

D^a. María Sintés

Educación vial para una movilidad sostenible. La necesidad de un cambio de enfoque¹

La invitación a compartir este espacio con todos ustedes, viene dada porque formo parte del equipo impulsor y coordinador del programa “*De mi escuela para mi ciudad*”, que se ha desarrollado en Segovia durante una década. No era un proyecto de educación vial ni se limitó a trabajar sobre la movilidad; ha sido un proyecto educativo de participación infantil para la mejora ambiental de la ciudad de Segovia. La idea central del programa era incorporar en la gestión municipal, en la mente de los responsables y los técnicos de la gestión cotidiana de Segovia, las visiones, las propuestas y las necesidades de los niños y jóvenes, y abrir un espacio de comunicación, de encuentro y de participación de este colectivo, que habitualmente está fuera del foco de atención de los gestores municipales. Pero todo este esfuerzo tenía como finalidad la construcción de un entorno urbano más seguro y habitable para toda la ciudadanía, un objetivo compartido con la educación vial.



El programa “*De mi escuela para mi ciudad*” tiene una fuente de inspiración que quiero destacar: el proyecto “*La ciudad de los niños*”, de Francesco Tonucci, a quien algunos de ustedes conocerán, y al que considero una de las personas que más y mejor han influido en modificar la visión que tenemos de las relaciones entre ciudad e infancia y, por extensión, entre ciudad y población adulta. El lema de Tonucci: “*una ciudad buena para los niños es una ciudad buena para todos*” resume perfectamente su filosofía, y es que, efectivamente, una ciudad acogedora, inclusiva, amigable con la infancia, es una ciudad acogedora, inclusiva y adecuada para el resto de la ciudadanía. Pero, además, esa idea está en la base de su propuesta de acción, que consiste en aprovecharnos de esa visión infantil, de esa fresca mirada que tienen los niños sobre su entorno, para ayudarnos a recordar cuáles son nuestras verdaderas necesidades y nuestras mejores aspiraciones como ciudadanos adultos, y para inspirarnos en la reconstrucción de ciudades buenas para todas las personas.

¹ Esta ponencia forma parte de la publicación: *1º Encuentro de Ciudades para la Seguridad Vial. Valoración final y transcripción de las ponencias y comunicaciones.* (2011). Dirección General de Tráfico, accesible en la web:

http://www.dgt.es/was6/portal/contenidos/documentos/seguridad_vial/estudios_informes/1er_Encuentro_de_ciudades_para_la_seguridad_vial.pdf

El programa “*De mi escuela para mi ciudad*” que, como les decía, se ha desarrollado a lo largo de diez años, ha abordado distintos proyectos, siempre centrados en las relaciones de niños y niñas con su ciudad. Pero es en su segunda etapa, entre los años 2003 y 2008, cuando hemos trabajado de forma más específica en las relaciones de la infancia con los espacios públicos urbanos, a través de dos ejes: *la relación de los niños con el camino escolar*, analizando la movilidad infantil a lo largo de estos recorridos; y *la relación de los niños con la calle como espacio de juego y de encuentro*.

No puedo entrar a detallarles, pues no es el objeto de esta exposición, qué hemos hecho dentro del programa “*De mi Escuela para mi Ciudad*”². Pero sí les diré que esta estupenda oportunidad de trabajo con los niños y niñas segovianos nos ha permitido conocer mejor sus experiencias -cómo se mueven, con quién, dónde se reúnen- y sus sentimientos -qué echan de menos, qué les gusta, qué les da miedo- a la hora de relacionarse con sus calles, sus barrios, sus rincones, sus caminos escolares... Y, de la reflexión sobre esta valiosa información, hemos extraído algunos aprendizajes que intentaré compartir con ustedes, confiando en que resulten interesantes y útiles para sus propios planteamientos y acciones en torno a la educación vial.

Los mensajes de la calle

La primera idea que deseo exponer trata sobre los mensajes, en relación con la movilidad, que de forma general comunican nuestras ciudades a la ciudadanía. No me refiero a los mensajes que aparecen en los discursos de los gestores municipales sino a aquellos que, de facto, transmiten las calles, la organización urbana, el funcionamiento de los medios de transporte, el reparto del espacio público...

En mi opinión, el primer mensaje que recibe la ciudadanía es que **la ciudad es un espacio motorizado** y que, derivado de esta idea, **la calle es un espacio peligroso**, especialmente para aquellas personas que tienen más dificultad de movimientos -menos agilidad y rapidez-, menor desarrollo de sus capacidades perceptivas y de reacción, y menos formado su sentido de la autoprotección.

Otro mensaje que transmite continuamente la ciudad es que, **frente a la proximidad y la accesibilidad a pie, la prioridad es del tráfico rodado**. En las relaciones de poder que se establecen en la calle, en general la prioridad indiscutible es del coche y, tras él, vienen los otros medios, a los que se reservan espacios progresivamente más reducidos.

² En la página web del CENEAM –Centro Nacional de Educación Ambiental- se encuentra información extensa sobre el programa, así como los materiales de trabajo –en archivos pdf- utilizados en el desarrollo de los diferentes proyectos:
<http://www.magrama.gob.es/es/ceneam/programas-de-educacion-ambiental/programa-de-mi-escuela-para-mi-ciudad/>

Otra idea clara es que **el espacio, teóricamente público, que es la calle es, en la práctica, territorio privatizado**, ocupado por grandes objetos a cuyos dueños se les permite hacer, con sus automóviles, algo que no se les permitiría con una piragua, un armario o un trasto cualquiera que no cupiera en sus domicilios.

Otro mensaje, que es otro buen ejemplo del contraste entre lo que debería ser y lo que, de hecho, ocurre, nos dice que, **si bien existen normas que regulan la movilidad y las relaciones entre usuarios de la calle, éstas no necesariamente se cumplen**. Una idea que los adultos tenemos interiorizada y enseñamos a los pequeños desde que tienen uso de razón, trasladándoles con toda naturalidad que, aunque teóricamente haya espacios al servicio del peatón, lugares resguardados, señales que les protegen... nunca tienen que fiarse.

Es más, derivado del hecho de que existen normas pero no podemos fiarnos de ellas, otro mensaje de la calle real afirma que **es asunto propio de cada persona, de cada ciudadano, velar por su propia seguridad**, en un curioso desplazamiento de responsabilidades hacia los más débiles.

Un cambio de dirección: hacia una *movilidad sostenible*

Todo lo que he ido exponiendo hasta ahora dibuja un panorama gris de la movilidad urbana, que ha convertido muchas ciudades en territorios difíciles, peligrosos, ingratos, hasta el punto de marginar de las calles –o directamente expulsar- a una proporción muy importante de la población. Esto ha venido siendo así -y todavía lo es, en buena medida- aunque felizmente estamos asistiendo a un cambio de dirección hacia ese horizonte utópico que denominamos con la fórmula de “movilidad sostenible”.

Si empezamos a desentrañar qué significa dicha fórmula, si tratamos de traducirla a nuestra realidad, observamos que hay un acuerdo muy general en que las soluciones van por una combinación de las siguientes medidas:

- **Reducir la necesidad de los desplazamientos**, a través de planteamientos urbanísticos que favorezcan la accesibilidad.
- **“Desmotorizar” la movilidad y “humanizarla”**, es decir, devolver el protagonismo a las personas, impulsando los modos que son más respetuosos con la gente y con el ambiente, fundamentalmente a partir de:
 - o un significativo aumento del peso de la movilidad peatonal
 - o la fuerte emergencia de la bicicleta
 - o la mejora sensible del transporte público
- **Racionalizar el peso del automóvil** y, para ello, **desincentivar su uso** [algo que, sólo de una manera muy tímida, empezamos a ver, pues todavía impera la política del “café para todos”, que trata de contentar a todo el mundo: peatón, ciclista, motorista, automovilista y camionero, un ejercicio abocado al fracaso.]

- **Reorganizar la jerarquía vial**, re-equilibrar el juego de poderes en la calle, de manera que se destrone al rey automóvil.

Y todo esto, que tiene mucho que ver con la gestión técnica, con la planificación y con la organización urbana, debe ir acompañado necesariamente de otro tipo de herramienta, de carácter social:

- **Promoción de un cambio cultural imprescindible.**

Aportaciones desde la educación

Como se nos decía en otra ponencia de estas mismas jornadas, los retos de la movilidad empiezan en la cabeza. Efectivamente, en la cabeza deben empezar a cambiar muchas cosas, entre otras, debemos iniciar algo tan difícil como desenamorarnos de esa máquina a motor que nos ha ganado el corazón. Para este importante cambio cultural se empiezan a hacer aportaciones relevantes desde el mundo de la educación y de la comunicación. Vamos a hacer un breve repaso:

- La **Educación Vial** es una herramienta clásica, que puede tener un papel muy importante en el cambio necesario, siempre que haga un replanteamiento profundo de alguno de sus postulados, como trataré de justificar al final de la exposición.
- Las **Campañas de Sensibilización** -tipo la “*Semana Europea de la Movilidad*”, los días “*La Ciudad sin mi Coche*” o las jornadas “*I Walk to School*”— son otro elemento emergente en los últimos años. Obviamente son acciones puntuales, llamadas de atención, pero que tienen la capacidad de sacar el tema a la calle, popularizarlo, aparte de que, cuando se organizan bien, consiguen aproximarnos a escenarios urbanos diferentes de los habituales y nos permiten comprobar cómo podrían ser las cosas si fuesen de otra manera.
- Los **Programas Educativos**, con objetivos más ambiciosos -de concienciación, conocimiento y cambio de hábitos- en correspondencia con tiempos de trabajo más dilatados, los podemos encontrar ya en buen número de ciudades. Sobre todo hay interesantes ejemplos de programas sobre *movilidad sostenible* y en torno al *camino escolar seguro*.
- Otro ejemplo relevante, aunque menos habitual, es el de aquellas ciudades que hacen una **gestión educativa**, es decir realizan un trabajo de educación de la ciudadanía a partir de la comunicación y explicación de cambios reales, en la planificación urbana y en la movilidad, orientados a la creación de un entorno urbano apto para todos los ciudadanos, incluidos los más débiles. Éste es un método ideal porque enlaza educación y gestión real, y permite que el cambio cultural se asocie a mejoras concretas que la gente puede disfrutar: modificación de puntos negros, calmado de tráfico, transportes públicos amigables, facilidades para la bicicleta, itinerarios peatonales, rincones de juego en los barrios... El caso

de la ciudad de Pontevedra, que nos ha sido presentado en estas jornadas, es muy ilustrativo de esta orientación.

- Por fin, está esa idea revolucionaria de Francesco Tonucci, que desarrolla tan bien en su libro -y en su proyecto- *La ciudad de los niños*³, y que plantea no solo gestionar y hacer ciudad teniendo en cuenta al niño –al ciudadano más desprotegido-, sino **gestionar y planificar directamente con los niños y niñas**, en diálogo, en debate, promoviendo interesantes encuentros y trabajos en común entre técnicos municipales, arquitectos y niños.

La necesidad de una nueva educación vial

Bien, tras este breve repaso, vuelvo a la **educación vial**, que dejé en suspenso. En mi opinión, creo que es necesario hacer una revisión crítica de la educación vial que estamos haciendo.

Muy a menudo, la actual educación vial, dirigida mayoritariamente a la infancia, se plantea como un **entrenamiento para la autodefensa**, aceptando como hecho incontestable que el niño tiene que adaptarse y aprender a sobrevivir en un entorno hostil: las calles de la ciudad ocupadas por los automóviles. Como dice el informe de la Unión Europea *“La ciudad, los niños y la movilidad”*, si a los niños se les entrena para que su movilidad esté condicionada por el coche y en un entorno en el que la prioridad la tiene el automóvil, es ésa la realidad que van a entender como aceptable, considerando el coche como referencia. Éste es un primer punto a revisar.

Otro aspecto que requiere un cuestionamiento radical se refiere a esos métodos, muy frecuentes, de hacer educación vial **convirtiendo al niño en un conductor precoz**, que disfrutará por un rato del “placer” –reservado a adultos- de ponerse al volante de un automóvil –aunque sea un coche pequeño-. Entendemos que resulte atractivo para los pequeños, pero este sistema refuerza la tendencia –que precisamente hay que contrarrestar- de presentar la movilidad motorizada como algo deseable, como un privilegio al que tendrán acceso de mayores, y alimenta en los niños el deseo de conseguir el carné de conducir o la motocicleta.

Necesitamos un cambio de enfoque, una nueva educación vial que apoye la nueva cultura de la movilidad, todavía incipiente, a través de:

1. Nuevos Mensajes:

- o *Las personas están en el centro*
- o *El coche es el intruso en la ciudad*
- o *La ciudad debe proteger a las personas creando un ambiente protector e inclusivo*

³ Ver web del proyecto La ciudad de los niños:

<http://www.lacittadeibambini.org/spagnolo/interna.htm>

- *Los gestores urbanos y las autoridades públicas están del lado del débil*
 - *La calle es un espacio público*
2. **Nuevos Valores:**
- Ante todo, el respeto a peatones, a ciclistas y a ciudadanos más débiles.
 - En palabras de Tonucci: “La escuela y la sociedad deberían construir en los niños *el deseo de libertad y de protección ambiental ligado a la movilidad peatonal y al uso de la bicicleta*”.
3. **Nuevos Destinatarios:** gran parte del esfuerzo en educación vial se orienta todavía a los niños y niñas, pero hay que idear modos de acceder a otros públicos prioritarios, entre los que destaco:
- *Padres y madres*, que son los que deciden sobre los medios y las formas de la movilidad familiar, y además conforman, con sus actitudes y sus comportamientos, las ideas y valores de los pequeños. [En el programa “*De mi Escuela para mi Ciudad*” hicimos una incursión en este terreno, con una *Campaña de Reeducación de Papás y Mamás*, en donde los niños valoraban a sus progenitores como peatones y como conductores]
 - *Adolescentes y jóvenes* constituyen otro sector clave porque pueden acceder, cada vez más pronto, a medios de transporte motorizados – motocicletas y coches- sin contar, habitualmente, con las herramientas imprescindibles para no convertirse en un peligro más, para sí mismos o para los demás.
4. **Nuevas Formas** de hacer educación vial, con **Nuevos Cómplices:** hay que inventar métodos y fórmulas distintas, con nuevos aliados. En este sentido, creo que se puede aprender mucho de determinadas ONG, que están haciendo interesantes campañas y aportando más frescura y mucho más atrevimiento a la hora de comunicar mensajes y transmitir valores a la sociedad.

Todas estas ideas deberían estar presentes en esa nueva educación vial, contribuyendo a crear una visión crítica y una alternativa para una realidad insatisfactoria.