

Jornadas de Reflexión

8ª EDICIÓN

¡La calle también es mía! Los niños, las ciudades y la seguridad vial

CONCLUSIONES

CONCLUSIONES DE LAS 8as JORNADAS DE REFLEXIÓN ATTITUDES

¡LA CALLE TAMBIÉN ES MÍA! LOS NIÑOS, LAS CIUDADES Y LA
SEGURIDAD VIAL

Autores/Compiladores:

Francisco Alonso

Cristina Esteban

Constanza Calatayud

Beatriz Alamar

© 2009 Attitudes

Colección: Cuadernos de Reflexión Attitudes

© 2009 los autores-compiladores: Francisco Alonso,
Cristina Esteban, Constanza Calatayud, Beatriz Alamar,

Edita: Attitudes

Con la colaboración del Instituto Universitario de Tráfico
y Seguridad Vial (INTRAS). Universitat de València

1ª edición: Diciembre 2009

ISBN: 978-84-96323-34-6

Depósito Legal:

Impreso en papel reciclado

No se permite la reproducción total o parcial de
este cuaderno, ni su tratamiento por cualquier forma
o medio, sin el permiso previo del editor.

Attitudes es un compromiso de Audi con la
protección del medio ambiente y la promoción
de la educación vial.

ÍNDICE

[1]	Introducción	7
[1.1]	Una reflexión para una nueva temática	8
[1.2]	Las octavas Jornadas de Reflexión Attitudes: ¡La calle también es mía! Los niños, las ciudades y la seguridad vial	11
[2]	Focus group de niños con el Director General de Tráfico	13
[3]	Discurso de Pere Navarro, Director General de Tráfico	23
[4]	Conferencia de Lenore Skenazy, periodista y fundadora del movimiento Free-Range Kids de Estados Unidos	27
[5]	Resultados de la Mesa Redonda “La influencia del entorno urbano y social en la seguridad vial infantil”	39
[6]	Resultados de la Mesa Redonda “La influencia de la seguridad vial infantil en el entorno urbano y social”	49
[Anexo 1]	Programa de las Jornadas	59

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Una reflexión para una nueva temática

Si hay un referente que ha estado presente, directa o indirectamente, en la temática de las diferentes Jornadas de Reflexión de Attitudes, éste ha sido el de la educación vial.

Y no nos referimos tan sólo a la adquisición de un conjunto de conocimientos aprendidos en las aulas de los colegios o autoescuelas. Nos estamos refiriendo a un concepto más amplio de lo que creemos nosotros que es la educación vial, tanto a nivel educativo como social.

En el primer caso, la educación nos permite desarrollar una labor de prevención a partir de la adquisición de unas normas, hábitos y actitudes de comportamiento generadas básicamente en el entorno educativo de la familia y la escuela.

En el segundo caso, el entorno social nos condiciona nuestros hábitos de convivencia, de autonomía y de responsabilidad vial. Una convivencia basada en los derechos y deberes de los ciudadanos; una autonomía personal basada en el civismo que supone el respeto de las señales y las normas; y una responsabilidad basada no sólo en el orden sino también en la solidaridad, la tolerancia y la libertad.

Unos hábitos y actitudes para toda la vida, en una educación a desarrollar a lo largo de todo un ciclo vital que se inicia en la etapa infantil.

En ese sentido, creemos que la educación vial no sólo se ha de justificar desde el punto de vista del desarrollo personal del niño, sino que ha de servir también para el desarrollo de un proyecto de sociedad más humano, y por reincidente que pueda parecer, más social.

Y en ese contexto social, la influencia que el entorno urbano ejerce en la personalidad vial del niño es fundamental para su posterior desarrollo personal.

Y ese es el punto concreto que quisimos abordar en la 8ª edición de las Jornadas de Reflexión Attitudes: ¿Cómo influyen las actuales ciudades en la educación y la seguridad vial de los niños españoles? ¿Qué influencia ejercen en los niños, desde el punto de vista de la seguridad vial, unas ciudades pensadas exclusivamente para satisfacer las demandas y necesidades de los adultos? ¿Existen todavía puntos de encuentro e intercambio social que los niños puedan compartir? ¿Conocen los niños sus calles, sus barrios, sus ciudades? ¿Juegan los niños en las ciudades actuales? ¿Salen a jugar a la calle? ¿Van solos o acompañados a la escuela? ¿Tienen puntos de referencia? ¿Se tiene en cuenta la opinión de los niños para planificar las ciudades? ¿Sería factible contar con la opinión y la participación de los niños?

Y como las ciudades no dejan de ser una expresión de lo físico, quisimos complementar todos esos aspectos con el rol que ejercen en los niños otros parámetros sociales como son los comportamientos individuales y sociales que se dan en ellas, así como la influencia de los medios de comunicación y de los videojuegos, y de todas aquellas personas y agentes que tienen una incidencia directa sobre los niños.

Estos son algunos de los aspectos a los que quisimos dar respuesta en esta 8ª edición de las Jornadas de Reflexión que organiza Attitudes, proponiendo medidas e

intervenciones de carácter no sólo educativo sino dirigidas también a modificar aquellos aspectos del entorno urbano con más influencia en el desarrollo cognitivo y social de los niños y de su aplicación en el ámbito de la educación y la seguridad vial.

Y para este octavo cometido, quisimos en la medida de lo que los tiempos permiten, mantener cierta esencia del modelo y algo de la estructura que tan buenos resultados y acogida tuvieron los años previos.

El eje central del modelo se basa en partir de un aumento de nuestro conocimiento, como tantas veces hemos defendido. La premisa, de nuevo, es el convencimiento, tantas veces demostrado por la ciencia de que la investigación es la única arma que dota a las autoridades, instituciones y profesionales con competencias propias o auto-impuestas, de las herramientas necesarias que permiten alcanzar objetivos con cierta garantía de éxito.

No es arbitrario entonces, que la primera acción fuera la elaboración de un análisis de los hallazgos e ideas que, desde la investigación más empírica y experimental, así como desde su interpretación más teórica, nos permitiera crear un marco conceptual. Sin olvidar el último objetivo, desde el conocimiento pasar a la acción. Al tratar "la ciudad, los niños y la seguridad vial", lo hicimos desde una perspectiva práctica. Es decir, se trataba de tener tanto una base para actuar, como de tener una base desde la que juzgar lo que se ha realizado hasta el momento. Por este motivo, a lo largo del análisis no se perdían ni un solo momento las implicaciones que para la intervención tiene cada uno de los aspectos, factores, datos y partes del proceso estudiado. En este caso, además, volvíamos a comparar y a reflejar algunas prácticas internacionales.

El análisis de la investigación, que dentro de nuestra jerga conocemos como "estudio documental", compartía protagonismo con otro proyecto iniciado de forma paralela que ha consistido en un estudio de opinión de la población española.

Es lo que otros años hemos llamado "la opinión de los protagonistas". Y este año los protagonistas eran los niños, pero sin querer eclipsar este protagonismo, sí que les hemos hecho compartir el mismo con esa figura educativa que son los padres.

Este estudio se justifica, de nuevo, en la *propia realidad*. La premisa en este caso: *"el objetivo último de cualquier investigación, estudio... en el ámbito de la seguridad vial, es elaborar, diseñar, e implementar intervenciones que conlleven a una reducción en las consecuencias negativas del tráfico, sin embargo, tan importante es el diseño de la intervención como conocer cómo la intervención va a ser aceptada por el público objetivo o público adoptante"*. En este sentido, era necesario complementar nuestro trabajo con un análisis de lo que opina y de cómo actúa la población española, niños y padres, en lo que se refería a los desplazamientos de los primeros por su entorno más inmediato la ciudad, y la Educación Vial, que está sobre la base de todos estos comportamientos y procesos.

En último término y como actividad complementaria, también de nuevo se contemplaba la realización de las "8ª Jornadas de Reflexión Attitudes" de título "¡La calle también es mía!: "La ciudad, los niños y la seguridad vial".

En dichas jornadas se mantuvo la "parte pública", con mesas redondas, donde distintos expertos discutieron sobre las respuestas que se debían dar a las preguntas sobre la problemática que planteamos,

siempre intentando que dichas respuestas fueran orientadas a la acción.

Dichas mesas, pese a no poder contar con las reflexiones de los *focus-group* (grupos de discusión) de expertos en las "materias" tratadas, que tradicionalmente hemos tenido, sí que contaron de forma complementaria a "los estudios", con las inestimables reflexiones de un grupo de discusión de niños, que tuvieron oportunidad, no solamente de

transmitir sus pensamientos e inquietudes, sino de interactuar con el mismísimo Director General de Tráfico.

Además, y por si a alguien le pareciera poco lo dicho hasta el momento, las jornadas contaron con el respaldo de grandes personalidades en sus actos de apertura –incluido el conferenciante principal- y clausura.

1.2 Las octavas Jornadas de Reflexión Attitudes: ¡La calle también es mía! Los niños, las ciudades y la seguridad vial

Pero, ¿por qué unas Jornadas de Reflexión?, ¿qué objetivos perseguíamos con estas octavas Jornadas?, ¿qué utilidad práctica pueden tener? Y a todo esto, ¿por qué con *focus-groups* compuestos por niños?

Ya contamos con la experiencia de las Jornadas celebradas los siete años anteriores, lo que sin duda nos ayuda a reafirmarnos en que somos conscientes y conocedores de la existencia de numerosas jornadas y congresos relacionados con temas de seguridad vial, muchos de ellos con gran tradición y extraordinario valor.

Sin embargo, somos también conscientes de que, pese al elogio emitido hacia dichos congresos, no están exentos de ciertas deficiencias que les impiden alcanzar los objetivos esperados de este tipo de eventos en toda su amplitud.

De este modo, nuestro planteamiento, sin olvidar que contamos con la ventaja de haber comenzado posteriormente, que poseemos la enriquecedora experiencia de los siete años anteriores y que tiene el deber de mejorar el planteamiento novedoso que defiende, amén de intentar superar las deficiencias mencionadas presentes en los congresos de carácter tradicional, siempre con el objetivo de acrecentar la utilidad y eficacia de esta acción.

Así, construimos y desarrollamos unas Jornadas que cubrieran los siguientes objetivos:

- Que permitieran avanzar en el conocimiento y la implantación de medidas que contribuyan a una mejora de la seguridad vial en el caso concreto de los niños.
 - Que tuvieran un componente de difusión, tanto al público científico y profesional, como a la población en general, a través de una amplia convocatoria a los medios de comunicación.
- Respondiendo a estos objetivos y teniendo en cuenta la filosofía de la que parte Attitudes, creímos que el mejor predicado para estas octavas Jornadas, por el espíritu al que respondían, era el de "reflexión". Asimismo, y en consonancia con todo lo dicho hasta el momento, se determinó que estas Jornadas de Reflexión tuvieran las siguientes características:
- El tema a tratar sería el de la seguridad vial infantil. Se trata de un tema de enorme importancia por las implicaciones que se derivan de su estudio.
 - A diferencia de anteriores ediciones, donde se programaba también un día para celebrar una serie de *focus groups* de expertos con el objeto de debatir a puerta cerrada aspectos relacionados con la temática de las jornadas, es esta ocasión se ha optado por una nueva fórmula: organizar un *focus group* de niños para conocer su opinión sobre un tema que les convierte en los principales protagonistas de esta edición.
 - Y, además, hacerlo de tal forma que esos niños tuvieran como principal interlocutor al máximo responsable de la seguridad vial de nuestro país: el Director General de Tráfico, Sr. Pere Navarro.
 - La celebración de dicho *focus group* de niños tuvo lugar el día 22 de septiembre. Durante más de una hora, 21 niños y niñas

de la ciudad de Madrid plantearon al Director General de Tráfico, desde su nivel y con la máxima espontaneidad, diferentes preguntas relacionadas con la educación y la seguridad vial en entornos urbanos.

- Con este acto protagonizado por ese grupo de niños y niñas, en representación de todo el colectivo infantil español, Attitudes pretendía recoger sus inquietudes y hacer oír su voz en un evento relacionado directamente con ellos.
- Que tuvieran un documento compuesto por una parte de carácter documental y otra de carácter poblacional.
- Que contara con una ponente de reconocido prestigio como es el caso de Lenore Skenazy, periodista y fundadora del movimiento Free-Range Kids de Estados Unidos.
- Que se dividiera en dos días, para atender a dos objetivos tan distintos como complementarios. El primero de ellos para el desarrollo del *focus groups*, donde se producirían los debates entre los niños y el Director General de Tráfico. El segundo de ellos para servir de plataforma de divulgación de los resultados del estudio, de la conferencia magistral y de la celebración de dos mesas redondas, donde de una forma dinámica, diésemos un pulso a la opinión de los componentes de la mesa y de los asistentes, acerca de algunas cuestiones relacionadas con la educación y la seguridad vial en entornos urbanos.

Y, teniendo en cuenta todo lo dicho anteriormente, se desarrollaron estas octavas Jornadas de Reflexión sobre la seguridad vial

de los niños en entornos urbanos, que se llevaron a cabo el día 28 de octubre de 2009.

Y el documento que tienen entre sus manos es el cuaderno que recoge las conclusiones de las referidas jornadas. A través de los próximos capítulos encontrarán, en correspondencia con el *focus group* mencionado y las mesas redondas posteriores, tanto los intervinientes en los mismos como un resumen de las principales líneas de debate y conclusiones a las que llegaron.

Esperamos que esta información de las conclusiones de las jornadas, tal y como ocurrió con la celebración de las mismas, sea determinante para cumplir con los objetivos que nos habíamos impuesto, y que el esfuerzo del programa social Attitudes de Audi y del grupo DATS del INTRAS haya valido la pena. Pero sobre todo, que sea útil el esfuerzo de tantos y tan excelentes profesionales y científicos que tuvieron la amabilidad de participar en las Jornadas. Valgan estas líneas para que quede constancia del inmenso agradecimiento de quienes les enrolamos en este barco.

En última instancia, nuestro último objetivo y el de ellos es coincidente: impulsar e iniciar un segundo paso en la actividad de investigación / intervención, que desarropada de protagonismo, desde la integración y suma de esfuerzos de instituciones y personas, permita un mayor y más rápido avance en el sentido deseado de prevenir la accidentalidad viaria, abordando en este caso un tema de suma importancia: la seguridad vial de los niños en entornos urbanos.

2. *FOCUS GROUP* DE NIÑOS
CON EL DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO
Fecha: 22 de septiembre de 2009

El *focus group* comenzó con la presentación de las moderadoras, las profesoras titulares de la Universidad de Valencia, Constanza Calatayud y Cristina Esteban, quienes señalaron que el motivo de esta reunión era conocer las opiniones de los niños sobre las ciudades y la seguridad vial, un tema de enorme relevancia para conseguir desplazarnos con seguridad por nuestro entorno.

Tras indicarles que posteriormente tendrían la oportunidad de conocer, preguntar y plantear sugerencias al Director General de Tráfico, Pere Navarro, se inicia en el *Audiforum* el trabajo con el grupo de 21 niños de edades comprendidas entre los 9 y 11 años de edad.

El tema se introduce con el siguiente argumento: “todos sabéis que existen unas normas y que es importante que todos las cumplamos. Por la edad que tenéis fundamentalmente sois peatones, pero también podéis ir en bicicleta o monopatín o ser pasajeros en los vehículos de vuestros padres... Cerrad los ojos e imaginad que estáis andando por la calle”.

A continuación, se exponen las preguntas a las que los niños responden de forma dinámica e interactiva.

¿Siempre vais por la acera? Y cuando no vais por la acera ¿cuáles son los motivos?

La mayoría de los niños indicó que, aparte del momento de cruzar las calles, en ocasiones cuando éstas son muy estrechas y ven que no hay coches tampoco van por la acera.

¿Siempre cruzáis cuando el semáforo está en verde?

Reconocieron que no, que con frecuencia se sienten tentados a cruzar porque a veces

tardan mucho en cambiar, pero que en cualquier caso siempre miran para asegurarse de que no viene ningún coche, aunque en ocasiones vayan entretenidos hablando con algún amigo/a.

¿Quién os ha enseñado esas cosas?

Todos señalaron a sus padres, profesores y policías que han ido al colegio.

Imaginad que vais en el coche de vuestros padres o abuelos... ¿lleváis puesto el cinturón de seguridad siempre?

En líneas generales, lo llevan siempre pero reconocen que en alguna ocasión (por ejemplo dentro de algún pueblo o cuando es muy corto el trayecto) no se lo abrochan. En los viajes largos o trayectos por autopistas, sí lo llevan abrochado siempre. Reconocieron que a veces, cuando les dicen que se lo abrochen “hacen como que lo llevan puesto” pero en realidad no está correctamente abrochado. Señalan, incluso, que aunque sus padres les obligan “*no merece la pena ponérselo cuando el trayecto es muy corto, pienso que no me va a pasar nada*”. En este sentido, otro compañero señaló que precisamente en los trayectos cortos es cuando más accidentes ocurren, porque la gente va más confiada; nunca sabemos cuándo podemos tener un accidente.

Respecto al elevador, son pocos los que lo utilizan porque la mayoría tiene la altura necesaria para poder hacer uso de los cinturones de seguridad para adultos.

Y cuando vais en bicicleta, ¿lleváis el casco?

En primer lugar indicaron que son muy pocos los trayectos que hacen en bicicleta por ciudad. La mayoría de las ocasiones que circulan en bicicleta lo hacen dentro de las

urbanizaciones donde residen. Precisamente por evaluar estos trayectos como "seguros" no hacen uso del casco. En cualquier caso, nadie indicó llevarlo siempre, aun cuando el trayecto fuera muy corto. Además, varios de los participantes reconocieron no llevarlo nunca. Cuando hacen excursiones largas o van por la montaña o carril bici, sí hacen uso con más frecuencia de este sistema de seguridad, pero generalmente no. Llama la atención que doce niños indicaron tener bicicleta y no disponer de casco, lo que hace directamente responsables a los padres.

Cuando lleváis patines o vais en monopatín ¿lleváis el casco?

En líneas generales no hacen uso del casco cuando se desplazan en patines o monopatín, aunque alguno indicó que si está en rampas sí hace uso de este sistema de seguridad.

Cuando sois peatones habéis dicho que normalmente vais por las aceras, pero en los lugares de veraneo que no siempre disponen de aceras y tenéis que andar por carreteras por ejemplo, ¿por qué lado vais caminando?

Las respuestas fueron diversas aunque la mayoría señaló caminar por la izquierda, para poder ver a los coches que se acercan de frente. Estos conocimientos se los han enseñado sus profesores y los policías, pero curiosamente otorgaron menos importancia a los padres en este sentido.

Si nos centramos en caminos concretos... vamos a ver cómo vais al colegio...

De todos los participantes, once indicaron que van al colegio caminando, ya que el centro escolar se encuentra próximo al domicilio. Todos los niños que se desplazan caminando señalan estar contentos de realizar a pie estos

desplazamientos, es decir, no preferirían ir en otro tipo de transporte. En cambio, la mayoría reconoció que a pesar de que van caminando preferirían ir en bicicleta (si tuvieran, en algunos casos) o si sus padres les dejaran hacer uso de este transporte para ir al colegio. Los motivos por los que sus padres no les dejan ir en bicicleta al colegio están relacionados con la falta de seguridad (velocidad, posibles despistes, porque no saben dónde van a dejar la bicicleta). En cambio, si dispusieran de carril bici para estos desplazamientos la mayoría señaló que en ese caso sí les dejarían ir en bicicleta.

Diez de los niños se desplazan al colegio en coche, principalmente por cuestiones relacionadas con la distancia. En uno de los casos, a pesar de que el domicilio se encuentra cerca del centro escolar, el niño señaló que se desplaza en coche al colegio porque éste se encuentra de camino al trabajo de su padre. De los niños que van al colegio en coche, algunos indicaron que preferirían ir caminando y todos coinciden en que les gustaría ir en bicicleta.

¿A qué lugares vais solos?

Todos excepto un niño señalaron que van solos a algunos lugares. Algunos de los participantes realizan el trayecto de ida o vuelta al colegio siempre solos, mientras que son más los niños que "algunas veces" llevan a cabo dicho trayecto sin la compañía de un adulto. En cuanto a otras actividades, mientras que es frecuente que vayan solos a comprar el pan, ir a casa de amigos o a casa de los abuelos es menos habitual. Actividades de ocio como salir a jugar también es habitual que las desempeñen solos, sobre todo por la proximidad del parque donde llevan a cabo estos juegos o porque éstos están integrados en la urbanización donde residen.

¿A qué sitios no os dejan ir solos vuestros padres?

La mayoría indicó que no les dejan ir solos a los centros comerciales y a determinados lugares para comer, fundamentalmente por cuestiones relacionadas con la percepción de falta de seguridad de los padres. Un niño señaló que no le dejan ir solo al colegio por miedo a que le atropellen, aspecto que ha pospuesto la decisión de los padres para que vaya solo al centro escolar.

Los que no vais solos, ¿quién os suele acompañar?

La mayoría de los niños va acompañado de sus padres en el trayecto casa-colegio (caminando). Otros señalan que les acompañan sus hermanos mayores. Los abuelos no son citados en este caso.

¿Cuándo respetáis más las recomendaciones para ir caminando de modo seguro, cuando vais solos o cuando vais acompañados?

Cuando van solos reconocen que respetan más las recomendaciones debido a la inseguridad que sienten yendo solos (*"no están tus padres para avisarte"*). Por tanto, afirmaron que cuando van solos, van más pendientes de los posibles peligros que pueden aparecer. Un niño señaló que cuando va con dos o tres amigos, *"si vamos hablando a veces podemos saltarnos un semáforo medio a propósito"*. Otro indicó que hace lo mismo independientemente de si va solo o acompañado. Llama la atención una afirmación realizada por uno de los participantes: *"Cuando vas con amigos tienes un cerebro más infractor"*.

Cuando vais acompañados, ¿alguna vez habéis tenido que llamar la atención a la

persona que os acompaña porque ha realizado alguna conducta incorrecta?

Reconocieron que sí y que esto sucede de forma habitual. En este sentido argumentan que les importan esas personas, a modo de ejemplo un niño afirmó *"no me quiero quedar sin hermano"*.

En relación con el entorno por donde os movéis, y partiendo de que todos vivís en la ciudad, ¿los lugares por donde normalmente vais, son seguros?

La opinión generalizada fue *"regular"*, sobre todo a determinadas horas como la noche. En relación con los argumentos a favor de que son lugares seguros destacan hechos como que las aceras son amplias, la buena visibilidad a la hora de ver si se aproxima algún vehículo por la calzada, la presencia de policías en la zona, de los trabajadores encargados de la ORA y la presencia de otras familias cerca. Es decir, a pesar de que vayan solos, les tranquiliza la presencia de otras personas, aunque uno de los participantes señaló que *"mucha gente me agobia pero poca hace que se sienta demasiado solo"*.

En cambio, motivos que justifican la percepción de inseguridad fueron, por ejemplo, la ausencia de pasos para peatones o el exceso de tránsito de personas.

En líneas generales coincidieron en que el entorno por el que suelen desplazarse en su ciudad es seguro a pesar de que también reconocen que ciertos aspectos les generan inseguridad: el botellón que realizan algunos adolescentes o jóvenes en los parques cercanos a sus casas, la presencia de algunas bandas próximas a la zona, los cruces que no están adecuadamente iluminados e impiden ver si vienen vehículos, la presencia de gente borracha en los bancos de los

parques justo cerca de las aceras e incluso dentro de los portales, algunos pasos de peatones mal señalizados (mal estado de la pintura), los posibles imprevistos que pueden surgir por ejemplo a la hora de cruzar una calle (*"no pasa nadie y de repente viene un coche"*), el hecho de que los vehículos se paren demasiado tarde en los pasos de peatones debido a la mala visibilidad, la falta de semáforos en algunos pasos de peatones que provoca que los coches no se paren o las personas borrachas que van por la calle hablando solas.

Hemos visto los aspectos que os gustan y os hacen sentir seguros y también aquellos otros que os generan inseguridad. Si pudierais, ¿qué cambiaríais para que el tráfico fuera más seguro?

Algunos de los aspectos que mencionaron fueron: que los pasos de peatones estuvieran pintados de otro color que resalte más que el blanco, incrementar la vigilancia de algunos barrios, pasos de peatones cerca de las puertas de las casas (es por donde la gente tiene que cruzar), señales de limitación de velocidad en las curvas, mayor vigilancia para evitar la formación de dobles filas (impide la visibilidad tanto a los vehículos como a los peatones), mayor iluminación de algunas zonas, aumentar la presencia policial para poner multas los días que hay partido de fútbol *"ya que esos días está el barrio repleto de coches por todas partes"*, que las líneas blancas de los pasos de peatones fueran menos resbaladizas, o que hubiera un sonido cuando el semáforo cambie a verde para avisar a gente que pueda estar despistada.

¿Creéis que los conductores en general cumplen las normas?

Ocho niños señalaron que no, el resto indicó que en general consideran que los conductores cumplen las normas.

Y vuestros padres, ¿cumplen las normas?

Las opiniones fueron diversas, si bien la mayoría estimó que sus madres cumplen las normas, algunos reconocieron sentirse más inseguros cuando ellas conducen el vehículo.

En general, reconocieron que sus padres no cumplen todas las normas. De hecho alguno señaló que nadie cumple todas las normas.

En cuanto a las normas que más incumplen los padres destacaron el exceso de velocidad, no respetar los semáforos cuando tienen prisa, los stops y los pasos de peatones y el aparcamiento en doble fila (aunque sólo sea un rato).

Antes de la presentación del Director General de Tráfico, al que vais a tener la oportunidad de conocer, vamos a dedicar un tiempo a pensar y escribir aquello que queráis preguntarle, decirle o proponerle.

ENCUENTRO DE LOS NIÑOS CON EL DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO PERE NAVARRO

El encuentro comenzó con la presentación del señor Pere Navarro a los niños, señalando que era el encargado de intentar organizar el funcionamiento del tráfico y los desplazamientos:

P.N.: En España hay aproximadamente 25 millones de conductores, 30 millones de vehículos y una gran necesidad por parte de todos de desplazarnos (bien por motivos laborales o personales). Por tanto, se requiere una organización de este sistema de modo que sea fluido, seguro y no contaminante.

Hace ya tiempo que aparecieron los vehículos en nuestras vidas. Al principio eran muy pocos

los afortunados que disponían de vehículos pero a partir de los años 60 y 70 comenzó a haber muchos más, de modo que a finales de los años 80 las ciudades se empezaron a "llenar de coches". A partir de este momento, los ciudadanos empezaron a plantear una serie de argumentos en contra de la congestión, el ruido y las emisiones derivadas de esta "masificación", así como medidas no centradas únicamente en el automóvil, para potenciar el transporte público, los desplazamientos a pie o en bicicleta, etc. y tratar de este modo de adaptar los sistemas de movilidad de las ciudades para hacerlos más sostenibles.

La calle es un espacio limitado y finito, en el que es imposible acceder a todas las demandas de los ciudadanos (ciclistas, transporte público, conductores, peatones, etc.) por lo que es necesario establecer "pactos" entre los diferentes colectivos para garantizar el bienestar y la convivencia conjunta.

En este momento, el señor Pere Navarro solicitó a los niños que plantearan medidas para mejorar el panorama actual en relación con la seguridad de las calles. Las intervenciones más destacadas se describen a continuación:

NIÑO: "Podían poner carril bici en toda la ciudad, no limitarlo sólo a determinadas zonas en las afueras de Madrid"

P.N.: Se va a construir carril bici en toda la ciudad, pero todas las medidas cuestan un poco al principio. Cuando se construye carril bici las bicicletas "poco a poco van apareciendo". Actualmente, el anillo verde permite que las personas puedan disfrutar el fin de semana de estos carriles, que se aficionen a este medio de transporte de modo

que hagan uso también de la bicicleta para realizar otro tipo de desplazamientos (por ejemplo para ir a trabajar o a la universidad). En Europa, el uso de la bicicleta para ir al colegio está más extendido que aquí, de modo que un guía va delante del grupo y otro detrás y va recogiendo por distintas zonas a los niños.

NIÑO: "¿Sería posible alargar un poco más la duración de algunos semáforos para peatones?"

P.N.: En primer lugar, debemos pensar en las necesidades de las personas mayores o con alguna discapacidad. Es necesario buscar un equilibrio entre el tiempo de paso destinado a los vehículos y a los peatones. En algunas vías por donde transitan numerosos vehículos quizá se da más tiempo a éstos en detrimento de los peatones. Deberíamos pensar que todos somos peatones, aunque conduzcamos nuestro vehículo todos los días. Los peatones son los más vulnerables y por tanto necesitan de más respeto y mimo. Además, se deben potenciar los trayectos a pie, en realidad tardamos mucho menos tiempo de lo que la gente cree y es sano, saludable y económico.

NIÑO: "Deberían señalizar más adecuadamente los pasos de peatones ya que a veces los coches no se paran"

P.N.: Si se trata de un paso de peatones, los vehículos tienen la obligación de pararse cuando hay algún peatón, pero es cierto que los pasos de peatones deben estar adecuadamente pintados y ser visibles.

NIÑO: "A la salida de los colegios debería haber vigilancia"

P.N.: No hay policías para todos los colegios, ya que no podemos olvidar que todos los

niños salen a la misma hora. Debemos poner un poco de nuestra parte y no confiar en que hay un policía que nos resuelve los problemas. En algunas ciudades hay voluntarios que se dedican a garantizar una mayor seguridad de los niños que salen de los colegios.

NIÑO: “Yo vivo cerca de un campo de fútbol y los días de partido la gente aparca donde le da la gana. Esos días no ponen multas pero los días normales sí”

P.N.: Se trata de días concretos y es un tema de difícil solución. En cualquier caso no es un buen ejemplo para la sociedad el hecho de que cuando juega un equipo de fútbol no pasa nada si no cumples las normas.

NIÑO: “Por las mañanas debería haber cerca de los colegios radares porque la gente excede demasiado los límites de velocidad”

P.N.: Más que radares debemos apostar por medidas que nos indiquen que por determinados lugares no podemos correr, es decir, que la calle nos hable, con medidas como estrechamiento de las calles, resaltes, etc. Se trata de introducir elementos en las vías para que llamen la atención. Los radares es mejor reservarlos para vías rápidas como las autopistas.

NIÑO: “¿Se van a hacer coches que funcionen con batería?”

P.N.: El petróleo es una sustancia limitada y finita. Si todos seguimos consumiendo petróleo al ritmo que lo estamos haciendo no tardaremos en agotar las existencias. Debemos buscar un sistema alternativo para el funcionamiento de los vehículos y por lo tanto todas las empresas que se dedican a la fabricación de vehículos deberán decantarse por sistemas alternativos. Todo apunta a que el coche eléctrico es el futuro.

NIÑO: “¿Por qué ahora se amplían la aceras dejando menos carriles para los coches y por tanto más tráfico?”

P.N.: Normalmente estas medidas suelen aplicarse en zonas céntricas de la ciudad, donde hay transporte público. Desde el punto de vista del conductor que está en este tipo de calles es posible que piense que no merece la pena hacer ese trayecto en coche ya que resulta más costoso que hacerlo a pie o en transporte público. Hay que dar prioridad al peatón, sobre todo en zonas céntricas y potenciar que este tipo de trayectos no se realicen en vehículos particulares.

NIÑO: “Hay determinados atascos que son provocados por autobuses que no circulan por el carril bus, ¿por qué estos vehículos pueden circular tanto por los carriles bus como por los normales?”

P.N.: El carril bus está reservado para el transporte público y todos debemos facilitar y promover su uso.

NIÑO: “En algunas curvas los conductores no ven a los peatones, deberían señalizarlas mejor porque algunos conductores se paran demasiado tarde”

P.N.: Hay que diferenciar entre las curvas de las ciudades y las curvas presentes en las carreteras. En la ciudad están los pasos de peatones, donde teóricamente hay un semáforo que garantiza la seguridad de los peatones. Ahora bien, si los peatones no cruzan por donde deben, no están cumpliendo las reglas del juego y asumirán mayores niveles de riesgo. Compartimos el mismo espacio muchas personas y por lo tanto, es fundamental que todos cumplamos las normas para que el sistema funcione correctamente. Si cada uno se rige por su propio interés y no piensa en los demás la

calle se convierte en una especie de "selva" en la que todos salimos perdiendo. Es importante tener en cuenta que no estamos solos y que debemos ponernos en el lugar de los demás intentando compartir con los otros la vía pública.

NIÑO: "¿Por qué los coches pueden ir a 260 km/h si no está permitido ir a más de 120 km/h?"

P.N.: La Industria y las Normas son europeas. Se están poniendo radares en las carreteras, se están instalando limitadores de velocidad en los vehículos. Lo verdaderamente importante es la decisión del conductor de circular a la velocidad adecuada a las circunstancias de la vía. No podemos esperar que la tecnología lo resuelva todo ya que el conductor tiene que poner también de su parte.

NIÑO: "¿Pondría más señales de las que existen?"

P.N.: Probablemente estudiaría si se puede reducir alguna de las señales. A veces intentamos resolverlo todo con señales y éstas deben estar en su número justo, no más. Si pones muchas señales éstas pierden su efecto.

NIÑO: "En algunos pasos de peatones no ponen semáforos porque a veces la gente no se para y no los respeta"

P.N.: Hay dos modelos de pasos de peatones en función de la zona donde se ubican: unos en los que hay muchos peatones y se ubican semáforos para regular adecuadamente el tránsito, otros en los que no hay mucho tránsito de personas y no siempre es conveniente poner un semáforo. Siempre hay que buscar un equilibrio entre los peatones y los vehículos.

NIÑO: "No entiendo por qué dicen que para poder ir en el asiento delantero

tienes que ser mayor de 12 años, independientemente de la altura que tengas"

P.N.: Es un tema complicado pero siempre es necesario adoptar algún criterio.

NIÑO: "En un semáforo próximo a un colegio no da tiempo a cruzar a las madres que van con sus niños, ¿no se podría alargar el tiempo de paso?"

P.N.: Se debería regular para que en las franjas horarias de entrada y salida del colegio se le diera más prioridad al peatón, dando así más tiempo de paso.

NIÑO: "Hay semáforos que tardan una eternidad en ponerse en verde y cuando cambian el tiempo que dispone el peatón para cruzar es muy pequeño"

P.N.: Cada uno tiene su percepción y siempre tendemos a mirar por nuestro propio interés, sin pensar en los demás usuarios de la vía.

NIÑO: "¿Qué va a pasar cuando se acaben las letras de las matrículas?"

P.N.: Es una combinación de números y letras. La numeración de matrículas anteriores sí se terminó y por eso se pasó al actual sistema de matriculación de vehículos que permite combinaciones infinitas. La matrícula sigue siendo igual que hace cien años, pero indudablemente, en un futuro éstas cambiarán.

NIÑO: "Si saben dónde están los puntos negros, ¿por qué no los quitan para que haya menos accidentes?"

P.N.: Los puntos negros nacen y desaparecen. Cada vez que, por ejemplo, se abre un centro comercial o de ocio en una zona se incrementa el tráfico de la misma y

se empiezan a producir accidentes que antes no había. Es decir, determinados cambios cerca de las vías pueden derivar en la aparición de un punto negro. Estos puntos se van solucionando, pero van apareciendo nuevos.

NIÑO: “No me gusta que no haya mucha luz o que la pintura de los pasos de peatones esté en mal estado y dificulte la visibilidad del mismo”

P.N.: Se realiza un esfuerzo de conservación y mantenimiento de la vía pública. En cuanto a la iluminación se debe buscar un equilibrio de modo que permita una correcta visualización del paso de peatones pero que no deslumbré al conductor. Un exceso de luz no sería conveniente.

NIÑO: “Cerca de nuestro colegio están haciendo obras y en un carril han añadido unas líneas por la carretera que mucha gente no ve, lo que genera accidentes y problemas”

P.N.: En los tramos de obras es fundamental que la señalización sea correcta y esté todo adecuadamente previsto para garantizar la seguridad de la zona. La diferencia entre una ciudad que funciona y otra que no, está en las obras, de modo que si éstas están bien señalizadas y bien diseñadas, será más probable que todo funcione correctamente, mientras que si las obras se hacen de cualquier manera la probabilidad de que existan problemas es mucho mayor.

NIÑO: “Respecto al tema del aparcamiento... ¿qué pasa con la gente que aparca en segunda o tercera fila?”

P.N.: Hay que pensar en los demás. Si aparcamos en doble fila estamos anulando todo un carril de circulación, lo que supone un

claro desprecio, egoísmo y falta de respeto hacia los demás. Si todos hiciéramos lo mismo se paralizaría el tráfico en toda la ciudad.

NIÑO: “En una calle próxima al colegio sólo existen dos pasos de peatones, uno a cada extremo de la calle. La gente no suele utilizarlos sino que pasa por el centro de la calle. ¿No se podría poner uno en el centro?”

P.N.: La mayoría de los atropellos suceden en zonas donde no hay paso de peatones, es decir, el peatón está cruzando por donde no debe cruzar. Hay lugares donde debería ubicarse un paso de peatones ya que queda demasiado lejos de otro, depende de la configuración de la ciudad, pero hay sitios donde efectivamente debería ubicarse alguno para garantizar el paso seguro de los peatones.

NIÑO: “A veces los pasos de peatones, al ser blancos, por la noche no se ven bien, ¿no se podrían cambiar por un color como el rojo que resalte más?”

P.N.: Este aspecto se ha estudiado y se ha llegado a la conclusión de que el color que más resalta es el blanco. Se trata de un convenio internacional, de manera que en cualquier ciudad del extranjero las señales son las mismas para asegurar una cierta homogeneidad que garantice la seguridad de los ciudadanos.

NIÑO: “Los pasos de peatones deberían pintarse con alguna pintura que no resbalara tanto, sobre todo por los motoristas”

P.N.: Poco a poco se emplean más pinturas antideslizantes. Además, se están poniendo en marcha medidas intermedias en ciudades

como Madrid, donde en las zonas de mucha afluencia de motos en lugar de pintar todo el paso de peatones de blanco pintan las dos líneas y unos cuadrados que permiten la visibilidad del paso pero garantizan una mayor seguridad para los motoristas en caso de lluvia. Por tanto, en las ciudades donde circulan muchas motos están buscando soluciones para este tema.

NIÑO: “Deberían poner más policías de tráfico en las zonas de entrada y salida de los colegios donde se producen más problemas de tráfico o atascos”

P.N.: A mí me gustaría tener mucha policía de tráfico y que estuviera por todas partes. La Policía también se encarga de otros asuntos, no sólo del tráfico (por ejemplo para vigilar las obras, para vigilar asuntos relacionados con las drogas, el crimen organizado, etc.). Por lo tanto, es necesario que la Policía se reparta en función de las necesidades que existen. Pero evidentemente, cuanta más Policía, más seguridad, más se cumplen las reglas y ocurren menos accidentes.

NIÑO: “Aunque no haya tantos, deberían estar donde se presentan problemas en las calles”

P.N.: Hay un jefe del grupo de policías que se encarga de ubicar a cada uno en función de las necesidades de cada zona a partir de la información de que dispone. Es posible que a veces acierte más y en algunas ocasiones se equivoque.

NIÑO: “Un día mi padre iba conduciendo por la tarde-noche y casi atropella a un policía porque no lo vio. ¿Por qué no llevan el chaleco reflectante todos los policías?”

P.N.: Cuando anochece todos deberíamos hacer lo posible por hacernos ver. Todos los policías disponen de chaleco reflectante pero quizá ese día se le había olvidado. En cualquier caso, debe hacer uso de este sistema porque de lo contrario pone en peligro su propia vida. Además, si vais en bicicleta es conveniente que llevéis el chaleco, al igual que sucede en Europa donde los ciclistas y ciclomotoristas que circulan por la ciudad hacen uso de este sistema para hacerse visibles. En la vía pública cualquier esfuerzo por hacerse visible es positivo.

Por último, el señor Pere Navarro se despidió de los niños recordando la importancia de no hacer las cosas automáticamente: “Cuando hagáis el trayecto de casa al colegio prestad atención, analizad dónde están los riesgos y cómo tenéis que caminar para hacerlo de forma correcta y segura. Las normas hay que cumplirlas, para esto están. Si todos las cumplimos, las ciudades funcionarán correctamente y estaremos orgullosos. En cambio, si cada uno va a lo suyo y se comporta de forma egoísta, las ciudades no funcionarán y le haremos un flaco favor a ésta. Entre todos somos capaces de hacer que esto funcione bien”.

3. DISCURSO DE PERE NAVARRO,
DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO

Fecha: 28 de octubre de 2009

Buenos días a todos. Bienvenidos a la 8ª Jornada de Reflexión de Attitudes. En primer lugar, mis palabras de reconocimiento al acierto de crear espacios de reflexión como el presente. En un mundo cada vez más complicado es necesario detenernos y reflexionar sobre una serie de temas para poder ordenar los conceptos. En segundo lugar, quisiera hacer un reconocimiento al trabajo de Audi y de Attitudes porque a lo largo de estos años nos ha ayudado, y mucho, a ir construyendo un discurso coherente, razonable y pedagógico sobre la seguridad vial y todos los temas que inciden en ella. En política, probablemente una de las cosas más importantes es que haya un discurso comprensible que ayude a la toma de decisiones y que permita buscar complicidades entre los ciudadanos. Indudablemente las Jornadas nos han permitido y ayudado a la construcción entre todos de este discurso coherente. Algunos elementos de la política de seguridad vial tampoco se entenderían sin la estrecha colaboración que hay con Attitudes, que para temas complejos y puntuales tanto el diálogo que hemos ido manteniendo, como su aportación nos ha ayudado mucho. Ellos lo saben y en la Dirección General de Tráfico también lo sabemos, de modo que aprovecho esta oportunidad para hacer este público reconocimiento.

En relación con el tema de la Jornada cabe destacar dos ideas. En primer lugar, las ciudades son el principal activo de este país y por tanto merecen una especial atención. Uno tiene la impresión de que en Europa hablan mucho de las ciudades, quizá le dan más protagonismo del que le damos nosotros, tal vez porque llevamos 25 años hablando de Comunidades Autónomas. En este sentido, las ciudades están pidiendo una mayor atención.

Los grandes cambios se producen en las ciudades, las ciudades conforman la sociedad del futuro y son grandes protagonistas del devenir social. Dentro de las ciudades se encuentra todo lo que hace referencia al espacio público. Recuerdo alguien que explicaba que la calle es como el pasillo de tu casa; la plaza es como el comedor de tu casa. Lo que no harías ni en el pasillo ni en el comedor de tu casa no lo deberías hacer en la calle ni en la plaza, puesto que son espacios de convivencia con un enorme potencial pedagógico donde nos relacionamos unos con otros.

Como he podido observar en la documentación de forma reincidente, la calle es una gran escuela. De hecho, la calle siempre ha sido una gran escuela: es posible que en los últimos años nos hayamos alejado un poco y no hayamos valorado la calle como esta "gran escuela", pero cuando uno mira hacia atrás se da cuenta de que todo está en la calle, todo pasa en la calle y desde luego se pueden aprender muchas cosas en ella. Cuando hablamos de la calle estamos hablando también de los desplazamientos; otra de las revoluciones silenciosas que se están produciendo en nuestras ciudades. Lo vemos, pero no sé si somos conscientes y por tanto es conveniente prestar atención de vez en cuando a estos temas, darnos cuenta del protagonismo que van adquiriendo los peatones, de cómo van apareciendo las bicicletas, de cómo vamos conformando las velocidades. Recuerdo una noticia que me llamó mucho la atención: el año pasado en Barcelona, por primera vez en muchos años, no había habido ningún fallecido por accidente de tráfico en coche. Cuando uno se para a pensar sobre determinados aspectos (si se circulara entre 30-50 km/h de velocidad, si todos llevásemos puesto el cinturón de

seguridad, los sistemas de retención infantil, etc.) habría accidentes pero podríamos reducir la letalidad de los mismos. Es decir, hay muchas transformaciones que se están produciendo en nuestras ciudades y es adecuado de algún modo parar, verlo, valorarlo e indudablemente ayudar.

Todo el mundo habla en estos momentos de los desplazamientos. En Europa le ponen dos adjetivos, de modo que señalan que el transporte debe ser limpio y seguro. Por tanto, son las dos líneas de referencia con todo lo que ello implica, ya que no deja de ser un mensaje a la propia industria para que se ponga la técnica y todos los conocimientos para conseguir estos transportes y desplazamientos limpios y seguros.

Enhorabuena por el acierto de poner a los niños como protagonistas. El *focus group* de niños fue una experiencia excepcionalmente interesante en la que se produjo un intercambio de opiniones. Uno se da cuenta de que los niños no están contaminados, sus preguntas son sensatas y uno descubre que si algo no entienden los niños es que tenemos un problema nosotros. Su opinión es fresca,

es ingenua y cuando te preguntan alguna cosa y tienes problemas para responder, quiere decir que nosotros tenemos problemas en la forma y modo, en cómo estamos haciendo o afrontando el tema. Es un sano ejercicio recuperar la infancia para poder observar la forma y modo de organizarnos desde la perspectiva de los niños. Los niños son capaces de darnos mensajes sencillos, mensajes que claman la necesidad de construir calles no estresantes, calmadas. Cuando uno visita varias ciudades observa claramente el nivel de estrés de alguna de ellas; mientras que en otras se respira más bien una sensación de tranquilidad y calma. Esto nos da una pista del modo en que se organizan las ciudades.

Nos quedamos un año más a la espera de las conclusiones de esta Jornada de Reflexión, nos comprometemos a recoger los mensajes y a aprovecharnos (en el buen sentido de la palabra) de la ciencia, del esfuerzo y del resultado de todo este trabajo del equipo de Attitudes. Nada más, muchas gracias y los mejores deseos para la octava Jornada de Reflexión de Attitudes.

4. CONFERENCIA DE LENORE SKENAZY,
PERIODISTA Y FUNDADORA DEL MOVIMIENTO
FREE-RANGE KIDS DE ESTADOS UNIDOS

Fecha: 28 de octubre de 2009

Lenore Skenazy pronunció su conferencia en inglés. Los textos que siguen a continuación son una traducción que ha intentado respetar el personal estilo de la conferenciante.

Presentador: La presenta en español

Lenore: Hola. Tengo que hablar en inglés. Lo siento. Gracias, Josep Lluís; Gracias, Audi; por invitarme y, también, muchas gracias a los guardias de las aduanas por dejarme entrar porque, como habéis escuchado, soy la peor madre de América y, sabéis, os preguntáis, si pone eso en tu pasaporte, ¿si van a dejarte entrar! Pero, estoy particularmente contenta de estar aquí en una conferencia sobre actitudes - ¿estoy siendo traducida? - ¿sí? - ¿Puede entenderme la gente?

Presentador: OK, el traductor está listo.

Lenore: OK. Él ha dicho todo eso y ¡sólo ha dicho 'el traductor funciona'! OK.

Bueno, solamente quería decir lo feliz que estoy de estar aquí en una conferencia sobre actitudes porque eso es exactamente lo que tiene que cambiar por el bien de nuestros hijos. Tenemos que cambiar nuestras actitudes hacia 'la calle', la calle. Tenemos que cambiar nuestras actitudes hacia lo que son capaces de hacer nuestros hijos. Y también tenemos que cambiar nuestras actitudes hacia los demás. Porque eso en el fondo es realmente lo que cuenta hoy sobre dejar salir a nuestros hijos fuera. La pregunta es verdaderamente: ¿Quién está loco? ¿Los que confiamos los unos con los otros, o los que no lo hacemos?. Y voy a preguntaros esto en forma de historia.

Porque, recientemente, mi amiga Melissa fue al supermercado. Estoy hablando de América, de uno de esos grandes supermercados donde compramos quince cajas de cereales de una vez y puedes comprar más bolas de leche con malta de las que te podrías comer en un año. Y Melissa estaba esperando en fila en la cola de la caja con sus dos niñas de dos y cinco años. Y la señora de atrás, que también estaba esperando en la cola, recordó

de repente que tenía que coger algo, entonces tocó la espalda de Melissa, a quien no conocía, en el hombro, y le dijo:

'Perdóneme, ¿le importaría vigilar a mi bebé un segundo? Tengo que coger más toallas de papel, o más bolas de leche con malta...'

Y su bebé tenía un año más o menos, y estaba en el carrito, de esos en los que sacas los pies. Y entonces Melissa dijo, 'Sí' y la señora se fue. Y esa es la historia entera, por lo que respecta a Melissa. Ella me estaba contando esta historia, y yo dije:

'OK, continúa.'

Y ella dijo: 'No. Eso es todo.'

Y yo: '¿Qué quieres decir? ¿Esa es toda la historia?'

Y ella dijo: 'Lenore, ¿puedes creerte lo que hizo?'

Y yo: '¿Necesitar más toallas de papel?'

'Lenore, ¡Podría haberle quitado su bebé! ¡Y no lo habría visto nunca más!'

Ella pensaba que la mujer estaba loca por pedirle ayuda para vigilar al niño durante, por ejemplo, un minuto o dos, mientras la señora iba a buscar las toallas de papel. Pero yo dije:

'Melissa, piensa sobre esto un segundo. Tú crees que ella está loca, pero tú dices que tú quieres coger este bebé. Imagínate que eres una secuestradora. Tú tienes contigo a tus dos niñas, ¿verdad? Y ahora tienes que coger el otro niño del cochecito. Ahora estás sosteniendo un bebé que está gritando a más no poder. Tú tienes tu niña de dos años. Tú tienes tu niña de cinco años. Tu niña de cinco años diciendo, '¿Por qué nos vamos?' Y tu niña de dos años '¿Por qué tenemos el bebé de otra persona? ¡No queremos otro

hermano!' Estás corriendo hacia fuera de la tienda y te estás dejando el carrito. Te has esperado en la cola todo ese rato y ahora te dejas el carrito. La otra señora, estás abandonando su carrito. Te estás yendo. Nadie te lo impide. Tus hijos están lloriqueando. Pasas la cajera. Sales al parking. Tienes que recordar dónde aparcaste con esos tres niños que llevas. Encuentras el coche. Sostienes el bebé. Estás abriendo el coche. La otra niña se te arrima: '¿Dónde están las bolitas de cacao?' Dijiste que podríamos comprar ¡bolitas de cacao! Tienes que poner a cada una en su asiento especial porque te conozco, Melissa. Tú nunca no las pondrías en su asiento. ¿Cogiste un asiento para el otro niño? Tú nunca cogerías un coche sin un asiento para el bebé. Estabas planeando desde hacía tiempo robar este bebé – esperabas que alguien te daría esta oportunidad - que tienes otro asiento en el coche para el bebé de alguien en el día en que, ¡Aleluya!, ¿alguien confía en tí? ¡Es una locura! Creo.'

Pero tanta gente, casi a todo el mundo a quién Melissa le contó la historia, dijo:

'No, Melissa tiene razón. Esa mujer fue una irresponsable. ¡Esa mujer nunca debería haber dejado a su bebé solo con un extraño!'

Y esto es realmente de lo que estamos hablando. Una sociedad que ha llegado al punto en el que pensamos que una madre, que deja a su bebé durante un minuto con otra madre en una tienda abarrotada, está dejando a ése bebé en un gran peligro, e incluso, de muerte. Y es esta actitud la que me llevó a ser llamada la 'peor madre de América'. Porque, obviamente, si piensas que dejar a tu hijo solamente por un segundo en una tienda abarrotada es peligroso, dejar a tu hijo que coja el metro solo está absolutamente

fuera de este mundo. Pues, ¿por qué lo hice? Lo hice porque me lo pidió. Mi hijo tenía nueve años. Fue hace un año y medio. Y él – estamos siempre en el metro en la ciudad de Nueva York porque es nuestro medio principal de transporte - entonces él estaba muy familiarizado con el metro. Le gusta mucho el metro, y los mapas, y el transporte. Y él nos había estado pidiendo a mi marido y a mí durante semanas, si podría, por favor, ir a algún sitio y volver a casa por sí mismo. Y mi marido y yo lo hablamos y decidimos '¿Sabes qué? Está listo'.

Y hay algo clave en ello. Escuchar a tus niños cuando dicen que están listos para crecer un poco, hacer el próximo paso. Es algo así como, si están montando una bicicleta y tú estás aguantando todo el tiempo el manillar y ellos dicen, 'Mira, Estoy listo. Déjalo'. Y tú dices, 'No, no. Sólo voy a aguantar. Es sólo por tu propio bien. Quiero aguantar la bicicleta por tí'. Es como, '¡No! Estoy listo para ello'. Él estaba listo para ir en metro.

Entonces un domingo soleado, lo llevé a esta cara, fantástica, gran tienda, que está justo encima de una parada de metro. Y lo dejé en la sección de bolsos, ¿OK? Pero no lo dejé sin nada. Le dejé una tarjeta de metro, algo de dinero, y un mapa, y monedas por si necesitaba llamar por teléfono. No le di un móvil porque sabía que él volvería a casa, pero no estaba segura si traería el móvil consigo. Y, en cualquier caso, una hora más tarde, había vuelto. El cogió el metro. Tuvo que coger un autobús. El autobús termina en nuestro bloque de apartamentos. Y volvió así, levitando. Él estaba tan feliz por haber tenido por fin una oportunidad para hacer algo adulto. Y nosotros estábamos felices, también, y ni siquiera escribí sobre esto inmediatamente porque no era una gran cosa. No lo hice

como un experimento o como una oportunidad para escribir sobre ello. Sólo lo hice porque él estaba listo. Pero cuando hablé con otras madres de niños del mismo curso, ellas dijeron que no estaban listos ni mucho menos. Y, en efecto, algunas de ellas decían '¡Qué! ¿Hiciste qué?!' Y ellas dejarán hacerlo a sus niños cuando vayan a la Universidad. Entonces escribí este pequeño artículo. Y dos días más tarde, estaba en tres shows de televisión nacional y en un show nacional de radio defendiéndome a mi misma y mis decisiones maternas. Y eso es cuando lo de 'la peor madre' empezó.

Y no fue hasta que recibí una llamada en la emisora de radio que me di cuenta qué tabú había roto con esto. Porque un hombre llamó a la emisora de radio y dijo:

'Sólo quiero saber por qué has elegido dar a tu hijo un día de diversión y excitación que acabaría con él muerto, en lugar de darle una vida larga y feliz.'

La idea de que así es cómo la gente me veía, que yo era una persona que se decía:

'Bueno, a ver: ¿un día de diversión, muerte, humm, o una vida entera larga y feliz viviendo hasta los ochenta y siete?...No lo sé, le daré el día de felicidad seguido por la muerte y desmembramiento.'

Es así como me veían. Entonces fue cuando tuve que crear mi página web solamente para explicar mi filosofía. Y la página web Free-Range explica muy claramente que yo amo la seguridad. Amo a mis hijos y amo la seguridad. Ellos llevan casco cuando montan en bicicleta. Les enseño a cruzar la calle. Toma contacto visual. Tú eres pequeño. ¡Ten cuidado cuando cruces la calle! Creemos en las sillas de seguridad. Creemos en los cinturones de seguridad. Sólo que no creo

que necesiten un plan de seguridad, como Obama, cada vez que salen de casa. Y entonces la gente empezó a escribirme diciendo:

'¡Gracias a Dios! ¡Estoy tan contento de encontrarte! Yo creo eso, también. Dejo a mis niños ir andando al cole y los otros padres me miran mal. O ellos no se fían de mí. O los padres, humm, no dejarían ir a sus hijos venir a jugar a mi casa porque dejo a mis niños ir a jugar al parque y entonces, claramente, ¡soy una madre loca! Estoy tan contenta de encontrar vuestra página web y ver que éste es un movimiento en marcha.'

Pero luego, por supuesto, había otra gente, gente que llamaba a mi casa, que decía que pensaban que la policía tendría que llevarse a mis hijos porque, claramente, era una madre tan despreocupada.

Entonces... algo ha cambiado en nuestra sociedad que – sé que Josep Lluís ha mencionado que ahora un diez por ciento de los niños van andando a la escuela – pero cuando yo era niña, la mayoría de la gente iba andando a la escuela. Pues, en sólo una generación, hemos perdido casi toda la libertad de los niños. Quiero decir, es un cambio dramático. Y escribí el libro intentando entender por qué es tan distinto de cuando nosotros estábamos creciendo. Por lo que se refiere a, especialmente en América, a la criminalidad, parece que sea más peligroso fuera de casa. Pero por lo que respecta al crimen, los setenta y los ochenta eran más peligrosos que ahora. Entonces, si eso era malo, y aún así, todos íbamos andando a la escuela y nuestros padres no eran todos los peores padres de América... ¿Qué ha cambiado?

Y pienso que hay diferentes elementos que nos han causado mucho más miedo que a

nuestros padres cuando nos dejaban salir fuera. Y yo creo que si os preguntara a todos y os pidiera que levantaseis la mano, la primera cosa que diríais sería: los medios de comunicación. ¿Verdad? Quiero decir que sé que todos culpamos a los medios de comunicación. Es así, se culpa a los medios – oh sí, es toda culpa de los medios de comunicación. Pero, es culpa de los medios de comunicación, ¿vale? Porque cuando mis padres me estaban criando, ellos no tenían las peores noticias las veinticuatro horas del día viniendo de cada rincón del planeta. Y cuando digo ‘de cada rincón del planeta’, puedo deciros que todo el mundo en América conoce exactamente qué pasó en Portugal, vuestro país vecino, con Maddie McCann. Puedo deciros los nombres de sus padres. Puedo deciros qué cenaron esa noche. Está grabado en mi cerebro, como si le hubiese pasado eso a mi prima. Sé tanto sobre esa historia. Y cada vez que hay una de esas historias horribles, la televisión, las canales de noticias por cable que siempre están despidiendo a sus trabajadores – no tienen dinero; ¡ni siquiera para contratarme! – pero tienen abundante dinero para enviar una unidad móvil durante semanas o meses a un lugar donde ha ocurrido algo horrible. Para que puedan seguir informando sobre esto porque saben que una historia así es oro cuando se miran los índices de audiencia.

Entonces, tenemos nuestro canal de televisión con las peores noticias siempre enchufado, pero si cambiamos de canal, y queremos algo de entretenimiento... sé que exportamos, y lo siento, ‘Law and Order’ (Ley y Orden), la serie ‘Law and Order’, que vi por casualidad una noche. El episodio que miré por casualidad mostraba una niña de trece años andando por la calle... ¡epaa! Raptada de la calle por, por supuesto, un horrible extraño, quién

curiosamente era un criminal de guerra serbio porque, sabéis, estamos... en América, ¡todo lleno de criminales de guerra serbios, por todas partes! Y ¿qué es lo que hace? La arrastra fuera de la calle. La lleva a su sótano (y es siempre un sótano) y la ata con un cable de teléfono (que eso como sabéis es falso, porque ya nadie tiene teléfonos con cables.) La ata con el cable. Hay cinta americana cubriendo su boca y la vemos tumbada así, gimiendo ‘Hmmm... hmmm’. Tratando gritar. No puede gritar. Sientes lo horrorizada que está y vemos la mano del hombre yendo entre sus muslos y luego cortas. Vale, cortar. De hecho, nosotros no vemos qué pasa después, pero creo que lo podéis adivinar, ¿vale?

Esto es sólo entretenimiento. Es esto a lo que vas si no estás mirando la CNN y la historia de Maddie McCann. Rápidamente, tú estás en ‘Law and Order’, o cambias a CSI y, en CSI, tú ves a la misma chica, excepto que ahora está siendo sacada de la ciénaga, ¿vale? Y luego vemos la autopsia y están cortando a través de los tejidos y hay gusanos y sangre y todo el mundo está muy pálido. Y es tan horroroso que sólo te llena de pánico. Pero, este hospital muy famoso en América, la Clínica Mayo, hizo un estudio, un estudio inteligente, donde comparaban dos temporadas de crimen de CSI con dos temporadas de crimen en la vida real ¿os acordáis de esto? Y encontraron grandes diferencias, una de las cuales, ha afectado mucho a nosotros los padres.

La primera diferencia es, simplemente, que en la vida real hay mucho más alcohol involucrado en la criminalidad. Pero en la TV no lo muestran porque es aburrido, es un punto de la trama sin interés. Un tipo se emborracha, otro tipo se emborracha. Se

golpean en la cabeza con botellas. Y fin de la historia, ¿vale? Y su fin.

La segunda diferencia es que las minorías son mucho más víctimas del crimen en América que los blancos, en proporción. Pero, en la tele, las víctimas son blancas porque eso es lo que quiere el patrocinador. Es esto lo que hace una buena TV. Eso es, dicho sea de paso, también lo que la CNN quiere. Ellos siempre quieren una historia en la que una chica blanca es secuestrada. Pero el elemento que nos ha afectado más a nosotros, como padres, es que, en la tele, los crímenes se cometen por extraños. En la vida real, la mayoría de crímenes contra los niños se cometen por gente que ellos conocen, por amigos de la familia y por parientes. Es horrible, pero es verdad. Pero, en la tele, siempre es o algún tipo horriblemente baboso, que está en el parque, justo esperando coger un niño; o es una mente criminal maestra, que miró en vuestro Facebook, y vió fotos de vuestro picnic de hace dos años y vio el niño en el extremo derecho y ha pasado su vida entera intentando encontrar a ese niño y secuestrarlo y matarlo. Entonces llegamos al punto en el que pensamos, cuando abrimos la puerta y caminamos hacia el mundo, que nuestros niños están en el medio del peor escenario tipo el criminal de guerra serbio/Maddie McCann. Entonces no les dejamos salir, ¿verdad? Los retenemos dentro porque estamos horrorizados por los medios de comunicación. Pero, no es sólo la culpa de los medios.

Han cambiado otras dos cosas desde que yo era una niña. Una es que hay también (bueno, no sé lo obsesivo que es aquí) pero, en América, antes se iba a la sección de educación infantil en la biblioteca, o en tu librería local, y había un par de libros. ¿No sé

si habéis tenido 'Dr. Spock'? Nosotros teníamos Dr. Spock. Básicamente, te lo contaba todo desde el sarampión hasta ir a la universidad. Pero ahora, cuando vas a nuestras librerías, hay filas y filas de libros de expertos diciéndote exactamente cómo tienes que vivir tu vida y criar a tus hijos o estás acabado. Y empieza incluso durante el embarazo. El bestseller aquí durante los pasados veinte años es el libro 'What to expect when you're expecting' ('Qué esperar cuando estás esperando'), que (veo a alguien asintiendo aquí, supongo que lo tendréis, también). Y es un libro que es - se va volviendo más grueso, se nota - y la edición que compré decía...decía, 'Ahora con todavía más...eh... ¡ahora con incluso más problemas!' Sabéis, es como, 'oh, ¡bien! Más problemas para preocuparnos las madres'.

Hay unas cincuenta páginas en el medio, las cuales están todas dedicadas a lo que tú deberías comer cuando estás embarazada. ¿Desde cuándo no podemos pensar nosotros mismos qué comer? Más espinacas. Comes algo de pescado. Intentas beber un poco menos de whisky, quizás, eh. Pero, básicamente, sabemos qué hacer cuando estamos embarazadas. Pero este libro te hace pensar que no lo sabes. Y, en efecto, ellos dicen que bocado que tomas es una oportunidad para ayudar o perjudicar a tu bebé. Y luego te dicen todas las maneras en las que puedes perjudicar al bebé. Sabéis, si no coméis exactamente lo que ellos dicen, podríais tener un bebé con un peso bajo, defectos de nacimiento, coeficiente intelectual más bajo. Y llegas al punto donde tú realmente crees que estás jugando con el destino de tu hijo cada vez que el tenedor va hacia tu boca. Y... ¡Díos me libre! Te comes un bollo, ¿sabes? ¡Dios nos libre de comer esta comida deliciosa que nos han servido

esta mañana en el restaurante del hotel! Todo lleno de jamón y croissants y...delicioso...con bacón, todo. Simplemente no lo puedes hacer.

Y la mentalidad se convierte desde el embarazo en adelante, durante la infancia de tu hijo, que estás construyendo o rompiendo ese niño cada vez. ¿Le compraste el juguete adecuado? ¿Le diste el biberón adecuado? Ahora vas a la tienda de bebés, y hay biberones con tetinas de tres meses, seis meses, seis meses y medio, doce meses. Es como, ¿no acostumbraban a mamar de...? ¿Hay aquí seis tallas distintas? Quiero decir, es una locura lo que te preocupan pensando que vas a dañar a tu hijo. Y luego empiezas a pensar que tu hijo es tan vulnerable como dicen.

Y luego, ¡llegan los productos! El entero, lo que yo llamo 'el complejo industrial de seguridad infantil', que está aquí para venderte cosas porque deberías creer que los necesitas. Y he traído conmigo un ejemplo y os voy a preguntar si sabéis lo que son. ¿Alguien sabe qué es eso? Hay dos, entonces los pones en... ¿no? ¿Alguna mano? Lo entendería. Es una palabra sencilla. Son rodilleras. Son rodilleras para bebés, ¿OK? Estas son las rodilleras que tú les deberías poner cuando tu bebé aprende a gatear. Porque, de repente, esto es una actividad tan peligrosa... ¡es como el rugby! Tu hijo no puede salir por ahí sin esas rodilleras, de otro modo, se harían daño.

Las tiendas para bebés están llenas de, literalmente, diez mil artículos. Estas tiendas que no existían hace una generación. Puedes comprar un casco para tu hijo para llevar cuando aprenda a andar, porque están intentando convencerte de que eso es una actividad peligrosa, y tu hijo va a terminar, ya

sabes, escayolado, o peor, para siempre, si no compras el casco. Puedes comprar un patito de goma, un bonito patito de goma, como el que todos hemos tenido...excepto este pato, lo pones dentro del baño de tu bebé, antes de poner el bebé dentro. Y luego lo giras bocabajo y ¡la base del pato te dice si el agua está demasiado caliente! Correcto, el pato te lo dice. ¡No habrías podido pensarlo por ti mismo! No podrías... ¡no podrías hacerlo nunca! Sabes, no funcionaría. ¡Tú no puedes saber si el agua está demasiado caliente! Hay productos así. Hay calentadores de toallitas de bebé porque el bebé nunca debería experimentar el trauma de una toallita a temperatura ambiente. Y hay... ¿qué era la otra cosa? Oh, no puedo acordarme de mi otro increíble ejemplo...pero... ¡oh sí! Hay una delgada bolsa de malla que puedes poner en la boca de tu bebé para que no puedan masticar nada. Ellos nunca deberían comerse un gran trozo de comida. La comida tiene que pasar a través de la malla, comiendo así. Entonces, básicamente, la idea global...oh, me acuerdo del otro. El otro son estas alas andantes, que son como...como un pequeño arnés que pones al niño. Luego aguantas al niño como si fuera una marioneta para enseñarle a andar. Y en el envoltorio, dice, 'Esto dará a tu hijo la confianza que necesita para andar'. Y, yo como, '¡Creo que ellos obtienen esa confianza de andar!' Haciéndolo ellos mismos. Creo que si piensas que tienes que estar así...gracias...gracias...eso es...eso es lo contrario de confianza. Eso es alguien diciéndote que no puedes andar, o que si te caes te vas a romper.

Pues aquí está toda esta industria dedicada a convencer madres y, supongo, padres, sea cual sea el cerebro que tengan, cualesquiera que sean los atributos de los niños al nacer, desde la grasa de sus rodillas, hasta sus

cráneos, hasta sus instintos, esos no son suficiente para llevar a tu hijo a través de su infancia con seguridad. Es como se cree que son todos los niños, como en una unidad de cuidados intensivos, como si ellos necesitaran toda esa atención. Y es esa atención exagerada que seguimos dándoles a través de su infancia. El mensaje es: 'Tu bebé va a morir, a no ser que compres un montón y hagas un montón'.

Nuestro peor miedo, creo que sabéis cuál es, es la idea de que nuestros hijos van a ser asesinados. Van a ser asesinados por un extraño que viene y los secuestra. Y yo espero que vuestro país no esté tan obsesionado con este temor como nosotros. Porque, en América, ha llegado al punto dónde ocurren cosas así. Antes esperábamos en la parada del autobús a que viniera a recogerlos el autobús escolar. Pero hoy en día, los padres esperan en la parada del autobús escolar con los niños.

Y, en efecto, a algunos autobuses, al final del día, no se les permite dejar bajar al niño a no ser que haya un adulto esperándole. Y tiene que ser un adulto previamente aprobado. Pero, en algunos vecindarios, esto no es suficiente, ¿OK? En algunos vecindarios, se han sacado la idea de las paradas de autobuses de encima y ahora el autobús viene y para por cada casa de cada persona para recoger al niño. Porque ¡Dios nos libre de que tengan que andar una manzana o dos hasta la parada de autobús! Esto es demasiado. Cogen el coche y lo sacan del garaje y conducen hasta el bordillo de la calle y luego esperan a que venga el autobús y recoja a sus niños porque podrían pasar demasiadas cosas entre la puerta y la calle. Hay padres que no dejan jugar a sus niños en la entrada del garaje.

Oí de una señora, que estaba en su jardín delantero con sus niños. Estaban jugando a los rancheros. Ella estaba sentada leyendo un libro. Una bonita escena. Y otra señora pasó por allí y dijo:

'¡Cierra ese libro! ¿No te das cuenta de que tus hijos podrían ser raptados en cualquier momento?'

Este es el tipo de mentalidad que tenemos. Hay una escuela en Florida donde los niños no pueden salir después de la escuela. Tienen que esperarse dentro. Los padres vienen en coche y en la parte delantera del coche está el nombre del niño al que vienen a recoger. Una placa oficial, ¿verdad? Pues dice 'Julio' y alguien esperando en el parking con una radio llama a la escuela, 'la madre de Julio está aquí'. Y luego la escuela escolta a Julio hacia el coche. Y, sabéis, esto tendría sentido si estuviéramos hablando de Saigón, ¿sabéis? 1975... bombas cayendo, helicópteros revoloteando, el pelo llevado por el viento... tú necesitas poner al niño, sabéis, evacuar al niño con seguridad. Quiero decir, ¡hay una guerra! Pero estamos hablando sobre las afueras, las afueras en la soleada Florida. Y entendéis que cuando esto está considerado un buen y normal cuidado de los hijos y solamente una precaución normal de seguridad, es cuando digo que tenemos que cambiar nuestra actitud.

Escuchad esta carta que me envió un niño. Recibí esta carta en Navidades:

'Tengo quince años ahora mismo y apenas tengo libertad. Estoy limitado a lo que está dentro de la casa o en el patio trasero. Ni siquiera puedo ir hasta la acera. Mis padres dicen que podrían raptarme o matarme. Solía andar hasta la parada de autobús pero mi padre dijo que era demasiado peligroso,

entonces empezó a llevarme allí en coche. Y, finalmente, empezó a llevarme hasta la escuela. Hoy, después de jugar con videojuegos durante dos horas o algo así, he bajado y me he dado cuenta que las únicas cosas que podía hacer allí eran comer y mirar la TV. Mirar la tele, jugar a videojuegos, y comer comida rápida es divertido, pero después de unos pocos días, aburre. Estoy de vacaciones de invierno desde hace una semana. No quiero que mis hijos, si es que algún día tengo hijos, vivan como yo.”

Esto es un niño de quince años. Y si sólo esta fuera la única carta que he recibido así, no os la estaría leyendo, pero esto es lo que está ocurriendo en nuestro país. Estamos metiendo a nuestros hijos en esta burbuja, dentro de la casa, tras una pantalla, sin dejarles salir, excepto para actividades organizadas, donde o nosotros o un monitor les estará observando. Y las consecuencias son bastante graves. Quiero decir, sabéis, estoy segura de que habéis visto y oído que nuestros hijos se están volviendo más grandes, más gordos. Ahora se considera que uno de cada tres niños tiene sobrepeso, o es obeso. Los niños tienen diabetes ya de pequeños. La diabetes que antes considerábamos de adultos, ya les está afectando. Tienen problemas cardiovasculares. Están deprimidos. Y cuando llegan a la universidad, hay una nueva palabra para ellos. Los administradores les llaman 'teacups' (tazas de té). 'Teacups', bonitas, elegantes, perfectas, del tipo que tienes en tu mueble para cuando tienes compañía. Sácalas – se rompen – Se rompen en la universidad. Es irónico, porque nosotros estamos haciendo esto por la seguridad de nuestros hijos y para darles la infancia que queremos que tengan. Pero haciéndolo de este modo, los estamos atrofiando.

Entonces, ¿qué podemos hacer para cambiar esto? ¿Cómo podemos cambiar nuestra actitud? Bien, creo, obviamente, en ir hacia el 'free-range', enseñando gradualmente a nuestros niños cómo estar fuera en el mundo y cómo estar preparado. Pero luego, dejándoles ir, como nuestros padres hicieron con nosotros. Y un profesor en Nueva York de hecho asignó a sus estudiantes, 'Iros y haced un proyecto free-range'. Entonces, algunas de las cosas que hicieron los niños eran absolutamente patéticas. Podían decidir qué hacer y algunos de ellos, por ejemplo, ¡hicieron un huevo frito! ¡Estamos hablando del curso de niños de once años! Y luego dicen cosas como: 'Oh, estaba tan contento por haberlo hecho, aunque pensé que iba a quemar la casa'.

Una niña tuvo que convencer a su madre, 'Por favor, déjame hacer un proyecto' y la madre dijo, 'No'. Y ella dijo:

'Sólo déjame ir y llamar a las puertas de nuestros vecinos, así podré conocer a la gente que vive en nuestra planta. Hemos vivido aquí durante años. No conozco a todo el mundo en esta planta, en el rascacielos'.

Y la madre dijo, 'No'. Y finalmente la niña dijo:

'Pero, mamá, si ocurre alguna vez un incendio o algo, sería bueno conocer a los vecinos porque ellos podrían venir y salvarme.'

Entonces, finalmente, la madre dijo: 'Humm, vale'. La niña llamó en las puertas. Conoció otras dos niñas de su misma edad. Ellas iban a escuelas diferentes, pero las conoció.

Esto es lo que estoy diciendo: tenemos que salir, en el mundo. De hecho, una niña decidió hacer un pastel para sus padres. Y ella dijo que, de camino hacia la tienda (ella nunca había caminado antes hasta allí por sí misma),

ella sintió como si todo el mundo estuviera enfadado. Ella miraba a la cara de la gente y se sentía como si la hubieran de secuestrar. Esta es su palabra: 'Creía que me iban a secuestrar.' Después de estar por la tienda y encontrar todos los ingredientes, y pagar por ellos con su propio dinero porque quería que fuese un pastel de la 'independencia', estaba llevando las bolsas hacia su casa. El camino a casa era completamente distinto. Ella dijo sobre su camino a casa (lo tengo aquí):

'El camino a casa parecía mucho más corto y más placentero porque ya estaba acostumbrada al camino.'

Estamos hablando de que una hora, en el mundo, sola, cambió por completo su punto de vista, del mundo, de la gente dentro de él, de ella misma. Y esa es la razón para dejar salir a nuestros hijos, otra vez. Nuestros hijos necesitan una oportunidad para descubrir quiénes son, descubrir qué les interesa, mientras vuelven a casa, topan con el perro. Se dan cuenta del clima. Conocen a los vecinos. Mi hijo se encontró con una tienda de numismática y le dieron unas monedas gratis y luego le entró interés por las monedas. Esto no hubiera podido pasar nunca si lo tuviese en la burbuja todo el tiempo.

Nuestros hijos no son nosotros, ¿verdad? Cuando hacemos algo para ellos, es como si nos subcontrataran su infancia. Esto no es justo. Sabemos lo mal que se siente uno cuando la gente nos quita nuestros puestos de trabajo ¡en Bangalore! Esto es lo que estamos haciendo a nuestros hijos. Cuando ellos van solos, ellos descubren quiénes son. Y puedo contaros esto porque un chico me llamó, inesperadamente, cuando escucho la historia sobre Izzy solo en el metro. Me llamó y me dijo que su nombre era Irving. Y yo, 'vale'.

'Es Lenore?'

'Sí, OK.'

El llamó para contarme cuando cogió el metro por sí mismo. El dijo que tenía diez años. Era invierno. Su madre dijo que podía hacerlo, pero que tenía que llevar con él a su hermana pequeña, que tenía ocho años. Subió al metro. Estaban en el primer vagón. Estaba nevando. Estaba mirando cómo la nieve caía en los raíles y se sentía increíblemente bien. Y eso era en 1929. Irving tiene noventa años. Casado durante sesenta y tres años. Combatió en la Segunda Guerra Mundial, tuvo cinco hijos, nietos, biznietos. ¿Llamaba para hablar de qué? ¡El minuto en el que su madre creyó en él y le dejó hacer algo por sí mismo! Ese era el momento en el que Irving supo que él era quién era y siguió siendo ese niño hasta los noventa. Él es el niño, la madre del cual creyó en él para ir fuera y formar parte del mundo.

Y ¿sabéis qué? Podemos dar a nuestros hijos rodilleras para bebés. Les podemos dar clases de fútbol, clases de mandarín. Los podemos llevar a la universidad y ayudarles a instalarse y quedarnos por allí durante un par de semanas para asegurarnos de que están bien y llamar a sus profesores cuando sacan un Notable y nosotros creemos que se merecen un Excelente. Pero la confianza es algo que consigues por ti mismo. Por eso se le llama 'auto-confianza' y no 'confianza-asistida-por-los-padres.' Por eso se le llama 'autoestima' y no 'estima-asistida-por-los-padres.' Cuando cambiemos nuestras actitudes hacia nuestros hijos, hacia el mundo exterior, y hacia nosotros mismos, les podremos dar algo que es un regalo que dura una vida entera. Se llama 'infancia.' Y ellos se la merecen.

Gracias.

Intervención de Izzy, hijo de Lenore Skenazy, y protagonista de su historia real

Presentador: Buenos días, Izzy. Bienvenido a Madrid. Gracias por tu asistencia hoy. Bien, ante todo, ¿te lo has pasado bien en España?

Izzy: Sí, sí.

Presentador: Izzy, de qué te acuerdas de ese día, el día en que tu madre decide dejarte solo en el metro de Nueva York? Cuando ibas hacia abajo en el metro, ¿estabas asustado? ¿Te entró el pánico? ¿Qué creías que te estaba esperando abajo?

Izzy: Estaba pensando que estaba listo y pensaba que sería fácil porque he ido en él un montón de veces antes. Y cuando fui hacia abajo en el metro, me sentí mayor y más parte del mundo real.

Presentador: ¿Qué recuerdas exactamente de ese día?

Izzy: Recuerdo a mi madre dejándome en una tienda enorme y diciéndome, 'Encuentra tu camino a casa'. Entonces, caminé hacia fuera de la tienda. Y dije, 'Creo que cogeré el metro.' Entonces, encontré el metro, que está sólo a un par de manzanas. Bajé las escaleras y tenía mi tarjeta del metro. Y pregunté al chico del cuartito: '¿Va hacia el centro o hacia las afueras? Quiero ir al centro'. Pero él dijo, 'Va hacia las afueras.' Entonces, subí hacia fuera, miré a ambos lados de la calle, crucé la calle. Y bajé por el otro, el que va al centro. Entonces, pasé mi tarjeta de metro y esperé el metro. Bien, el metro viene, y yo subo. Lo tomo durante un par de paradas y luego me bajo. Y luego, después de tomarlo, ya estaba, '¡Sí! ¡Lo puedo hacer solo! Y luego tome el autobús que cruza la ciudad, que para exactamente en mi casa, me bajé y me fui a casa.

Presentador: Cuando llegaste a la escuela, ¿cómo fuiste recibido por tus compañeros de clase? ¿Dijeron: 'Y ahora, ¡éste es el hombre del día!' ¡Nuestro héroe! O dijeron: 'Éste es Izzy'?

Izzy: Solamente dijeron, 'Sí, Izzy...hola'. Y luego, todos... un montón de niños ahora, cogen el metro y el autobús. Vienen a clase solos.

Presentador: ¿Es tu primer viaje fuera de los Estados Unidos? ¿Es la primera vez que estás en España?

Izzy: Sí, sí.

Presentador: Y tú estuviste el lunes en Barcelona y desde ayer estas aquí en Madrid. Estabas caminando solo. ¿Sentiste alguna diferencia, o alguna sensación especial, por ejemplo, ayer o el lunes en Barcelona? ¿O había alguna cosa parecida al primer día en que estuviste solo en el metro?

Izzy: No era muy distinto aquí de Nueva York. Hay mucha gente, un montón de coches, muchas luces.

Presentador: ¿Te sentiste seguro?

Izzy: Sí, sí. Muy seguro.

Presentador: Pero seguro sobre tus alrededores...eran extraños para ti aquí en Madrid, o también en Barcelona ¿O estabas asustado de la velocidad del tráfico, de las multitudes?

Izzy: No, sólo cruzaba con el resto de la gente, y hay un montón de gente, entonces me siento seguro. Porque todo el mundo está pendiente de los demás.

Presentador: Cuando tu madre toma la decisión de dejarte solo en el metro de Nueva York, alguien dijo que tu madre era la peor

madre de los Estados Unidos...

Izzy: Sí. Lo hicieron. Un montón de gente le dijo eso.

Presentador: ¿Lo es, o...?

Izzy: No, no. No es verdad.

Presentador: ¿Seguro?

Izzy: No es verdad.

Presentador: OK. Muchas gracias por venir y estar con nosotros hoy en las Jornadas de Reflexión de Actitudes. Gracias.

Izzy: Gracias.

Presentador: Y disfruta de tu estancia en Madrid y en España.

5. RESULTADOS DE LA MESA REDONDA
“LA INFLUENCIA DEL ENTORNO URBANO Y SOCIAL
EN LA SEGURIDAD VIAL INFANTIL”

Fecha: 28 de octubre de 2009

PARTICIPANTES:

- Ramón Lara, participante en el Proyecto “La ciudad de los niños” (Acción Educativa)
- Aitor Canales, Director de la Cátedra Europea de Seguridad Vial y Movilidad
- Elvira Sánchez Igual, Responsable de Comunicación de la Asociación Mundial de Educadores Infantiles (AMEI-WAECE)
- Jordi Sánchez, Profesor e investigador de Comunicación Audiovisual y Cultura Digital de la Universitat Oberta de Catalunya (UOC)
- Marina Canals, Secretaria General Adjunta de la Asociación Internacional de Ciudades Educadoras (AICE)

MODERADOR:

- Josep Lluís Merlos. Periodista del motor.

La mesa comenzó con una alusión al *focus group* compuesto por niños celebrado el día 22 de septiembre y en el que participó el Director General de Tráfico, Sr. Pere Navarro. Se mostró un pequeño vídeo en el que aparecían varios niños formulando algunas preguntas al máximo responsable de la seguridad vial de nuestro país.

El moderador planteó la primera de las preguntas al Sr. Lara, que forma parte del Proyecto "La Ciudad de los niños", cuyo objetivo es lograr un cambio real en la ciudad basado en la participación infantil en la vía pública. No se trata de aumentar los recursos y servicios para la infancia, se trata de construir una ciudad diversa y mejor para todos, de modo que los niños puedan vivir una experiencia como ciudadanos autónomos y participativos.

El alcalde de Roma dijo que las ciudades se debían construir partiendo de un punto de vista de "un metro diez", es decir, pensando en los niños. En relación con este aspecto se lanza la primera pregunta a uno de los miembros de la mesa:

¿Los diseñadores de las ciudades, los responsables de la parte técnica de las ciudades, tienen en cuenta a los niños a la hora de realizar la planificación de las mismas?

La respuesta fue contundente: no, del mismo modo que no se tienen en cuenta a otras minorías. Es evidente que la ciudad no está pensada para todos, está pensada para unos cuantos y por unos cuantos que además con mucha probabilidad no serán los potenciales usuarios. Es decir, quienes deciden sobre determinados aspectos de la ciudad en raras ocasiones hacen uso de esos medios. Por tanto, la respuesta es no. Así, partiendo de la

idea de Francesco Tonucci (que ha servido de base para el desarrollo del Proyecto de "La Ciudad de los niños") los niños deben ser ciudadanos en el presente, no en un futuro y por tanto deben utilizar las calles y ser tenidos en cuenta a la hora de su diseño.

Cuando hablamos de ciertos colectivos sociales que no son tenidos en cuenta a la hora del diseño y planificación de una ciudad nos referimos a los discapacitados, personas con movilidad reducida, etc. Si elaboráramos un ranking de prioridades a la hora de ser tenidos en cuenta para diseñar una ciudad, **¿dónde debería quedar ubicado el colectivo de los niños?** Sin lugar a dudas deberían ser tenidos en cuenta de forma importante. De este modo, todos obtendríamos beneficios, más aún si además no se priorizara el tráfico en las ciudades y se diera la importancia que merecen otro tipo de usuarios.

La siguiente pregunta fue planteada a la Sra. Marina Canals, Secretaria General Adjunta de la Asociación Internacional de Ciudades Educadoras (AICE): **Pensar en ciudades para niños, ¿no es excluyente con el resto de la sociedad? ¿Dónde está el punto de consenso?** La Sra. Canals señaló que desde el planteamiento que defiende su Asociación, que tiene en cuenta a los niños como prioridad a la hora de diseñar las ciudades, se pretenden promover iniciativas que eviten la excesiva segmentación tanto de lugares como de funciones y destinatarios de las actuaciones que hacen las ciudades. Por tanto, se defiende un planteamiento mucho más global.

Haciendo mención al estudio realizado con motivo de estas Jornadas y en relación con la influencia de los colectivos educacionales, los datos muestran la distribución de la

responsabilidad de esta formación vial. De este modo, los padres se autoatribuyen una responsabilidad porcentualmente muy superior a la que desde las escuelas se debe aportar en el ámbito de la formación vial.

En relación con este aspecto, se planteó a la Sra. Elvira Sánchez Igual, Responsable de Comunicación de la Asociación Mundial de Educadores Infantiles, si esto no supone un menosprecio hacia los profesionales de la docencia, a lo que apuntó en primer lugar que deberíamos plantearnos cuál es la naturaleza de esta responsabilidad (por propia voluntad de los padres (*me toca a mí*) o por menosprecio del papel de la escuela en este sentido. No es un menosprecio, lo primero que se hizo desde la organización de la que forma parte, fue acudir precisamente a la LOE (Ley Orgánica de Educación), para ver cómo se trataba la educación vial. Así, en Educación Infantil (0-6 años), no menciona directamente la educación vial pero uno de los objetivos de la educación infantil es precisamente adquirir autonomía en sus actividades habituales (por tanto guarda relación con la prevención de accidentes de tráfico). Los padres y los maestros deben ir de la mano, pero la responsabilidad no es únicamente de éstos ya que la realidad es que toda la sociedad somos modelos para los niños. De hecho, es fundamental tener en cuenta a los más pequeños (el estudio contempla a los niños de 8-12 años), quienes aprenden por imitación tanto de maestros, padres como de la sociedad en general. Por lo tanto, sería importante considerar los tramos más pequeños de edad, puesto que ya están desarrollando vivencias y actitudes relacionadas con la educación vial.

El estudio realizado con motivo de estas Jornadas nos muestra que la edad media a la

que los niños comienzan a ir solos al colegio es de 9,4 años. En la presentación del citado estudio se han mostrado las influencias positivas y negativas en relación con la seguridad vial. En el caso de las influencias negativas destacan los conductores que no cumplen las normas (21%), mientras que en el caso de las influencias positivas lo hace tanto el papel de la madre (73%) como el del padre (70%). El caso concreto de los videojuegos llama la atención, ya que agrupa el 10% de las respuestas en el caso de influencias negativas y no son citados en el caso positivo.

Recordemos que la suma de los porcentajes no suma 100 puesto que se admitía respuesta múltiple. La televisión agrupa el 10% de respuestas en el caso de la influencia negativa, pero es citada sólo en un 2% en el caso de la influencia positiva. Tal vez los mensajes que se transmiten a través de este medio no son los adecuados, sobre todo si tenemos en cuenta el gran poder de este medio como transmisor de información.

En este momento se planteó la siguiente pregunta al Sr. Jordi Sánchez, Profesor e Investigador de Comunicación Audiovisual y Cultura Digital de la Universitat Oberta de Catalunya (UOC): **¿Tan mal se está haciendo desde los medios de comunicación? ¿Por qué es tan irrelevante la atribución positiva en relación con la seguridad vial?**

Hay que destacar que la influencia negativa es una percepción, es decir, parte de la visión que tienen los padres de estos medios. En este sentido, tiene mucha influencia el pánico global que se desata en ocasiones en oleadas a través de estos medios a la sociedad (aspecto destacado en la ponencia previa). Diversas investigaciones han demostrado que en el caso de la infancia, desde una edad muy

temprana se distingue perfectamente entre lo que forma parte de la realidad (documentales o informativos por ejemplo) y de la ficción. Evidentemente, la ficción debe mostrar conductas extraordinarias. En el caso de la conducción estamos ante una actividad poco interesante desde un punto de vista de la ficción, es decir, lo "interesante" es la transgresión de la norma (conducción temeraria, etc.). Por tanto, la ficción televisiva se refleja en comportamientos temerarios, reconocidos por la mayoría como conductas de ficción. En los videojuegos ocurre algo similar, argumento justificado por el participante en la mesa con la exposición de una experiencia llevada a cabo con niños de los últimos años de primaria y primeros de secundaria, quienes jugaban a videojuegos (adaptados a la edad) para analizar la influencia positiva y negativa de éstos. Se observó que jugando a un juego de carreras de coches, tanto a los niños como a las niñas les costaba mucho seguir la dinámica normal del juego; lo que hicieron fue empezar a hacer piruetas con el coche. Es decir, lo que en principio era importante (llegar primero) pasó a ser conseguir hacer las piruetas más espectaculares con el vehículo. Lógicamente estas maniobras terminaban en un porcentaje elevadísimo de casos en accidentes aparatosos. Los niños veían ese accidente como algo espectacular y divertido, consecuencia de su "juego temerario". Este videojuego por tanto (que *a priori* puede ser catalogado de "mal videojuego") puede servir para reflexionar acerca de las consecuencias de las conductas temerarias. De este modo, incluso los contenidos de los medios que aparentemente son negativos pueden emplearse para la reflexión crítica y ofrecer posibilidades de educación. En cuanto a los actores de la comunicación, "se hace lo que

se puede" pero la comunicación de masas y la comunicación interpersonal son los únicos medios que hemos utilizado para la educación para la seguridad vial. Evidentemente, tenemos que implementar otras formas de comunicación (comunicación expandida, comunicación híbrida) ya que no sirve únicamente la comunicación interpersonal o la comunicación de masas. Se aprende de la comunicación cuando el significado se sitúa en una actividad cotidiana. Por lo tanto, la televisión no es un medio excluyente, no es el único medio. Las redes sociales pueden aportar mucho en este sentido.

En relación con el entorno urbano y social en la seguridad vial infantil se planteó la siguiente pregunta al Sr. Aitor Canales, director de la Cátedra Europea de Seguridad Vial y Movilidad: **¿Qué importancia tiene la ciudad como elemento educador para la población (especialmente la infantil) en el ámbito de la seguridad vial?** La respuesta comenzó con una reflexión acerca de la falta de confianza que tenemos en que las ciudades eduquen a nuestros infantes; pretender lograr una proyección del entorno social hacia la seguridad infantil es una utopía. Para justificar este argumento ofreció una serie de datos: en doce ciudades europeas se ha reducido una media de un 25% la compra de material infantil para ubicarlo en las zonas urbanas y han crecido de forma exponencial los instrumentos para gente anciana. Es decir, la conclusión que podemos extraer es que no hay niños, cada vez hay menos niños, hay más zonas habilitadas para gente anciana, cada vez hay menos espacios para niños, espacios capaces de favorecer el desarrollo de su conectividad y para que éstos se relacionen. Por tanto, los niños se refugian en sus casas, en la realidad virtual (redes sociales en internet). Además, en las ciudades se

están desarrollando ciertas infraestructuras proyectadas para determinados fines pero sin tener en cuenta aspectos relacionados con la educación y con la seguridad vial; no se tiene en cuenta ni el entorno dónde se van a ubicar ni las necesidades de los usuarios que las van a utilizar. Es necesario hacer una reflexión útil, existen profesionales cualificados para llevar a cabo medidas específicas en este contexto. En definitiva, la realidad de nuestros días es que el niño no está en la calle, no tiene lugares adecuados donde jugar, se restringen en demasiadas ocasiones a espacios de carácter privado (por ejemplo un parque de atracciones) y por tanto se hace urgente y necesario la creación de espacios adecuados.

En relación con lo apuntado anteriormente acerca de los videojuegos, el Sr. Lara apuntó que mientras que éstos permiten que después de una conducta temeraria con consecuencia de muerte o pérdida de todos los puntos o las vidas, se puede resetear y empezar otra vez el juego, en la realidad no ocurre lo mismo y quizá esto pueda explicar algunas cosas que ocurren en la vida real. Por ejemplo, hay que ser consciente de que algunas veces las peleas terminan en una cosa seria. Es decir, un niño no se educa vialmente sólo "cuando lo estamos educando vialmente", se trata de una educación ligada a un proceso de desarrollo. Probablemente en ocasiones la excesiva seguridad no es del todo positiva, tal vez dejar un pequeño nivel de indefinición sea positivo.

La Sra. Marina Canals manifestó su desacuerdo en relación con el argumento del Sr. Aitor Canales. En este sentido, desde su punto de vista las ciudades educan desde muchos y diversos ámbitos. De este modo, educan tanto desde las instituciones educativas formales (escuelas, universidades, etc.) como desde las intervenciones no

formales (fuera de los ámbitos formales: las campañas, los museos, las asociaciones, etc.). Estas aportaciones informales son aquellas que no son intencionales ni están planificadas (por ejemplo el impacto de los medios de comunicación, conversaciones, vivencias, experiencias, etc.). Así, en la ciudad cada uno es al mismo tiempo educador y educado. Los gobiernos locales de las ciudades a través de sus políticas públicas son mensajes que emiten y educan a sus ciudadanos. En definitiva, la ciudad educa desde muchos ámbitos.

Otro apunte realizado por la Sra. Elvira Sánchez Igual en este sentido enfatizó la búsqueda actual de una sociedad educadora; todos tenemos la capacidad de educar, por ejemplo, con las personas cercanas de nuestro entorno en situaciones tan cotidianas como cruzar por un paso de peatones. Debemos entre todos crear una sociedad educadora en la que la educación vial no exista sólo por la responsabilidad moral sino también por la cantidad de víctimas que se pueden evitar. Apuntó, en relación con la importancia que tienen los niños como personas que están constantemente absorbiendo información, los resultados de un pequeño estudio llevado a cabo: con cuatro años ya conocen la señal de Stop y saben su función, la señal de Ceda el paso no la comprenden tan bien, aquella que hace referencia al peligro por la existencia de animales sueltos en la vía la asocian a la cercanía de un zoo en la zona y aquella que alerta del peligro por hielo la asocian con la navidad y el frío. En definitiva, entre todos debemos construir una sociedad educadora.

Se recalcó en este momento la importancia, como también queda reflejado en el estudio, de que la capacidad de autocritica frente a la

infracción o comportamientos irregulares es más drástica en los niños que en los adultos.

En este momento, el Sr. Canales subrayó el concepto de responsabilidad. La ciudad debe crear un entorno para que mi educación pueda desarrollarse allí. Estamos en una sociedad poco responsable porque siempre estamos mirando hacia otro lado en cuanto a la responsabilidad de algún concepto. Así, si tú eres padre, debes ser tú quien eduque (de igual modo que el profesor). Parece que en esta sociedad de crisis económica y de valores en demasiadas ocasiones imputamos lo que ocurre para dirigirlo hacia otro lado de modo que al final nunca pasa nada. Es decir, estamos en una sociedad en la que debemos ser responsables de nuestros propios actos.

Algunas reflexiones procedentes del público asistente fueron las siguientes:

- **“¿Cuál es el objetivo, que el niño vaya al colegio de forma adecuada a su salud y desarrollo o solo por encima de todo?”**
- **“¿No sería mejor fomentar el desplazamiento saludable (ir en bicicleta o caminando por ejemplo) en lugar de en coche porque este es el verdadero problema? El hecho de ir solo debemos dejarlo a criterios personales, a mí por ejemplo me encanta llevar a los niños al colegio y fomento su autonomía al infundirles seguridad”.**
- **“La sociedad es la que hay, antes era el vecindario ahora son otros foros, antes íbamos solos, ahora menos; busquemos la autonomía en otras áreas, creemos asociaciones (de vecinos por ejemplo), adaptémonos defendiendo la salud y la interacción social”.**

Desde el público asistente se plantearon una serie de preguntas dirigidas a los participantes en la mesa redonda. La primera de ellas, dirigida a la Sra. Elvira Sánchez: **¿Cree que un niño de 7 años que durante 3 años ha ido acompañado por su padre / madre al colegio podría ir solo con seguridad?**

Lógicamente habría que analizar otros factores (por ejemplo si el trayecto es seguro o no, si existe algún problema real de inseguridad ciudadana). El hecho de acompañar al niño al colegio no supone ni mucho menos una acción que coarte la libertad del niño, ya que se trata de un momento importante en el que se debe aprovechar para hablar con otros padres, con los maestros, etc. Por tanto, no se trata de que vaya solo o no, lo realmente importante es saber qué está fallando, si los niños conocen las señales y cada vez las ciudades están mejor señalizadas, etc. ¿por qué no las cumplimos? Está claro que se trata de una cuestión de valores como el respeto, la tolerancia y la responsabilidad, valores que deben educarse desde la primera infancia. Un niño puede perfectamente ir solo o acompañado (dependerá de los padres), pero no por acompañar al niño estás coartando su libertad.

El Sr. Lara señaló que el objetivo no es que vaya o no solo al colegio, es que se desarrolle con autonomía, y para que esto suceda debe haber situaciones de cierta indefinición para que los niños puedan tomar una serie de decisiones reales. No se trata de realizar “experimentos” sino que es importante que se dé cuenta de que tiene capacidades, de que es competente y que sabe tomar las decisiones adecuadas (siempre con la supervisión de los padres o responsables como acompañantes). Por tanto, no sólo toma decisiones relacionadas con la seguridad vial sino con su propio crecimiento personal.

En este momento, se leyeron unas palabras de Luis García Montero, quien hace tres semanas escribió un texto dirigido a su hija: *"Pero tómate en serio el camino que va desde casa al colegio porque además de descubrirte el mundo, el sentido de los vientos y las lluvias, te ofrecerá la posibilidad de alejarte un poco de ti misma hasta comprender lo que tienes en común con todos tus compañeros (...). Sólo te pido que te borres un poco, no se trata de perder tu identidad porque eso nunca se pierde, nunca vas a dejar de ser una mujer, de haber nacido donde has nacido, de vivir al ritmo de tu hucha o de la mía, pero quiero que aprendas lo que compartes con los demás para que sepas convivir sin que nadie te imponga nunca una identidad, sin que tú se la impongas a nadie. Para sentirnos todos cómodos, ni el estado ni el colegio pueden ser nuestros domicilios particulares, ese es el sentido de lo público".*

Desde el público se planteó la siguiente pregunta al Sr. Jordi Sánchez: **¿Cree que al menos las televisiones públicas deberían tener programas de educación y formación vial en la misma proporción de tiempo que dedican a las competiciones de vehículos y publicidad de los mismos para compensar los mensajes positivos y negativos que se reciben por parte de los ciudadanos?** Efectivamente, se debería reflexionar acerca de cómo construir un programa de divulgación y de educación para la seguridad vial. Lo que se ha hecho hasta el momento históricamente son programas un tanto difusos, es decir, el problema no está en hacer un programa de televisión que nos vuelva a recordar la importancia de respetar las señales ya que es un método que no funciona y que es sabido por todos. Se debería reflexionar a fondo sobre el arte en sí de la divulgación y del conocimiento para la

seguridad vial. En cualquier caso, en respuesta a la compleja pregunta planteada, evidentemente las televisiones públicas deberían introducir algunos elementos de reflexión sobre el tema, pero darle tres horas a la seguridad vial (porque se han dado tres horas para la Fórmula 1 por ejemplo), es casi impensable. El reto es, por tanto, hacer buenos programas que intenten fomentar la educación en valores para la seguridad vial pero no se trata de decretar en este sentido.

El Sr. Canales apuntó que bastaría con que se cumpliera la regulación de la publicidad de los vehículos a motor, que está sometida a regulación administrativa previa y que nunca se realiza. Es decir, por parte de la Administración se eliminan los anuncios una vez que se han proyectado, cuando la Ley afirma que debe ser al revés, revisar el anuncio para poder emitirlo. De este modo, evitaríamos ciertos anuncios que consiguen una modificación de conducta muy rápida, anuncios que están muy estudiados y en los que en 27-36 segundos modifican más conductas que quizá una campaña. Recordemos dos anuncios que se han estado emitiendo hasta hace poco: uno de ellos publicitaba un coche que era el más "fiero de todo el vecindario" y hacía una metáfora con todos los perros de manera que transmitían un mensaje de individualidad, competición, etc. El segundo argumentaba "cómprate un circuito". Por lo tanto, por ejemplo en el caso de los adolescentes, pasan de tener unos mensajes de seguridad para a partir de los 14, 16 ó 18 años recibir mensajes totalmente contrarios. En definitiva, bastaría con regular lo que ya dice la Ley.

Otra de las preguntas formuladas fue dirigida al Sr. Canales: **¿Qué le parece cómo exaltan los medios de comunicación, sobre todo la televisión, las carreras de**

coches, motos, rallyes, etc.? Los niños hacen de los pilotos sus ídolos, ellos no saben diferenciar y por tanto, ¿esto no perjudica la educación vial de los mismos? En función de cómo se transmita el mensaje puede ser perjudicial; no es tan preocupante cómo se emiten las carreras mencionadas sino otro tipo de carreras como por ejemplo las que tienen lugar de forma clandestina en el ámbito urbano. A menudo, desde los medios, no se da toda la información acerca de las consecuencias que ha tenido ese infractor en estos casos. En el primer caso el piloto manda un mensaje de seguridad y si el padre o educador sabe reforzar ese mensaje puede ser positivo, ya que se trata al fin y al cabo de deporte, de juego limpio. Es fundamental, por tanto, diferenciar una carrera legal que forma parte de un deporte de aquella otra información que con frecuencia completa muchos programas de televisión y sobre la que no se informa acerca de sus consecuencias.

Se preguntó al Sr. Ramón Lara: **En Madrid, estacionar junto a una parada de autobús se sanciona con una multa de 300 euros, pero conducir hablando por el móvil sólo supone 92 euros de multa (cuando esta conducta sí que puede causar muertes). Con este ejemplo, ¿no llegarán a pensar los niños lo que ya pensamos muchos adultos acerca de lo que realmente es importante en la actualidad (lo que obtiene beneficios directos asociados al valor de la multa)?** El efecto educativo es a veces muy difícil de evaluar y de prever. Además, la realidad urbana es una realidad interpretada y por tanto dependerá mucho de la valoración que de ésta se realice. Las

acciones serían necesarias con normativa que se ha mencionado previamente (pocas normas pero que se apliquen todas) y labor de ejemplaridad por parte de los padres y educadores. Además, la ejemplaridad de la sanción es a veces muy relativa, ya que depende de a quién le pongan la multa (diferencias económicas del sancionado por ejemplo).

Desde el público se preguntó, en esta ocasión a la Sra. Marina Canals: **Las ciudades no son educadoras, somos los padres los responsables de la educación de nuestros hijos pero ¿nuestros dirigentes son educadores indirectos con la permisibilidad de sus leyes? ¿Por qué el pánico moral se traslada a capítulos de CSI y no a la posesión de armas con el impacto mediático que supone la muerte de menores por el uso de un arma en un colegio?** Estamos convencidos de que tanto las familias como la escuela son componentes básicos de la educación de los niños, pero no son los únicos. Por ejemplo, todo lo relacionado con la educación en los valores democráticos es un tipo de educación propiciada sobre todo por la ciudad (educar en el diálogo, la convivencia, diversidad, tolerancia, etc.). Las ciudades que abren foros o tienen mesas de diálogo para conocer las aportaciones que los niños, jóvenes, ancianos, etc. realizan tienden a ser ciudades que tienen propuestas más integrales, más transversales y en definitiva con más posibilidad de éxito. Por lo tanto, afirmar que las ciudades son educadoras significa que unas aprenden de otras. En ningún momento se niega el papel fundamental de los padres y educadores.

En relación con los videojuegos se enunció la siguiente cuestión al Sr. Jordi Sánchez:

¿Cómo conseguimos que el niño que juega con un videojuego o ve un programa de ficción negativo distinga y aprenda la lección positiva? Efectivamente, hay videojuegos que realmente transmiten mensajes muy negativos, juegos en los que la misión es pervertir todas las leyes. La única forma de extraer conclusiones positivas de un videojuego negativo (con mensajes claramente nocivos desde un punto de vista moral o social) es jugar con ellos, no dejar que el joven juegue solo. Se puede jugar saludablemente a cualquier juego, y de cualquiera de éstos se pueden extraer conclusiones positivas, haciendo las reflexiones adecuadas y el análisis del discurso correcto. Precisamente el atractivo que para el joven tiene este tipo de juegos es que lo que se hace en ellos no se puede realizar en la vida real (y esto es sabido por todos). Jugar es entrar en un círculo mágico, aislado de la realidad, es una actividad autónoma de la realidad y el rol que se adopta en el juego no tiene nada que ver con la realidad pero sí podemos hacer la conexión con la realidad desde una perspectiva crítica y reflexiva.

La Sra. Elvira Sánchez apuntó que las experiencias negativas desde el punto de vista pedagógico también son positivas si se hacen las cosas adecuadamente.

Una reflexión realizada por un participante en la Jornada afirmó lo siguiente: **“Pienso que la educación es la que genera cambios sociales duraderos. Conociendo las acciones de educación vial que se realizan, ¿no se centran casi todas en los niños/as como futuros conductores/as? ¿No tendremos en nuestras ciudades más de lo mismo? ¿Para cuándo una**

educación y unas políticas para una movilidad responsable?

La última de las preguntas fue dirigida a todos los miembros de la mesa: **Si todos estamos de acuerdo en que es necesario que el entorno urbano facilite la seguridad a los niños y a los padres ¿por qué no se hace? ¿De quién depende? ¿Es algo político? Si es así nuestra reflexión vale de poco.**

El Sr. Jordi Sánchez señaló que la respuesta está en el propio lema o enunciado de las Jornadas (*“La calle también es mía”*). La única forma factible es a través del reclamo de la calle, y por tanto cualquier acción procedente de la educación formal, no formal o informal es necesaria en este sentido. Los niños deben volver a jugar en la calle; se trata de hacer un uso “moderno” de la calle, acompañados por la tecnología y la realidad de nuestros días.

El Sr. Ramón Lara apuntó que actualmente hay una contradicción con el modelo que gobierna la ciudad; la ciudad es una entidad gobernada por un modelo económico que requiere esta concentración de consumidores y trabajadores en un mismo sitio para que el mercado siga funcionando, y el argumento que apunta el interés hacia los niños y la educación es en realidad un adorno: lo que nos preocupa es el dinero. Sería positivo por ejemplo para las ciudades que se dieran incentivos económicos para comprar bicicletas para niños, y en cambio se facilitan recursos económicos destinados a la renovación de los vehículos (cuando sabemos los problemas de contaminación local y global derivados de su uso) ¿Quién le pone el cascabel al gato para salir de este modelo económico que se renueva a sí mismo?

Por su parte, la Sra. Marina Canals afirmó que sin duda alguna estamos convencidos de que

la educación es un motor de cambios duraderos y sostenibles. En un primer momento, todas las iniciativas llevadas a cabo desde los ayuntamientos en materia de educación vial, estaban dirigidas principalmente a la prevención y erradicación de los accidentes pero una revisión continuada de las propuestas puso de manifiesto que no nos podemos quedar ahí, que debemos intentar lograr un equilibrio entre la necesidad de protección de la población infantil y el fomento de la autonomía necesaria para su propio desarrollo. Estos objetivos hacen referencia a cuestiones como la convivencia, la importancia del respeto de las normas socialmente establecidas. Cada vez se diseñan más iniciativas y programas que ponen de manifiesto que en la ciudad todos tenemos derechos pero también obligaciones que cumplir. En esta línea, serían positivas actuaciones destinadas al fomento del uso del transporte público, usos del espacio compartido, etc. La calle es única y somos muy diversos y la queremos utilizar para cosas muy variadas por lo que es necesario un consenso. Se están consiguiendo avances tímidos; hay que tener en cuenta que los ayuntamientos tienen procesos electorales cada cuatro años y en ocasiones la entrada de un nuevo equipo implica la anulación de iniciativas llevadas a cabo hasta ese momento. Se están realizando avances en algunos lugares para fomentar la convivencia (por ejemplo la dotación a la ciudadanía de espacios de la ciudad los domingos durante seis horas para hacer un uso invertido del espacio público y en el que potencia la realización de todo tipo de deportes (patinaje, rutas verdes, ir en bicicleta etc.) para fomentar la convivencia y la creación de tejido social). Las cuestiones relacionadas con la identidad y pertenencia son fundamentales ya que si los

ciudadanos experimentan una desafección con su entorno y representantes políticos estamos ante un factor deseducador.

El Sr. Canales apuntó que tenemos que confiar en que nazca otro tipo de político que muestre realmente interés por la educación. Estamos hablando de seguridad vial, íntimamente unida a la educación, y la educación en este país no vende. Es fundamental que los políticos se preocupen por educar para que los niños de hoy tengan una buena educación en valores. Por otro lado, la educación va de la mano del deporte, en las ciudades nuevas hay más espacios para el deporte, en las que ya están hechas es más difícil crearlos. Hay que recuperar el deporte del entorno social. Además, sería fundamental que la ciudadanía fuera más participativa, aunque dada la crisis actual es complicado.

La Sra. Elvira Sánchez señaló que lo que está fallando es la educación. Tenemos el conocimiento pero no lo ponemos en práctica. Falla la base, la educación en valores desde la primera infancia (tolerancia, independencia, confianza en uno mismo, autocontrol, libertad, perseverancia, respeto al bien ajeno y al bien común). Es decir, valores que hay que empezar a educar desde la primera infancia. No hay que esperar a que el niño se saque el carné de conducir para que sepa que tiene que respetar las normas.

El Sr. Ramón Lara finalizó recordando dos ideas: tanto la ciudad como nosotros educamos siempre, incluso cuando no queremos hacerlo y la realidad es una realidad interpretada.

Para finalizar se mostró un video en el que el Director General de Tráfico daba unos consejos a los niños participantes en el *focus group* realizado en el mes de septiembre.

6. RESULTADOS DE LA MESA REDONDA
“LA INFLUENCIA DE LA SEGURIDAD VIAL INFANTIL
EN EL ENTORNO URBANO Y SOCIAL”

Fecha: 28 de octubre de 2009

PARTICIPANTES:

- Emilio Olabarria, Presidente de la Comisión de Seguridad Vial y Prevención de Accidentes de Tráfico del Congreso de los Diputados
- Anna Ferrer, Directora del Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la DGT
- Emilio Lamo de Espinosa, Presidente de la Federación Española de Sociología (FES)
- Bartolomé Vargas, Fiscal Coordinador de Seguridad Vial
- Javier Urrea, Psicólogo y ex defensor del Menor en la Comunidad de Madrid

MODERADOR:

- Josep Lluís Merlos. Periodista del motor

La mesa comenzó con la formulación de una pregunta surgida a partir de las conclusiones del estudio realizado con motivo de estas Jornadas. Concretamente se planteó al Sr. Urra la siguiente cuestión: **en relación con la visión de la seguridad vial que tienen los niños, el sentido crítico que manifiestan acerca de la irresponsabilidad al volante, ¿qué podemos aprovechar? ¿De qué forma los niños pueden enriquecernos? ¿Qué pueden aportar a los adultos para mejorar la seguridad vial?** Podemos aprender mucho de los niños escuchándoles y observándoles. Ahora bien, tampoco debemos tener una imagen idílica de los niños. Los niños se caracterizan por ser bajitos, tener la cabeza muy grande en proporción con el cuello, ver con más dificultad, tener menos estabilidad, anticipar muy poco los riesgos, etc. También es cierto que, por ejemplo en cualquier semáforo, podemos aprender del comportamiento crítico del niño en relación con conductas inadecuadas llevadas a cabo por otras personas. Los adultos tenemos una responsabilidad en este sentido. Somos educadores y debemos predicar con el ejemplo ya que los niños son miméticos, aprenden por modelaje. La ciudad es un contexto donde se observan frecuentemente conductas inadecuadas llevadas a cabo por adultos, comportamientos que influirán directamente en el modo en el que "se conducirán" ellos.

En el estudio hemos observado que los niños disponen de los conocimientos necesarios en cuanto a la adquisición de normas y señales de tráfico a pesar de que presentan carencias relacionadas con ciertos comportamientos seguros, **¿por qué los conocimientos que tienen los niños no se corresponden con estas normas?** La Sra. Anna Ferrer señaló que las normas están pensadas en la mayor parte de los casos para la circulación de

vehículos. Los niños principalmente se desplazan andando por unos entornos más o menos conocidos y cercanos. En este sentido ¿es importante que un niño no sepa exactamente qué significan determinadas señales o normas de circulación destinadas a los conductores (por ejemplo las señales relacionadas con el estacionamiento de vehículos)? La respuesta obviamente es que no porque el niño no conduce. Lo que es importante es que el niño sea consciente de los recorridos que hace y de los peligros presentes en éstos así como de los comportamientos correctos que debe llevar a cabo. Es decir, debe conocer su entorno y saber moverse por él. La gran aportación que puede hacer la educación vial y la seguridad vial es ayudar a que los niños sean autónomos, ya que una de las funciones de la educación es formar personas responsables y autónomas en la vida..

La siguiente pregunta se formuló al Sr. Emilio Olabarría: **¿Tendemos a sobreproteger a los niños en el ámbito de la seguridad vial? ¿Es positivo este exceso de protección?** La respuesta comenzó con una reflexión acerca del argumento planteado por uno de los participantes en la mesa anterior en relación con la necesidad de una nueva generación de políticos que sean capaces de acometer los problemas en todos los ámbitos. Esperar esto supone esperar mucho tiempo para resolver los problemas y por tanto los problemas se deteriorarían y además nadie nos puede garantizar que los políticos de las futuras generaciones ofrezcan mejores prestaciones que los que tenemos en la actualidad. En respuesta a la pregunta planteada, la autoprotección es un tema difícilmente medible. En primer lugar, cuando hacemos referencia a los niños en el ámbito de la seguridad vial hay que hablar también de los

padres, ya que normalmente los niños no van solos por las calles, y las actitudes adecuadas que manifiestan los niños son precisamente las que los padres les proporcionan. Por tanto, es fundamental el tema de la educación. La sobreprotección no es un contravalor necesariamente, puede ser un valor positivo. Es muy importante, además, incorporar como asignatura curricular la Seguridad Vial, ya que es manifiestamente insuficiente que se trate de un apéndice marginal de la asignatura de Educación para la Ciudadanía. En los países anglosajones y en aquéllos donde la ratio de siniestralidad es más pequeña, son precisamente donde la seguridad vial se incorpora al sistema escolar desde la educación primaria, adaptando los contenidos al rol concreto que desempeña el niño en función de su edad. Hay problemas relacionados con los niños que debemos afrontar, por ejemplo en relación con las infraestructuras de los vehículos (los niños que se trasladan a los centros escolares en autobuses lo hacen con sistemas de seguridad, cinturones de seguridad, que no están homologados por la Unión Europea). El sistema cruzado de los cinturones presentes en los autobuses es peligroso para los niños que, debido a su dimensión, corren el riesgo de ser asfixiados por el elemento de tracción delantera que un accidente de un autobús provoca. Además, en caso de accidente, el niño en un autobús chocará con las partes más duras del asiento delantero (cenicero y agarre).

Efectivamente, los niños son "nuestro bien más preciado". En la mesa anterior se habló con detalle acerca de la permisibilidad en el momento de la aplicación de las leyes. Como fiscal coordinador de Seguridad Vial de este país se le formula la siguiente pregunta al Sr. Bartolomé Vargas: **¿Los delitos contra la seguridad vial que afecten a menores**

deben tener otro tipo de consideración penal? ¿Hay que ser más duro? La ley penal es un instrumento de protección de la integridad física de todas las personas, está diseñada para proteger a la mayoría de conductores que conduce bien. La ley penal, más que ser más o menos rigurosa, recalca los deberes de cuidado que tenemos todos los conductores de prestar atención a la conducción. Esos deberes jurídicos presentes en la ley han de reforzarse cuando se trata de menores. Esos deberes deberían de intensificarse, de igual modo que debe suceder cuando en nuestro campo de visión nos encontramos con alguna persona de edad avanzada, discapacitados, etc. (los más vulnerables). Por tanto, hay un deber jurídico que está en el fondo de la aplicación de la ley penal que nos obliga a todos a extremar esas obligaciones. Por último, es bueno que consideremos a los menores no sólo como un bien sino también como sujetos de derecho. Así, desde este punto de vista debemos considerar al niño como un sujeto de derecho, no únicamente como un sujeto pasivo de acciones. El primer derecho que tienen es el derecho a la educación y por supuesto a ser educados en seguridad vial. Además, en estos textos legales se pone de manifiesto el derecho que tienen de ser informados en seguridad vial y de recibir información adecuada procedente de los medios de comunicación, información que no debe vulnerar las reglas. Es sujeto de derechos, tiene libertad ideológica, de crítica y tiene derecho a la participación promoviendo asociaciones ¿qué ocurriría si una asociación de niños se constituyera y levantara su voz ante los poderes públicos?

Partiendo de un dato del estudio: en el año 2003 en Europa había el triple de automóviles que de niños (hasta los 12 años), se planteó la

siguiente pregunta al Sr. Lamo de Espinosa:

¿Quizá deberíamos preocuparnos más de los automóviles que de los niños?

En primer lugar se destacó que efectivamente los vehículos no tienen derechos y los niños sí. En la actualidad la mayoría de niños vive en contextos urbanos. En el año 2007, por primera vez, la población urbana del mundo superó a la rural. En Europa, en lugar de tener uno o dos abuelos por cada 5 ó 6 niños, tenemos 1 ó 2 niños por cada cuatro abuelos, situación cuanto menos sorprendente. Es evidente que las ciudades están pensadas como lugares de trabajo y por tanto están diseñadas para personas adultas que acuden y regresan del trabajo (esta es la estructura urbana general y básica). En este contexto, los automóviles son fundamentales, y todo aquello que no encaja dentro de lo que son los escenarios laborales se encuentra incómodo. Desde este punto de vista, para los niños la ciudad es un entorno artificial, raro, duro, etc. Por lo tanto, el gran problema que tenemos en la actualidad es el de articular los entornos urbanos para aquellas personas que no son adultos en plena capacidad de movilidad y con plena fortaleza. El transporte urbano ha acabado dominando la ciudad, llenándola de barreras urbanísticas que impiden la circulación por completo, que dividen la ciudad en compartimentos estancos y que generan un serio problema de articulación y de revisión de las estructuras urbanas.

En relación con el cinturón de seguridad, el porcentaje de padres que desconoce si el autobús escolar dispone de este sistema de seguridad es considerable (23%). Como padres, si queremos atribuirnos esta responsabilidad de máximos garantes en relación con la educación vial, se planteó al Sr. Olabarria la siguiente cuestión: **¿Por qué no nos “cuadramos” ante la escuela para**

exigir que los autobuses escolares dispongan de sistemas de retención adecuados?

Efectivamente, los padres deben conocer las condiciones de seguridad con las que son trasladados sus hijos a la escuela. Si partimos de un dato estadístico, el 70% de los niños se traslada dos o cuatro veces al día a sus centros escolares y no hay ningún autobús en nuestro país que disponga de sistemas de retención homologados ni barras fijas en el techo (antivuelco), ¿por qué los padres no manifiestan interés? Sin lugar a dudas habrá un componente de desconocimiento de la normativa tanto por parte de los padres como por parte de los centros escolares, que quizá priman más el abaratamiento de los costes en relación con el traslado de los menores. Por tanto, se hace necesario el aumento de información y conocimiento a todos los centros escolares (propuesta que se va a intentar realizar a través de la Comisión de Seguridad Vial). Sólo existe un sistema homologado para niños en autobuses, ya que, como se ha mencionado, el sistema convencional es perjudicial para niños de estas edades.

En este momento, la Sra. Anna Ferrer apuntó unos datos estadísticos que justifican la dureza de la realidad: por accidente de tráfico los niños mueren sobre todo en los vehículos de sus padres y en segundo lugar en las calles. Estamos hablando de 84 muertes al año, de las cuales 60 eran usuarios de vehículos (en la mayoría en los vehículos de sus padres). En zona urbana hubo 19 muertes por atropello y 25 niños fallecidos en los vehículos de sus padres (de éstos, el 86% no usaba elementos de retención infantil). Por lo tanto, tenemos un problema objetivo que es necesario abordar. En cuanto al tema de los atropellos en la población infantil, el diseño de las ciudades debe preservar la seguridad de los niños. En

relación con el modo de desplazamiento de los niños a la escuela, en nuestro país es más frecuente que en otros estados que los niños vayan a pie a las escuelas. Por tanto, es un valor que debemos fomentar (250 personas mueren en España en atropello en zona urbana). Desde este punto de vista, la seguridad infantil puede ser una buena excusa para pensar en un diseño urbano que garantice la seguridad de todos sus usuarios.

En relación con el transporte urbano infantil, y mencionando de nuevo el estudio realizado con propósito de estas Jornadas, el Sr. Olabarria señaló que echa de menos un apartado dedicado al estudio de tiempos, es decir, un análisis de la cantidad de tiempo dedicado al trayecto casa-escuela y viceversa. Se trata de un periodo que comprende muchas horas. El ideal es minimizar ese tiempo potenciando la proximidad del centro escolar de modo que el niño pueda ir caminando. En este sentido, no podemos olvidar la realidad actual; por un lado serían necesarios más colegios y por otro muchos padres "escogen" la "calidad de la enseñanza" que quieren que reciban sus hijos, decantándose por centros ubicados en las afueras de las ciudades.

El Sr. Javier Urra, refiriéndose al tema del transporte de los menores en autobús, y enfatizando que los padres son los responsables de casi todo, apuntó que éstos derivan su responsabilidad en ese sentido. Por otro lado, en cuanto a la sobreprotección, en las ciudades se observa un verdadero pánico a dejar a un niño fuera de nuestro campo de visión. Como además no hay casi zonas de juego destinadas a los niños, es frecuente que los tengamos demasiado tiempo en una habitación "a la vista". Esto supone un problema ya que no le damos suficiente

libertad y autonomía al niño. Hay aspectos que desde un punto de vista normativo son profundamente preocupantes. Además, los medios de comunicación deberían hacer programas dirigidos a jóvenes donde se transmitan mensajes para potenciar la conciencia ciudadana. Es fundamental incrementar el sentimiento de conciencia vial.

El diseño de las ciudades, probablemente, tampoco contribuye en muchas ocasiones a fomentar estas actitudes positivas. Por ejemplo, la anchura de determinadas avenidas hace que en muchas ocasiones el tiempo destinado al cruce sea insuficiente, sobre todo para personas mayores o niños. Otro ejemplo lo constituyen los contenedores de basura, que dificultan enormemente la visibilidad en el momento de cruzar en determinados pasos de peatones.

El Sr. Emilio Olabarria señaló que, efectivamente, hay un temor a dejar a los niños solos o fuera de nuestro alcance visual. Además, la legislación está llena de buenas intenciones, de reconocimientos de derechos, pero son reconocimientos puramente formales y por tanto no concreta o no materializa cuáles son los mecanismos de protección real para los niños. De hecho, la legislación es tremendamente permisiva por lo que no regula (no por lo que regula). En definitiva, a veces las declaraciones de derechos de la legislación no siempre van acompañadas de medidas efectivas de protección.

El Sr. Vargas cuestionó la existencia o no de asociaciones de niños enfocadas únicamente a la Seguridad Vial. Así como la voz de las víctimas adultas nos llega y conmueve a todos, la voz de los niños directamente oída tendría una enorme fuerza. Por otro lado, el Ministerio Fiscal debe, entre otras cosas, defender los derechos de los menores. En este contexto, se

están planteando medidas de actuación. Todos educamos a los niños, éstos nos están mirando continuamente; todos somos educadores de los niños en el tráfico y además recibimos continuamente educación por parte de los más pequeños de modo que también estamos aprendiendo de ellos.

El Sr. Emilio Lamo apuntó que tendemos en general a menospreciar la inteligencia de los niños; aprenden con enorme rapidez a través de la observación de modelos significativos y por la experiencia, no se trata de un aprendizaje oral. Por tanto, cualquier enseñanza oral y teórica no terminará de calar. Además, los niños discriminan perfectamente la realidad de la ficción, las escenas de la vida de aquellas otras que forman parte por ejemplo de un videojuego. De hecho, el único modo de aprender a usar las normas es jugando con ellas y por lo tanto transgrediéndolas, ya que de este modo se aprende cuáles son los límites y el verdadero funcionamiento de éstas.

Una de las preguntas formuladas desde el público se dirigió al Sr. Emilio Olabarria: **En la actualidad, ¿hacia dónde caminamos en seguridad vial, hacia la educación o hacia la represión?** La represión produce efectos disuasorios a corto plazo; la educación a medio y largo plazo es el único elemento útil para resolver problemas.

Una de las reflexiones procedentes del público asistente abordó el tema de los cinturones de seguridad en los autocares escolares, llamando la atención acerca de la permisividad tanto por parte de los padres como por parte de la Comisión de Seguridad Vial. Por otro lado, otra de las reflexiones, aludiendo a las frecuentes referencias al entorno urbano, echa de menos la participación en esta parte pública de la Jornada de algún responsable en

la gestión del tráfico de las administraciones locales.

En la mesa redonda anterior se insistió en que acompañar a los niños al colegio no coacciona la libertad del mismo. Es un trayecto educativo en sí mismo y enriquecedor tanto para el niño como para los padres. Los niños, al menos hasta los 10 años, no son capaces física ni cognitivamente de comprender el tráfico, que además es cada vez más complejo. En este sentido se planteó al Sr. Javier Urra: **¿De dónde cree que nace la obsesión por que el niño vaya solo? ¿Hay otras soluciones orientadas al trayecto saludable y ecológico?** Los niños, evidentemente; deben ir ganando libertad en todo, igual que se les da la paga económica, los niños deben tener sus tiempos y espacios específicos. La ciudad es un lugar muy rico, el niño debe aprender a regularse para ganar en responsabilidad. Evidentemente, habrá que hacer un análisis de la ciudad, de las zonas concretas, etc. además de las propias características del propio niño. A los 7 años el niño modifica el "yo" y el "tú", a partir de donde es posible que tenga otro tipo de criterios. Hay que analizar todo el conjunto. Es positivo aprovechar los trayectos con los hijos, tanto como peatón como conductor, para hablar de las realidades que se ven en el tráfico. Es bueno comentar, escuchar el punto de vista de los niños.

La siguiente pregunta se formuló a la Sra. Anna Ferrer: **Como se puede comprobar, la sociedad actual se está concentrando en grandes núcleos urbanos. Esto es negativo para la convivencia vial y en general para la sociedad, ¿podría ser una solución planificar la distribución de los ciudadanos en núcleos urbanos que sean vivibles y humanos?** Es cierto que la

tendencia actual es concentrar toda la población en núcleos urbanos, pero esto no significa que estas zonas sean invivibles. Muchas ciudades han transformado sus espacios, por ejemplo otorgando más espacio a otros sistemas de movilidad en detrimento del transporte privado. De este modo han convertido unos espacios donde es posible que se vaya a pie de forma confortable. En España está sucediendo algo similar: la semana pasada se realizó un encuentro de ciudades donde se presentaban experiencias y buenas prácticas que se estaban desarrollando en las propias ciudades. En nuestro país se están haciendo grandes cosas en relación con los cambios modales en cuanto a los desplazamientos en las ciudades y en relación con espacios que garanticen la convivencia y el respeto entre los distintos modos de transporte. En cuanto a la educación vial, se plantearon innovadoras propuestas relacionadas con caminos escolares seguros. Las iniciativas sobre pacificación de tráfico se están consolidando. Muchas ciudades están haciendo avances muy significativos para que ese entorno sea amigable.

¿Las ciudades actuales cubren las necesidades de la población infantil en el ámbito de la seguridad vial?

Porcentualmente cubren menos de lo que nos gustaría, pero están avanzando hacia la conversión de espacios públicos más cohabitables. La congestión del vehículo privado está condicionando la calidad de vida de los ciudadanos, ya no en términos de seguridad vial sino en términos de salud y tranquilidad.

Otra de las preguntas formuladas desde el público asistente fue para el Sr. Emilio Lamo. Se recordó en primer lugar una cita presente en el estudio (Desmond Tutu, premio Nobel de

la Paz) que aparece en un estudio llamado "Carreteras seguras, una década de acción para la seguridad vial" que afirma lo siguiente *"Se trata sobre todo de un asesino de pobres, las comunidades más pobres son las que viven al lado de las carreteras más rápidas; los niños más pobres son los que tienen que lidiar con las rutas más peligrosas para llegar a las escuelas"*. En relación con el entorno económico y social y la accidentalidad infantil, últimamente se escucha que se pretende reducir al 80% de las calles a una velocidad máxima de 30 km/h **¿no cree que la seguridad vial depende además de muchos otros factores si tenemos en cuenta la economía, el trabajo, etc.?** Las ciudades son lugares de trabajo, incompatible con la medida citada de reducción de velocidad. Sería necesario realizar grandes cambios en los entornos urbanos para permitir un ritmo de tráfico tan bajo. En opinión de la Sra. Anna Ferrer promocionar las zonas 30 implica un modelo de ciudad distinto. La velocidad media en Madrid es de 10 km/h; el 80% del tráfico transcurre por un 20% de las vías, ¿queremos una ciudad donde el vehículo tenga más espacio y terreno o pretendemos una ciudad donde haya unas vías por donde circulan los vehículos y se regule su movilidad y otras por donde transcurran a pie las personas con seguridad?

Por otro lado, los españoles tenemos la tendencia a abordar los problemas dictando nuevas leyes y aumentando las sanciones, es decir, por la vía clásica del instrumento jurídico penal endureciendo sanciones. En este sentido, la experiencia ha demostrado que lo que realmente disuade no es la dureza de la sanción sino la certeza de la misma. En general, los latinos tendemos a dictar leyes muy duras pero nos olvidamos de la aplicación posterior de las leyes, de modo que

éstas se desvanecen y se diluyen. Por lo tanto, es mucho más importante la certeza de la sanción que la dureza de la misma. Es fundamental saber utilizar incentivos positivos y no sólo castigos en este ámbito (por ejemplo, suprimir la tasa de aparcamiento urbano a quien no ha tenido multas durante un periodo de tiempo establecido). Los seres humanos apreciamos mucho más este tipo de incentivos positivos. El control social informal es un aspecto fundamental (afear la conducta de quien aparca en segunda fila por ejemplo) y más efectivo que la multa.

La siguiente pregunta se dirigió al Sr.

Bartolomé Vargas: **Igual que funciona la responsabilidad penal en las infracciones de velocidad y alcohol junto con el permiso por puntos, ¿hay que ser más severos con quien ha causado un daño a algún menor?** Si partimos de un ejemplo (un homicidio imprudente en el que un individuo embriagado atropella mortalmente a un peatón en un paso de peatones), en el caso de que el peatón sea un menor de uno a cuatro años, el fiscal incrementa la petición de pena debido al especialísimo deber de atención cuando en el entorno se encuentra un menor.

¿Cómo valoraría la sentencia de un juez que califica como falta leve la conducta irresponsable de una persona que careciendo de permiso de conducción ocasionó la muerte de cinco personas con su vehículo? Es difícil realizar una valoración sin conocer la sentencia íntegramente y aún en este último caso, se debe respetar.

Para finalizar se pidió a cada uno de los participantes en la mesa redonda una idea o aportación final en relación con los aspectos que deberíamos cambiar en las ciudades para que educaran positivamente en el ámbito de la seguridad vial. En primer lugar, el Sr. Javier

Urra indicó que debemos conducirnos cada uno de nosotros como verdaderos ciudadanos y ser muy responsables; debemos ser lo suficientemente valientes para reprochar conductas inadecuadas a los ciudadanos que así las manifiesten.

Por su parte, Bartolomé Vargas afirmó que los aspectos sociológicos son muy importantes. No hay progreso en la humanidad sin responsabilidad individual. Es decir, se trata de que cada uno responde de lo que hace. ¿Cómo podemos mejorar la educación? La mejor manera de educar en la ciudad es seguir educándonos a nosotros mismos con humildad a lo largo de toda la vida. Por tanto, los compromisos deben ser en primer lugar de carácter individual y no echar la culpa al sistema, ya que de ese modo es difícil cambiar ciertos hábitos y conductas. Por tanto, mejor hablar de micro-democracia, de compromisos individuales, ya que éstos deben ser la raíz. El vehículo, en lugar de ser un espacio de tensiones, debería ser un espacio de bienestar, de serenidad, de respeto de las reglas.

Emilio Lamo de Espinosa concluyó señalando que el punto de partida más importante es comenzar por uno mismo, predicando con el ejemplo y la propia práctica. No se adoctrina a los niños verbalmente, aprenden viendo lo que hacen los mayores. Estamos hablando de transmisión de valores, que consiste en poner esos valores en práctica. Por otro lado, es importante el control informal, y en este sentido es fundamental tener cierta osadía para afear las conductas de aquellos que se comporten de modo incorrecto. Se trata, en definitiva, de hacer un autocontrol colectivo. Los entornos urbanos son esenciales. Por suerte, el sistema de la mayoría de ciudades de nuestro país tiene un tamaño espléndido

para llevar una vida de alta calidad y es posible realizar muchas de las ideas que aquí se han plasmado.

Para finalizar esta segunda mesa redonda se pusieron en común algunas de las sugerencias y propuestas de Attitudes, dirigidas al fin último que todos perseguimos, reducir el número de víctimas por accidente de tráfico. En este sentido, se diferenciaron dos tipos de medidas:

Generales (prioritarias):

- Reducir la velocidad.
- Segregar los carriles de circulación para los vehículos de dos ruedas (bicicletas).
- Modificaciones en los vehículos.
- Utilización de los sistemas de retención infantil.
- Uso obligatorio del cinturón de seguridad.
- Utilización del casco para usuarios de bicicleta y moto. El uso del casco en los ciclistas reduce al 50% el riesgo de lesiones.
- Mayor restricción de las leyes relacionadas con el límite de alcoholemia.
- Uso de luces diurnas para motocicletas.
- Introducción de sistemas graduales de obtención de licencias y permisos.
- Importancia de la transmisión de conocimientos y habilidades en entornos simulados y controlados (por ejemplo en escuelas infantiles).
- Desarrollo de habilidades en la vía para niños de edades de 6-8 años en entornos simulados que enseñen habilidades no sólo a ciclistas sino también a peatones.
- Mejora en la asistencia pre-hospitalaria,

hospitalaria y en los servicios de rehabilitación.

- Importancia de los beneficios medioambientales que tiene la creación de entornos seguros y sostenibles.

Específicas (Necesidad de crear entornos desde el punto de vista de la seguridad específicos para los niños):

- Necesidad de crear espacios seguros que permitan llevar a cabo actividades lúdicas a los niños.
- Actuaciones prioritarias en los espacios destinados a caminar, ir en bicicleta y jugar.
- Relevancia de las medidas de apaciguamiento de tráfico (zonas 30 por ejemplo).
- Integración de las rutas escolares y fomento del uso de la bicicleta.
- Establecimiento de un sistema de transporte sostenible, accesible y confortable.

En relación con estas propuestas, Attitudes ha colaborado con una campaña internacional que pretende, entre otras cosas, identificar rutas seguras casa-colegio. De forma coincidente con la presencia de la escuela infantil de educación vial de Attitudes en Zaragoza, se presentó una acción concreta que responde a un lema: "Detrás de una señal siempre hay alguien". En colaboración con la Policía Municipal de Zaragoza, Attitudes ha puesto en marcha una iniciativa consistente en pintar en los pasos de peatones los nombres de niños y niñas que habitualmente cruzan por estos pasos, poniendo de manifiesto de este modo que ese paso forma parte de la ruta segura hacia su escuela.

La mesa se finalizó con la presentación de un vídeo que muestra la iniciativa citada.

ANEXO 1

Jornadas de Reflexión Attitudes - 8ª edición

¡La calle también es mía! Los niños, las ciudades y la seguridad vial

Audi Forum Madrid, 28 de octubre de 2009

PROGRAMA GENERAL, 28 de octubre de 2009

- 09:00-09:15 Registro y entrega de documentación
- 09:15-09:45 Apertura
- Miguel Piwko, Director de Marketing de Audi España
 - Pere Navarro, Director General de Tráfico
- 09:45-10:15 Presentación del estudio
- "Los niños, las ciudades y la seguridad vial: una visión a partir de la investigación"*
- Dr. Francisco Alonso, Director de Investigación de Attitudes
- 10:15-11:00 Conferencia inaugural
- "Más niños en la calle"*
- Lenore Skenazy, periodista y fundadora del movimiento Free-Range Kids de Estados Unidos
- 11:00-11:15 Coffee break
- 11:15-12:45 Mesa redonda
- "La influencia del entorno urbano y social en la seguridad vial infantil"*
- Ramón Lara, participante del proyecto "La ciudad de los niños" de Acción Educativa
 - Elvira Sánchez Igual, Responsable de Comunicación de la Asociación Mundial de Educadores Infantiles (AMEI-WAECE)
 - Aitor Canales, Director de la Cátedra Europea de Seguridad Vial y Movilidad
 - Jordi Sánchez, profesor e investigador de Comunicación Audiovisual y Cultura Digital de la Universitat Oberta de Catalunya (UOC)
 - Marina Canals, Secretaria General Adjunta de la Asociación Internacional de Ciudades Educadoras (AICE)
- Moderador: Josep Lluís Merlos

12:45-14:15 Mesa redonda

“La influencia de la seguridad vial infantil en el entorno urbano y social”

- Emilio Olabarria, Presidente de la Comisión de Seguridad Vial y Prevención de Accidentes de Tráfico del Congreso de los Diputados
- Anna Ferrer, Directora del Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la DGT
- Emilio Lamo de Espinosa, Presidente de la Federación Española de Sociología (FES)
- Bartolomé Vargas, Fiscal Coordinador de Seguridad Vial
- Javier Urra, psicólogo y ex-Defensor del Menor en la Comunidad de Madrid

14:15-14:30 Clausura

14:30 Cocktail

Attitudes
Haz que ocurra.

Iniciativa social de Audi