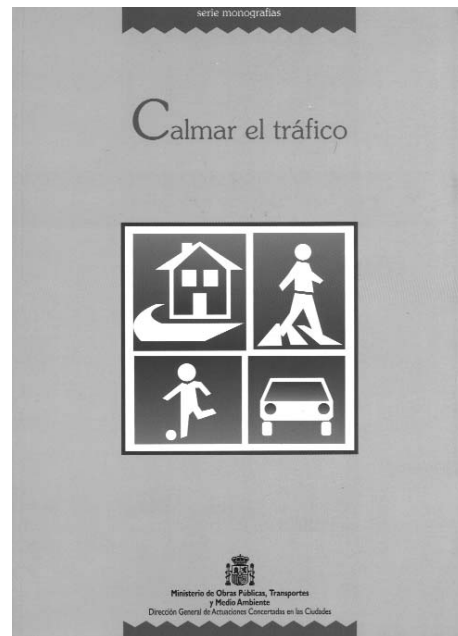


## Reseña



Dos cosas sorprenden al acercarse a esta publicación: una, que a pesar de sus contenidos haya sido publicada por un Ministerio de Fomento que parece fuese sólo del Automóvil... y del AVE; y dos, que esos mismos contenidos no se hayan puesto en práctica ni debatido seriamente todavía. El libro se estructura en tres partes independientes pero complementarias que ofrecen una visión amplia y completa del problema del calmado del tráfico; en la primera parte se hace una breve introducción histórica y se desarrolla el marco teórico y conceptual de la moderación del tráfico, la segunda funciona como un pequeño manual de diseño y gestión del espacio público y, por último, en la tercera parte se repasan el marco normativo y los mecanismos de implantación, dos elementos básicos e indispensables para que la moderación del tráfico sea una realidad. Su principal novedad consiste en sustituir la visión "desde el parabrisas" por la visión "desde la acera" para determinar cuáles son los problemas del tráfico y cómo pueden solucionarse. Considera que los efectos negativos del tráfico sobre las personas y el medio ambiente (contaminación, ruido, inseguridad, aislamiento...) son más importantes que la congestión y la falta de aparcamiento en la ciudad. Y apunta que dar mayores facilidades a los vehículos privados solo conduce a empeorar la situación a medio plazo. De ahí que la solución sea moderar el tráfico.

Alfonso SANZ ALDUÁN, *Calmar el tráfico*  
 Serie Monografías  
 Centro de Publicaciones  
 Ministerio de Fomento  
 2ª edición. 1999

## Hallazgos

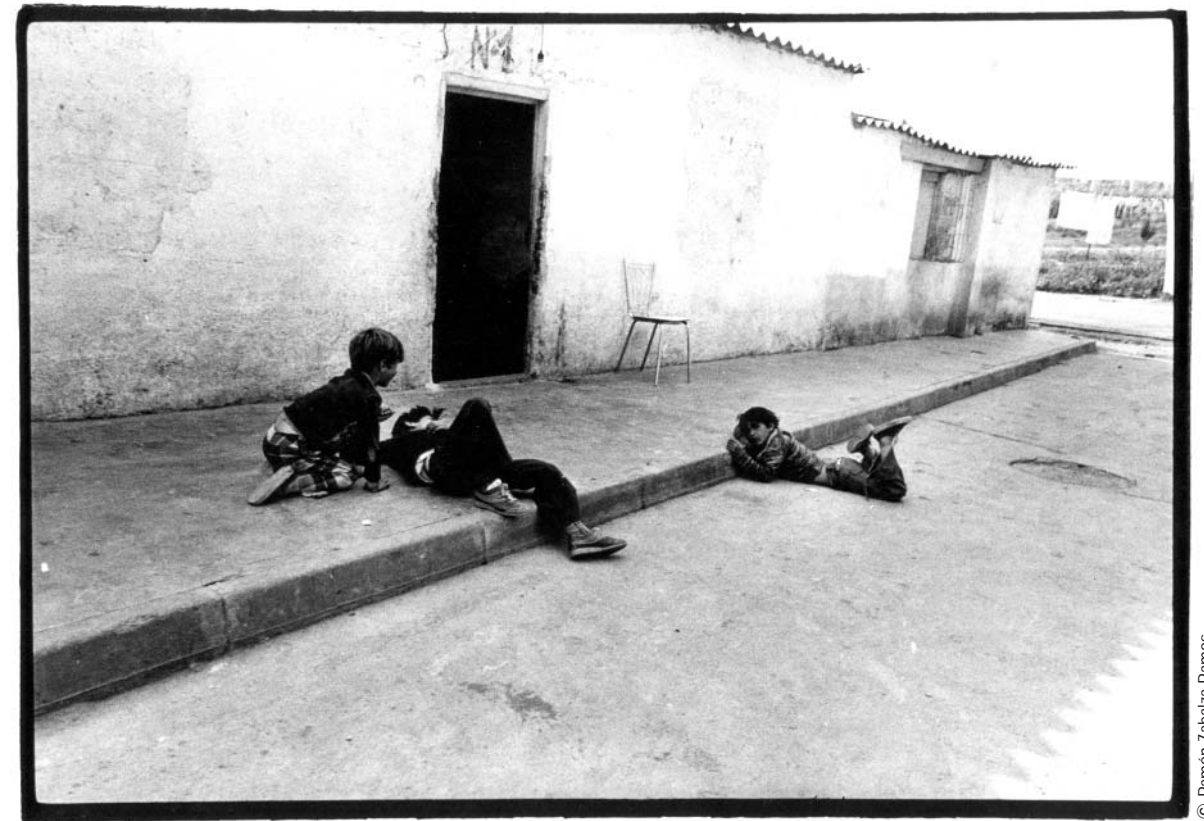
### ELOGIO DE LOS PEATONES

Ahora que los automóviles madrileños alcanzan la exorbitante velocidad de once kilómetros por hora y todo hace prever que se avecinan nuevas proezas de embotellamiento

y los récords de lentitud seguirán siendo batidos una y otra vez

qué delicia caminar  
 mirar a las chicas  
 viajar en metro  
 sorprenderse de los nombres de las calles  
 comprar sellos y buscar buzones  
 sudar  
 caminar.

Jorge Riechmann  
*Baila con un extranjero*  
 Hiperión, 1994



© Ramón Zabalza Ramos

### NIÑAS Y NIÑOS, CIUDADANOS PELIGROSOS

"Niños, en la calle no se juega. En la acera no se enreda". Esa es la enseñanza que se transmite a las nuevas generaciones de ciudadanos. Los peatones y sobre todo los niños que cometen imprudencias son tachados de peligrosos. Según esta versión de la seguridad vial, el comportamiento arriesgado de los pequeños es la causa de sus accidentes...

## FRANCESCO TONUCCI

*Francesco Tonucci nos concedió esta entrevista durante una comida en las jornadas organizadas por Acción Educativa "La ciudad de los niños" realizadas en noviembre de 1999 en Madrid. Entre plato y plato logramos que nos comentara algunas cuestiones relacionadas con su proyecto en Fano (Italia): la ciudad de los niños que poco a poco se va extendiendo a otras ciudades, algunas de nuestro país.*

**A pie: Después de los nueve años de experiencia en Fano ¿cuales son los cambios que ha vivido la ciudad?**

Francesco Tonucci: Es difícil que una ciudad, por el hecho de participar en un proyecto como este, sufra un cambio sustancial. Fano no es la ciudad de los niños, es una ciudad que ha tenido el valor de seguir adelante con este proyecto, con muchas contradicciones. Yo estoy muy enfadado con Fano porque creo que no está aprovechando este proyecto hasta el fondo y podía hacer mucho más. Sin embargo hay un cambio. En Fano en estos años se ha tratado, hablado y discutido de los niños mucho más de lo que habitualmente se hace en una ciudad. Esto en todos los niveles, incluido el Consejo Municipal, es decir, que los políticos de Fano han tenido que ocuparse de los niños, discutir sobre el tema de la niñez más de lo que lo hace un político normalmente. Los niños que participan en esta experiencia están muy contentos, encuentran una respuesta a sus demandas, una respuesta que no encuentran en la educación ni familiar ni escolar. Hoy el niño se percibe y es percibido por los adultos como una persona que vale por lo que va a ser en la que el hoy parece no importar y esto es muy frustrante. Pero el niño es una persona que vive el hoy que no tiene muy en cuenta su pasado ni tiene una idea clara de futuro. Nuestra experiencia valora mucho el hoy del niño. Se le pregunta lo que quiere, lo que le importa, lo que le gusta hoy. En estudios hechos en Fano los niños que han pasado por la experiencia tanto como miembros del Consejo como diseñadores de espacios, reciben un impacto muy fuerte. Quienes empezaron este proyecto y hoy son adolescentes hacen ahora una evaluación crítica pero el hecho es que están interesados en el tema de la ciudad lo que es una actitud bastante diferente del espíritu cínico y desinteresado de sus compañeros de edad.

Hay algunos cambios en la ciudad, ha cambiado algo a nivel de estructura, ha cambiado el estatus del municipio: en la actualidad se reconoce el Consejo de Niños, han cambiado algunas prioridades, hay programas que existen en todos los barrios como por ejemplo carriles de bicicleta, recuperación de aceras o itinerarios peatonales. Ahora hay un programa orgánico de itinerarios de bicicleta mientras que en el pasado los recorridos para las bicicletas eran trozos aislados. Lo mismo esta pasando con la peatonalidad. En dos barrios se están haciendo intervenciones importantes: reducción de la calzada, ampliación de la acera, pasos de peatones a la altura de la acera... Esta es una propuesta nueva, es una apuesta del alcalde a favor de los peatones y supone importantes inversiones. Estas obras han tenido la participación de los niños.

En Fano se han realizado algunos proyectos a iniciativa de los niños. Las propuestas de estos en algunos casos se han llevado al Consejo Municipal, se han discutido, se han aprobado y se han puesto en práctica.

El tema de la invitación de los niños a ir a la escuela solos se ha discutido mucho en la ciudad. No ha tenido tanto éxito como yo esperaba pero estamos trabajando en ello. No sé si lo conseguiremos.

Un problema aún por resolver es el de la información. La gente sabe poco de este proyecto. Conoce los aspectos más llamativos como el de ir al cole solos pero de otras cosas no está suficientemente informada. Es una lástima porque el proyecto se alimenta mucho de lo que consigue, de lo que la gente, tanto los niños como los adultos, sabe que ha cambiado. Una propuesta hecha a distintos ayuntamientos y que no ha sido recogida aún es la de disponer espacios para colocar carteles por la ciudad, reconocibles, más bajos de lo normal, que el Laboratorio de la Infancia pueda usar para comunicarse con los niños y los niños con la ciudad y entre ellos. Por ejemplo en estos carteles los niños del Consejo informarían de las propuestas aprobadas en el Consejo Municipal, de su puesta en marcha, expondrían sus quejas...

**A. P. ¿Estás desarrollando propuestas para calmar el tráfico aunque aún no se hayan llevado a la práctica?**

F. T. A veces tenemos calles inútilmente amplias para los coches que habría que devolver a los peatones. Hay una propuesta hecha por niños y recogida a nivel europeo que consiste en proporcionar a los niños para jugar tanto espacio como el que tienen los adultos para aparcar sus coches. La experiencia de la multa moral que consiste en que los niños pongan en los coches mal aparcados una nota en la que dice "usted es un maleducado", continúa en Fano. No es una intervención que produzca efectos garantizados pero la idea de que sean los niños los que dicen a los adultos que se portan mal me parece una idea interesante porque da la vuelta a la tradición educativa y toca el tema de la coherencia, que es un tema que a los adultos les gusta muy poco. En Rosario, Argentina, han utilizado la multa moral dentro de un programa de educación vial, involucrando a miles de niños todos los años en una ciudad de un millón de habitantes. Esto no va a cambiar las costumbres de los adultos pero está creando problemas dentro de la familia. Esto me parece interesante.

En un debate al que asistí alguien dijo que había que pedir a los peatones que sean correctos y yo me enfadé mucho. Es indignante que después de tantos años en que los peatones no han tenido

ningún derecho ahora que empiezan a conseguirlos se les exija más respeto a las normas que el que se ha exigido nunca a los coches.

*(Aquí A Pie informa a Tonucci de que en Madrid en la última Ordenanza de Circulación se contemplan un par de situaciones en que los peatones pueden ser multados)*

Yo creo que los peatones deberían tener el derecho de cruzar por donde quieran. Si lo que queremos es favorecer a los peatones para que el máximo número de personas dejen el coche y vayan andando, porque esta es a mi juicio la única perspectiva de futuro deseable tenemos que ayudar a los peatones a recuperar el poder en la ciudad, a considerarse seguros. Yo no digo que haya que castigar a los coches sino favorecer a los peatones, que es un poco lo mismo pero de otra manera. Amplio las aceras, creo pasos peatonales a nivel de la acera, castigo duramente a los coches que no respetan los pasos de cebra, y eso lo aplico de verdad. Si tengo que elegir dejo el recorrido más rápido y más fácil para las viejecitas porque los coches ya tienen motor. Llegará un momento en que el conductor pensará que no le merece la pena ir en coche porque es más rápido ir andando. Es mi objetivo. Me gustaría muchísimo poder ir a mi trabajo en Roma en bicicleta. Se beneficiaría mi salud, pero no puedo hacerlo porque es casi un suicidio. Iria haciendo ejercicio y me ahorraría el estrés de ir conduciendo. Hay muchas ciudades europeas que lo están haciendo y muchos ciudadanos se mueven sin coche. No podemos decir que no es posible. No es una utopía, véase Bélgica, Holanda, Alemania, parte de Francia... La vida de los peatones tiene que ser fácil. La de los conductores ya lo es porque van a cubierto, tienen motor, no tienen que hacer esfuerzo.....

**A. P. ¿En España en cuantas ciudades se está poniendo en práctica el programa la Ciudad de los Niños?**

F. T. Tenemos que hacer un seguimiento exhaustivo. De momento estamos en contacto con ocho municipios en Cataluña y doce localidades pequeñas cercanas a Valencia en la región de Horta. Hay otras experiencias, por ejemplo en Pamplona, realizadas por asociaciones de vecinos que han puesto en marcha iniciativas, pero no sé en qué momento están.

En Italia hay una red de sesenta ciudades participando y entre ellas un núcleo de cinco con el que cual tenemos un convenio específico. También hay una experiencia en Rosario, Argentina, que ya he nombrado antes.

### NIÑOS, CIUDADANOS PELIGROSOS

"Niños, en la calle no se juega. En la acera no se enreda". Esa es la enseñanza que se transmite a las nuevas generaciones de ciudadanos. Los peatones y sobre todo los niños que cometen imprudencias son tachados de peligrosos. Según esta versión de la seguridad vial, el comportamiento arriesgado de los pequeños es la causa de sus accidentes.

El mensaje que social e institucionalmente se está implantando considera que un individuo de treinta kilos de peso corriendo detrás de una pelota es un ser peligroso al que hay que adiestrar. En cambio, una máquina de mil kilos de acero surcando las calles a más de sesenta por hora no lo es. Quien debe tener cuidado y retirarse para no causar problemas es el menor de edad, el que todavía no tiene responsabilidad civil; por el contrario, el conductor que por su condición supera los dieciocho años, tiene todas las prerrogativas y bendiciones para campar por sus respetos en las calles de la ciudad. Cuanto más corra, mejor, más fluido será el tráfico.

Esta jerarquía de valores, esta concepción del peligro, ha desembocado en la práctica desaparición de niños "suelos" por las calles de la ciudad. En España no hay datos al respecto pero asumiendo que este fenómeno es similar al de otros países, se habla de que en los años setenta el 90% de los niños menores de siete años iban solos al colegio y en tan sólo veinte años esta cifra ha caído al 10%. Los niños ahora son como animales peligrosos a los que hay que tener encerrados, bien en casa o bien en recintos vigilados, y cuando se les saca a pasear deben ir permanentemente controlados.

Las repercusiones que tiene el haber convertido a los niños en ciudadanos no gratos son enormes para todos los habitantes de la ciudad. Podemos empezar a evaluar las repercusiones que tiene para ellos mismos, para su salud, por la falta de ejercicio físico. Si no pueden jugar en las aceras de la ciudad, si no pueden correr libremente a dia-



rio cerca de su casa, si no les permiten cruzar la calle solos para acceder a una plaza o a un parque ¿dónde van a explayarse? ¿en un piso de setenta metros cuadrados?. Todos los problemas de obesidad infantil o de colesterol que hoy en día tanta alarma causan a los padres, son un reflejo de esta vida sedentaria y no sólo un problema de mala alimentación, como se está planteando.

Si no pueden ir solos, no pueden relacionarse autónomamente con los de su talla o con otras personas. Su desarrollo psicosocial se ve comprometido tanto como su desarrollo físico. Los adultos de ahora miran extrañados a los niños como si fueran enfermos teledictos, pegados a las pantallas del ordenador, manipulando como obesos las máquinas de videojuegos. Pero ¿qué espacio les hemos dejado?. Las nuevas tecnologías aparecen como máquinas salvavidas que consiguen entretener a los niños en espacios cerrados. Ellos, a través de la televisión, conquistan otros mundos y viven las aventuras que se les veda en este entorno acotado. Para los que cuidan de ellos estas máquinas permiten que sus fieras estén temporalmente sosegadas.

Cuando se les saca a la calle y entran en contacto con el espacio público, el lugar por autonomía de relación social, perciben la jerarquía de valores imperante donde el fuerte manda sobre el débil. Perciben un espacio crispado por las prisas, cargado de ruidos, de humos. Ellos siempre bajo consignas y gritos para que no corran, para que no crucen, para que no se muevan. ¿Cómo van a aprender valores de solidaridad en un escenario de estas características?. No nos engañemos, los niños aprenden lo que ven.

No hay más que observar a las nuevas generaciones de jóvenes conductores que, en vez de haber aprendido a convivir con los coches tras años de motorización y tras tantas enseñanzas de seguridad vial, se lanzan desbocados a las calles y carreteras y hacen gala de su posición de poder apretando el acelerador. Es difícil que los nuevos

individuos se incorporen y se integren como adultos en la colectividad sin problemas, después de varios años de cautividad. Jóvenes que no han podido ir conociendo paulatinamente su entorno, que no saben orientarse, que se pierden en su propia ciudad. Su irrupción en las calles como seres adultos, sin etapas intermedias de socialización, sin una vinculación e identificación con el lugar donde viven, genera problemas a toda la colectividad.

Los graves accidentes de carretera de tantos jóvenes se fraguan en esas concepciones colectivas. Ellos son víctimas de una escala de valores sociales que da preeminencia y poder a los que van sobre cuatro ruedas frente a los que caminan. Ellos sólo hacen uso y disfrutan de su nueva condición de reyes del asfalto.

La seguridad vial que actualmente se enseña no evita el encontronazo de los jóvenes con la libertad. La seguridad vial ha permitido reducir los atropellos entre los grupos de población infantil, no porque la calle sea más segura sino porque los niños han desaparecido de la escena pública y porque los adultos que les cuidan han extremado su vigilancia y control.

Por eso, otra de las repercusiones de este recorte de libertad infantil es la exigencia de tener aceleradores permanentes. Los padres y sobre todo las madres -sobre quienes sigue recayendo el cuidado de los hijos- se han visto convertidos en acompañantes, vigilantes y guardianes de estos seres considerados como peligrosos. Ahora tienen que suplir con dinero, imaginación o resignación las deficiencias de esta construcción urbana. Acompañarles hasta la puerta del colegio, aguantar sus energías dentro de casa, llevarles y traerles a diversas clases extraescolares para tenerles entretenidos, vigilarles en el parque mientras juegan. Soluciones individuales para hacer frente a un grave problema colectivo. Esto no ha sido siempre así, seguro que buena parte de las personas adultas que leen este artículo asocian una calle a su infancia. Seguro que quienes diseñan y planifican esta ciudad del automóvil, conocieron palmo a palmo su itinerario al colegio, el disfrute de ese momento de libertad, de ese encuentro con lo imprevisto, con el otro, con la posibilidad de desviarse y transgredir normas, de irse convirtiendo en personas.

El hecho de que a los pequeños habitantes de la ciudad se les haya truncado esta entrada paulatina en el mundo exterior amenaza su desarrollo como ciudadanos sanos y equilibrados, sometidos como están a una condena de entre diez y doce años de cautividad por haber nacido en una ciudad "moderna".