es extensa, se establecerá un recorrido o se dividirá el espacio en sectores para garantizar un registro sistemático.



Interacción social

Los entornos escolares se priorizan como espacios idóneos para promover la interacción entre niños, niñas y sus cuidadores, la cual es vital para su aprendizaje y desarrollo (GDCl, 2020, pp. 10). Crear oportunidades de encuentro permite conectar a toda la comunidad y mejora el bienestar de todos, en particular el de los niños y niñas (GDCl, 2024a, pp. 38).

Por qué medir

- Para evaluar la frecuencia y las características de las interacciones sociales en el entorno escolar.
- Para identificar si las intervenciones implementadas favorecen la convivencia, el encuentro y la apropiación del espacio público por parte de la comunidad educativa.

Preguntas sugeridas para la encuesta

- ¿Con qué frecuencia hablas o interactúas con otras personas (cuidadores, profesores, estudiantes, entre otros) durante los momentos de entrada y salida de la escuela?
- ¿Con quién interactúas habitualmente durante los momentos de entrada y salida de la escuela?



Juego

El juego es una actividad social esencial para el desarrollo de los niños y niñas porque promueve la actividad física, el desarrollo motor, la socialización y la creatividad (GDCl, 2020, pp.11). Además de la observación de las actividades de juego y el espacio para jugar, las percepciones de la comunidad son un aporte clave para evaluar el potencial lúdico de los entornos escolares. La cuantificación de las actividades de juego se realiza en la variable **Maapeo de Actividades**.

Por qué medir

- Para conocer, desde la percepción de la comunidad educativa, la frecuencia con la que niñas y niños juegan en el entorno escolar, los tipos de actividades que realizan y las personas con quienes interactúan.

Preguntas sugeridas para la encuesta

- ¿Con qué frecuencia juegas durante los momentos de entrada/salida a la escuela?
- ¿Con quiénes juegas y qué juegas?

C4

Monitoreo del programa

Los indicadores presentados a continuación recogen información sobre los principales resultados del programa, incluyendo la variable de análisis, el indicador y la fuente de información correspondientes. Su análisis periódico permite evaluar la evolución del programa, identificar oportunidades de mejora y orientar la planificación de futuras intervenciones.

Se recomienda actualizar estos indicadores anualmente o con la periodicidad que determine la entidad responsable del programa, de acuerdo con la disponibilidad de la información y con los ciclos de planificación institucional.

VARIABLE	INDICADOR	FUENTE DE INFORMACIÓN
INVERSIÓN DEL PROGRAMA	Inversión total	Presupuesto ejecutado por proyecto EMOV EP
	Inversión promedio por proyecto	
BENEFICIARIOS DEL PROGRAMA	Total de beneficiarios indirectos - comunidad escolar	Total de profesores, personal, padres y madres, entre otros miembros de la comunidad escolar / Datos de la institución educativa.
	Total de beneficiarios directos - niños, niñas y adolescentes	Total de estudiantes por escuela intervenida / Ministerio de Educación.
REQUERIMIENTOS RECIBIDOS	Total de solicitudes recibidas por el programa	Sistema de Gestión Documental o Ventanilla de recepción documental GAD Municipal del cantón Cuenca / DGM
	Total de solicitudes de mantenimiento recibidas	
	Total de solicitudes para ejecución de proyectos recibidas	
ESPACIO PÚBLICO RECUPERADO PARA PEATONES	Total de espacio público recuperado por el programa (m2).	Datos de proyecto. DGM
	Promedio de espacio público recuperado por proyecto (m2).	
TRAMOS DE CICLOVÍA IMPLEMENTADOS	Total de kilómetros de ciclovia implementados por el programa (km).	Datos de proyecto / DGM
	Promedio de kilómetros de ciclovia implementados por proyecto (km).	
PROYECTOS PERMANENTES	Proyectos definitivos desarrollados	Datos de proyecto / DGM
	Proyectos definitivos implementados	Datos de proyecto / DGOP
SEGURIDAD VIAL	Reducción de siniestros en entornos escolares intervenidos (%)	Datos de siniestros e incidentes viales / EMOV EP

D | Anexos



D1

Equipos de trabajo

GAD Municipal del cantón Cuenca

Luis Martín López Molina
Irene Soledad Cárdenas Roldán
Tania Maricela Vera Peláez
Daniel Enrique Rodas Andrade
Berenice Estefanía Cubides Álvarez
María Verónica Hormazabal Andrade
Edwin Paúl Feijoo Criollo

Global Designing Cities Initiative

Eduarda Aun
Hila Bar Ner
José Manuel Guzmán
Wladimir De la Torre
Fernando de la Torre
Renan Carioca

Huasipichanga

Viviana Cordero V.
Juan Martín Pesántez
María Piedad Escandón
Amelia Tapia
Juliana Bravo
Pedro Coello
Pamela Abad
Fabricio Cáceres

Revisores

Berenice Estefanía Cubides Álvarez | Dirección General de Gestión de Movilidad
María Verónica Hormazabal Andrade | Empresa Pública Municipal de Movilidad EMOV EP
Edwin Paúl Feijoo Criollo | Empresa Pública Municipal de Movilidad EMOV EP
Viviana A. Cordero Vinueza | Directora de Huasipichanga
Victoria Chávez Barriga | Van Leer Foundation, The Randstad, Netherlands
Paúl Moscoso Riofrío | Co-fundador de Huasipichanga
Daniela Abril Gutierrez | Global Designing Cities Initiative
Estefanía Mejía Tamayo | Global Designing Cities Initiative
Vivi Tiezzi | Global Designing Cities Initiative

D2

Referencias

Agencia Nacional de Tránsito. (2018). Criterios técnicos referenciales para identificación de puntos críticos y negros de siniestros de tránsito en el Ecuador.

Ayora, C., Condo, C., & Schulman, A. (2024). Estudios de factibilidad y diseños definitivos en los alrededores de la Universidad del Azuay: Informe de tráfico.

Bustos Piedra, M. E., Orellana Vintimilla, D. A., Cabrera Jara, N. E., & Hermida Palacios, M. A. (2024). La accesibilidad frente a distintas condiciones de movilidad. En D. Orellana (Comp.), La ciudad se mueve así: Estado del arte de la investigación sobre movilidad urbana en Cuenca (pp. 39–48). Universidad de Cuenca.

Cardoso, M., & Vásconez, M. (2023). Movilidad segura a la escuela: Estrategias para mejorar las condiciones de movilidad activa en los accesos a las escuelas Panamá y Nicolás Sojos.

Cuenca Cómo Vamos. (2025b). Informe de calidad de vida 2025: Eje 5. Educación. Universidad del Azuay. <https://www.cuencacomovamos.org/>

Empresa Pública Municipal de Movilidad, Tránsito y Transporte de Cuenca. (2025). Registro de siniestros e incidentes de tránsito 2021–2025.

GAD Municipal de Cuenca. (2025). Estudio sobre la identificación de las dinámicas de movilidad del cantón Cuenca y visualización digital de resultados.

Global Designing Cities Initiative. (2020). Designing streets for kids. Island Press.

Global Designing Cities Initiative. (2024a). How to engage kids in street design.

Global Designing Cities Initiative. (2024b). How to evaluate street transformations near schools.

Global Designing Cities Initiative. (2024c). How to implement street transformations.

Global Designing Cities Initiative. (2025). Designing for safe speeds.

Global Designing Cities Initiative. (2026). How to implement cycling infrastructure.

Huasipichanga. (2021). Tú también construyes Cuenca: Pedagogía urbana y movilidad activa. Huasipichanga. <https://www.huasipichanga.com/ttcc-1>

Huasipichanga. (2022). Manual de pedagogía urbana: Guía de replicabilidad del proyecto “Tú también construyes Cuenca”.

Instituto Ecuatoriano de Normalización. (2011). Reglamento técnico de señalización (004-1, art. 10.1).

Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC). (2022). Censo de Población y Vivienda 2022 [Base de datos]. <https://www.censoecuador.gob.ec/>

Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC). (2023). Visualizador de defunciones generales. <https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoibWVjZ3YtQm9kODc3OS00YTc2LTk0YjAtNmQ3ZT-QzYmVINWJkIiwidCI6ImYxNThhMmU4LWNhZWMTNDQwNi1iMG-FiLWY1ZTI1OWJkYTEyMiJ9>

Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC). (2025). Registro estadístico de defunciones generales 2024. https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Poblacion_y_Demografia/Defunciones_Generales/2024/Principales_resultados_EDG_2024.pdf

Lambert, A., Vlaar, J., Herrington, S., & Brussoni, M. (2019). What is the relationship between the neighbourhood built environment and time spent in outdoor play? A systematic review. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 16(20), 3840. <https://doi.org/10.3390/ijerph16203840>

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Registro Oficial N.º 398 (2021), art. 214S.

Ministerio de Educación. (2025). Datos abiertos MinEduc [Base de datos]. <https://educacion.gob.ec/datos-abiertos-minedec/>

Ordenanza para la Promoción y Fortalecimiento de la Movilidad Activa en el cantón Cuenca (2020), cap. II, art. 12.

Orellana, D. (Comp.). (2024). La ciudad se mueve así: Estado del arte de la investigación sobre movilidad urbana en Cuenca. Universidad de Cuenca.

Orellana, D., Hermida, C., Quezada, A., Andrade, J., & Ballari, D. (2024). Children's active mobility to school: Evidence from two Andean cities. *Sustainability*, 16(7), 2745. <https://doi.org/10.3390/su16072745>

Organización Mundial de la Salud. (2021). Streets for life: #Love30. The case for 30 km/h streets for health, environment, and equity during UN Road Safety Week and beyond.

Organización Mundial de la Salud. (2023a). Global status report on road safety 2023.

Organización Mundial de la Salud. (2023b). Road traffic injuries: Children. <https://www.who.int/news-room/questions-and-answers/item/road-traffic-injuries-children>

Pesántez, J. M., Cordero Vinuesa, V., Tapia, A., & Coello, P. (2023). Streets for Kids: Calles seguras para la infancia – Cuenca: Lecciones aprendidas y recomendaciones de políticas a partir de la implementación piloto en la Escuela Pinceles y Margaritas.

Ponce de León, M., & Koinange, C. (2021). Herramientas para la implementación de Caminos Seguros a la Escuela en la región de América Latina y el Caribe: Actualización 2020. Banco Interamericano de Desarrollo. <https://doi.org/10.18235/0003375>

Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Registro Oficial N.º 78 (2017), art. 191.

Resolución N.º 006-CNC-2012 del Consejo Nacional de Competencias, Registro Oficial N.º 712 (2012), art. 9, num. 23.

Van Dyck, D., Timmerman, C., Hermida, A., Pintado, R., Cárdenas, M., Escandón, S., & Ochoa-Avilés, A. M. (2022). Physical activity during recess in elementary schoolchildren in Belgium and Ecuador: The role of the physical environment at school. *Journal of Sports Sciences*, 40(13), 1476–1485. <https://doi.org/10.1080/02640414.2022.2086521>

D3

Formularios

Modelo de Solicitud para la Implementación de un Entorno Escolar Seguro

Cuenca, [fecha]

Señor/a [Nombre del/de la Director/a General] DIRECTOR/A GENERAL DE GESTIÓN DE MOVILIDAD
Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Cuenca Presente.-

Asunto: Solicitud para la implementación de un Entorno Escolar Seguro

De mi consideración:

Por medio de la presente, en calidad de [cargo de la autoridad educativa] de la [nombre de la institución educativa], solicito a la Dirección General de Gestión de Movilidad del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Cuenca se evalúe la factibilidad de implementación de un Entorno Escolar Seguro en las inmediaciones de nuestra institución educativa.

La institución se encuentra ubicada en [dirección completa, parroquia y sector] y cuenta actualmente con aproximadamente [número] estudiantes, distribuidos en [jornadas y/o niveles educativos].

La presente solicitud responde a las condiciones identificadas en el entorno de la institución, particularmente [describir brevemente las principales problemáticas o necesidades que justifican la solicitud: exceso de velocidad, dificultades para cruzar la vía, congestión vehicular, falta de aceras, estacionamiento indebido, ausencia de señalización, inseguridad para peatones y ciclistas, entre otras].

Estas condiciones generan dificultades para el desplazamiento seguro de estudiantes, docentes, cuidadores y demás miembros de la comunidad educativa, especialmente durante los horarios de ingreso y salida de la institución.

En este sentido, consideramos pertinente que el entorno de la institución sea evaluado dentro del Programa de Entornos Escolares Seguros, a fin de determinar la factibilidad y las posibles medidas de intervención orientadas a mejorar las condiciones de seguridad vial, movilidad activa, accesibilidad y calidad del espacio público.

Agradecemos la atención a la presente solicitud y la disposición para realizar la evaluación correspondiente. Como institución educativa, expresamos nuestra voluntad de colaborar con los equipos técnicos municipales y participar en los procesos de diagnóstico, diseño y validación que sean necesarios para el desarrollo del proyecto.

Atentamente,

[Firma]

[Nombre de la autoridad educativa] [Cargo] [Nombre de la institución educativa] Teléfono: [XXX] Correo electrónico: [XXX]

FORMULARIO PARA CONTEO DE PEATONES: ACERA							
Nombre del observador:							
Fecha:							
Hora:							
Escuela:							
Dirección:							
Tipo de peatón						TOTAL	
	0 - 3	Niño/ Adolescente	Adulto	Discapacidad	Adulto mayor (75+)		
Sobre la acera (A)							
Total sobre la acera A							
Calzada							
Total sobre la calzada							
Sobre la acera (B)							
Total sobre la acera B							
Total							
Mapa base:							Notas:
							* Contar a los peatones por edad, sexo y capacidad que caminan por las aceras y la calzada, por separado. ** Contar durante al menos 15 minutos.
		Observaciones:					

FORMULARIO PARA CONTEO DE PEATONES: CRUCES						
Nombre del observador:						
Fecha:						
Hora:						
Escuela:						
Dirección:						
Tipo de peatón						TOTAL
	0 - 3	Niño/ Adolescente	Adulto	Discapacidad	Adulto mayor (75+)	
En cruce demarcado						
Total en el cruce						
Fuera del cruce demarcado						
Total fuera						
Total						
Mapa base:						
Notas: * Contar a los peatones en una zona definida que entran y salen de las marcas, por separado. ** Contar durante al menos 15 minutos.						
Observaciones:						

FORMULARIO PARA CONTEO VEHICULAR											
Nombre observador:						Escuela:					
Fecha:						Dirección:					
Hora*		Giro**					Recto				
		Livianos	Buses / Busetas	Camiones	Motos	Bicicletas	Livianos	Buses / Busetas	Camiones	Motos	Bicicletas
6:00	6:15										
6:15	6:30										
6:30	6:45										
6:45	7:00										
7:00	7:15										
7:15	7:30										
7:30	7:45										
7:45	8:00										
8:00	8:15										
8:15	8:30										
8:30	8:45										
8:45	9:00										
9:00	9:15										
9:15	9:30										
9:30	9:45										
9:45	10:00										
Mapa base:						Notas:					
						Observaciones:					

* Las horas de conteo se definirán en base a la planificación del levantamiento de información.
 ** Deberán agregarse columnas en función de la cantidad de giros existentes en la intersección de conteo.

[illegible]

FORMULARIO PARA LEVANTAMIENTO DE LÍNEAS DE DESEO PEATONALES

Nombre del observador:		Escuela:	
Fecha/ Hora:		Dirección:	
Día:		Clima:	

Mapa base:

Notas:

- * Dibujar los puntos por los que la gente cruza la calle para llegar a destinos clave y así identificar las posibles necesidades de mejoras o instalaciones adicionales.
- ** Registrar el número de personas que cruzan durante un período de 15 minutos.

Observaciones:

FORMULARIO PARA REGISTRO DE VELOCIDADES VEHICULARES				
Nombre del observador:				
Fecha:				
Hora:				
Escuela:				
Dirección:				
Indique el punto donde se realiza el registro:		Mapa base:		
	Mitad de cuadra			
	Girando			
Motos		Livianos		Pesados
Notas: * Registrar la velocidad de giro o a mitad de cuadra de los vehículos, por tipo, en los horarios de ingreso y salida escolar o las horas valle. ** Registrar al menos 100 vehículos por punto de medición.				
Observaciones:				

Programa Entornos Escolares Seguros | Encuesta

Quién responde:

[Nombre Escuela]

Nombre del encuestador		Mapa Base (marque la ubicación de la encuesta)
Fecha/Hora		
Día de la semana		
Instrucciones	Encueste a una persona por formulario. Comience presentándose y compartiendo información sobre el proyecto. En la página 2, incluya la información de antecedentes obligatoria y opcional, así como notas adicionales o citas textuales.	

El Programa de Entornos Escolares Seguros tiene como objetivo que las calles alrededor de las escuelas sean más seguras, mejoren la convivencia y faciliten andar a pie o en bicicleta. Este programa está liderado por la Dirección General de Gestión de Movilidad con el apoyo de la Empresa Pública de Movilidad de Cuenca. Estamos trabajando en un proyecto para mejorar el entorno de la escuela [nombre escuela] y se prevé que finalice en [mes/año]. Su participación nos ayudaría a que el proyecto atienda las necesidades de la comunidad escolar.

Percepción de seguridad vial

¿Por qué preguntamos esto?

Para recopilar información comparable para evaluar cómo se percibe y se utiliza la calle.

¿Qué tan seguro/a se siente al caminar por las calles alrededor de la escuela?	Muy inseguro					Muy seguro
¿Qué tan seguro/a se siente al cruzar la calle en los alrededores de la escuela?	Muy inseguro					Muy seguro
¿Qué tan seguro cree que es para su hijo/hijo caminar o pedalear por las calles alrededor de la escuela?	Muy inseguro					Muy seguro

[Pregunta para los cuidadores]

Viajes a la escuela

¿Por qué preguntamos esto?

Para recopilar información básica sobre los hábitos y preferencias de desplazamiento de los diversos usuarios de la calle.

¿En qué modo de transporte viajas diariamente a la escuela y de regreso?	☐ A pie	☐ Bicicleta	☐ Transp. público	☐ Bus escolar	
	☐ Carro: conductor	☐ Carro: pasajero	☐ Moto	Otro:	
¿Con quién vas normalmente a la escuela?	☐ Solo/a	☐ Con amigos	☐ Mamá/Papá	☐ Con otro familiar	
¿Cuánto tiempo tardas en llegar a la escuela?	☐ Menos de 10 minutos	☐ 10-20 minutos	☐ 20-30 minutos	☐ Más de 30 minutos	
¿Estaría dispuesto/a a que su hijo/a camine o pedalee solo/a hasta la escuela?	No estaría dispuesto/a				Estaría dispuesto/a

[Pregunta para los cuidadores]

Programa Entornos Escolares Seguros | Encuesta

Quién responde:

[Nombre Escuela]

Interacción social

¿Por qué preguntamos esto?

Para recopilar información sobre quiénes y cuánto interactúan en el entorno escolar

¿Con qué frecuencia hablas o interactúas con otras personas (cuidadores, profesores, estudiantes, entre otros) durante los momentos de entrada y salida de la escuela?

☐ No interactúo con nadie

☐ 1-2 veces por semana

☐ 3-4 veces por semana

☐ Todos los días

¿Con quién interactúas habitualmente durante los momentos de entrada y salida de la escuela?

☐ Estudiantes

☐ Cuidadores (padres, madres, etc.)

☐ Profesores

☐ Otro:

Juego

¿Por qué preguntamos esto?

Para recopilar información sobre la frecuencia y tipo de juego en el entorno escolar

¿Con qué frecuencia juegas durante los momentos de entrada/salida a la escuela?

☐ No juego

☐ 1-2 veces por semana

☐ 3-4 veces por semana

☐ Todos los días

¿Con quiénes juegas y qué juegas?

☐ Estudiantes

☐ Cuidadores (padres, madres, etc.)

☐ Profesores

☐ Otro:

Juego a:

Información del encuestado

¿Por qué preguntamos esto?

Para recopilar información demográfica para evaluar el impacto del proyecto en los diversos usuarios de la calle.

Grupo etario



☐ 9-12

☐ 13-18

☐ 19-74

☐ >75

☐ Marque si la respuesta se basa en la observación

Género

☐ Hombre

☐ Mujer

☐ Otro

☐ No responde

Indique si está acompañado por menores de edad:



☐ 0-3

☐ 4-12

☐ 13-18

☐ Ninguno

☐ Marque si la respuesta se basa en la observación

Percepción del proyecto

Después de implementado

¿Por qué preguntamos esto?

Para medir el nivel de satisfacción del proyecto o recopilar sugerencias

¿Cuánto valoras esta transformación de la calle?



Poco valorada

Muy valorada

¿Te gustaría que esta transformación sea permanente?



Muy en desacuerdo

Muy de acuerdo

Algún comentario adicional:

FORMULARIO PARA LEVANTAMIENTO DEL ENTORNO			
Nombre del observador:		Escuela:	
Fecha/ Hora:		Dirección:	
Día:		Clima:	
Mapa base:		Leyenda:	
		 Entrada activa  Entrada inactiva  Cruce señalizado  Semáforo  Piso podotáctil  Problema de accesibilidad  Reductor de velocidad  Bancas  Basurero  Poste de luz  Señal  Árbol  Área verde  Ciclovía  Parada de bus  Carril de bus  Parada de bus escolar  Estacionamiento  Aparcabicis  Punto de descarga	

