

CIUDAD, MOVILIDAD Y CIUDADANÍA

Fidel Revilla González

Junio 2004

"La infancia es la edad de la vida que más se resiente de los males de la metrópoli; de sus exhibicionismos, de su narcisismo, de sus excesos que engullen a los más débiles y a los más expuestos".

M. GENNARI, Semántica de la ciudad y educación.

Este texto corresponde básicamente a la ponencia pronunciada el 4 de febrero de 2004 en el acto representación del programa **De mi escuela para mi ciudad**. A pesar de las correcciones, aún quedan referencias y estilos más propios de una exposición oral que escrita.

Fidel Revilla González

Licenciado en Geografía Historia a la vez que trabajaba en Primaria. Terminé mi relación con la educación formal como catedrático de Educación Secundaria el año 2005 en el Instituto Pérez Galdós de Madrid.

Desde 1976 pertenezco a Acción Educativa, Movimiento de Renovación Pedagógica de Madrid y desde 1998 coordino el grupo de trabajo La ciudad de los niños. Desde el que hemos organizado ya cuatro encuentros con sus respectivas publicaciones y hemos asesorado a diferentes ayuntamientos e instituciones

Me interesa muchísimo la historia de las ciudades y en especial al de Madrid a la que he dedicado una parte de mi tiempo y de mis publicaciones.

¿POR QUÉ ES NECESARIO UNA NUEVA CIUDAD?

Porque la que tenemos no atiende adecuadamente a muchas personas, ni satisface algunas de las necesidades importantes.

Es verdad que la ciudad actual es más grande, más alta, más luminosa y más limpia que hace cincuenta años. Es cierto que cuida un poco más el medio ambiente que hace medio siglo y que ofrece más y mejores servicios. Pero es igualmente cierto, que limita más la libertad y la autonomía de todas las personas, pero sobre todo de las más débiles, porque durante muchos años muchas ciudades han estado organizadas en función de los automóviles, numerosas decisiones urbanísticas y de movilidad se fueron adoptando en función de la circulación. Ahora mismo una persona puede comprar los coches que quiera si tiene dinero aunque no tenga ni un solo lugar donde aparcarlos. A nadie se le obliga a tener un espacio para guardar su coche antes de comprarlo, ni se prohíbe vender automóviles a los concesionarios en aquellas ciudades que están atascadas y que tienen hipotecado ya su espacio para aparcamientos.

La ciudad actual no sirve a las personas más débiles, está hecha a la medida sobre todo de los varones, trabajadores y adultos, ellos son quienes han gobernado y han tomado las decisiones que más les convenían, pensando que además eran buenas para todos. Esto nos explica el claro predominio del coche desde los años sesenta. Para mejorar la circulación se hicieron las calles más anchas y las aceras más estrechas, se quitaron los bulevares, se eliminaron árboles, se hicieron nuevas carreteras y autovías entre ciudades, se eliminaron tranvías, trolebuses, etc. Lo importante era y es llegar rápido a los lugares, cada uno con su coche y ahora... La ciudad se ha ido haciendo cada vez más hostil, sobre todo para los más débiles: niños y mayores.

La ciudad actual es un gran negocio del que todo el mundo quiere aprovecharse. Cada vez es más frecuente que las personas intenten tener más de una vivienda en la misma ciudad, en el campo o en la costa. Esta voluntad va generando una ampliación mayor de las zonas construidas y una disminución de las tierras y campos utilizables para otras actividades. El crecimiento de las ciudades, en muchos países, es muy superior al de su población. El municipio de Madrid no crece en población desde 1981 y su extensión territorial casi se ha duplicado. En los últimos 25 años la población de Nueva York ha aumentado un 5% y su superficie ha crecido un 61%¹. En las dos últimas décadas la superficie edificada en Europa ha aumentado un 20% y la población sólo lo ha hecho en un 6%². ¿Cómo puede ser así una ciudad sostenible?

Cada parte de la ciudad se ha ido especializando, perdiendo con ello la riqueza de la diversidad. El Movimiento Moderno, sobre todo después de la Segunda Guerra Mundial y más concretamente a partir de la Carta de Atenas de 1942, redactada por Le Corbusier, la ciudad tradicional integrada y "revuelta" deja de existir, aparece la ciudad funcional, la ciudad fraccionada. Aquella en la que el lugar para trabajar es distinto al de vivir, al de disfrutar y al de comprar; las actividades necesarias y complementarias para la vida de una persona se separan y con ello se pierde riqueza y comunicación. Además como cada función está separada hay que llegar hasta ellas en coche y a través de vías rápidas³.

La ciudad ha perdido la mayor parte de su vida ciudadana, apenas hay relación en la calle; casi todo en la calle es peligroso, aunque sigue siendo un lugar atractivo y estimulante, sobre todo para los niños. La calle se ha convertido en un lugar de paso, en un lugar para los coches, no en un lugar de encuentro como lo fue. Mucha gente utiliza la calle como garaje. Esto se produce a la vez, por ejemplo, que hay mas personas mayores viviendo en las ciudades y con menos cosas que hacer.

¹ Girardet, H. Creando Ciudades Sostenibles. Ediciones TILDE, Valencia, 2000.

² El País 24 de mayo de 2002, pág. 32

³ Casar, Castejón, García y Revilla: Claves para Conocer la Ciudad. Akal, 1989. cap. 10



El coche se ha convertido en el gran problema de muchas ciudades. "De la misma manera que un constructor tiene limitada la altura de los edificios, ¿por qué no se limita la cantidad de coches que produce una fábrica? Un constructor no construirá nunca si no tiene un lugar: ¿Por qué las fábricas de automóviles producen coches que no van a caber en las ciudades?"⁴. La sostenibilidad se ha incorporado a los discursos políticos, institucionales y profesionales pero con pocos compromisos y con pocos resultados.

La ciudad es cada vez más insostenible, por el espacio que ocupa y por los recursos que consume. Este problema cada vez ocupa más espacio en los discursos y en los escritos, pero se toman pocas medidas para su solución. Las Agendas 21, que han comenzado a discutirse y a aplicarse después de la Carta de Aalborg de 1994, son un buen instrumento pero avanzan con lentitud. Incluso son compatibles, en el caso de España, con la extensión de un modelo de hábitat más anglosajón que es más costoso en espacio, energía y servicios que el tradicional mediterráneo.

HACIA QUÉ CIUDAD DEBERÍAMOS CAMINAR

El texto siguiente de M. Gennari enmarca este apartado: "Una ciudad construida con criterios que tengan en cuenta la armonía entre diversidad e identidad; una ciudad habitada en cualquiera de sus lugares y en cualquier tiempo sin dudas, quejas o miedos; una ciudad que no se apoye nunca sobre una exigencia nacionalista, sino que acoja en sus plazas la presencia y los sentidos profundos de las dimensiones humanas de la ínter subjetividad, la mezcla de culturas y razas, una ciudad, en fin, que sea un <mundo de experiencia> abierto al tránsito que lleva a otras ciudades del hombre; sólo una ciudad así resuelve la oposición que pueda darse entre urbanismo y humanismo a favor de este último..."⁵. Este puede ser un buen marco de referencia para quienes quieren cambiar la ciudad.

Deberíamos caminar hacia una ciudad que fuese capaz de tener presentes a todos los ciudadanos, sobre todo a los más débiles: niños, ancianos, minusválidos, personas dependientes en general. Una ciudad que valore la ciudadanía y por tanto a las personas como el bien principal, que piense en todos los que forman parte de ella. Si lo que buscan los administradores de la ciudad es la comodidad de algunos, las ventajas para los que más tienen, para los que son más fuertes, para los que van en coche, puede seguir actuando como se ha hecho hasta ahora.

Una ciudad que favorezca la diversidad que busque la integración, multicolor en palabras de Gerardo Estévez⁶. Que sea igual para los que llegan que para los que están. Esto debería tener repercusión no sólo en el uso de la ciudad sino incluso en la construcción de las viviendas y los equipamientos necesarios para quienes proceden de otras vivencias y otras culturas.

Además de favorecer la diversidad la urbe del siglo XXI debería erradicar la exclusión y de explotación que no solamente es laboral sino también residencial. En ocasiones, en el centro de la ciudad, hay propietarios que no aceptan la rehabilitación de sus inmuebles y mantienen bolsas de autentica infravivienda que alquilan a los más desfavorecidos. La política urbanística tiene que tener presente esta nueva realidad, las nuevas necesidades de espacios de culto por ejemplo y revisar algunas de las pautas de uso de espacios públicos (fiestas en los parques incluyendo comida, encuentros en determinadas plazas...)

Una ciudad que dé prioridad a las personas que caminan sobre las que conducen, o, al menos, que estudie a la vez, y con el mismo interés la movilidad de los coches que de los ciclista y los peatones. No olvidemos lo que decía un niño de Hospitalet: "que la bici es más democrática que el coche".

⁴ Dani Freixes. Arquitecto. Premio Nacional de Diseño (El País, Babelia, 7 de diciembre de 2002)

⁵ Gennari, M. Semántica de la ciudad y educación. Herder, 1998, pp. 49-50.

⁶ Estévez, X. La ciudad multicolor. El País, 26 de marzo de 2001



Hasta hace poco sólo existían en las ciudades concejalías de circulación (aún siguen existiendo) ahora se han cambiado el nombre por concejalías de movilidad pero han cambiado demasiado poco su enfoque y sus preocupaciones. ¿Es muy difícil en una ciudad establecer calles en las que tengan prioridad los coches y en otras que tengan prioridad los peatones?

Una ciudad que sea legible y bella, y que cuide lo que hace, que tenga claridad compositiva, de lo contrario existe el riesgo de la desorientación y la dependencia esto afecta sobre todo a los niños y a los ancianos⁷. Una ciudad sin estética no es ética dice J. Borja, en *La ciudad conquistada*.

Una ciudad encontradiza, no sólo que permita que las personas puedan encontrarse y pararse en las calles o plazas, sino que lo favorezca ampliando los espacios para que esto sea posible (equipamientos socioculturales o deportivos) que dé lugar a relaciones entre las personas a diferentes escalas y con diferente intensidad.

La nueva convivencia debe apoyarse en la diversidad, en las tensiones, en la complejidad y no en la masa homogénea, o en la raza única, ni siquiera en la que distingue con frecuencia entre ellos y nosotros, entre los de "aquí" y los de "fuera".

La convivencia debe buscarse no fabricando espacios uniformes, donde sólo quepan los que aceptan unas reglas impuestas por la comunidad llegando a una especie de ciudad privada con reglas estrictas y con represión para quienes no las cumplan: edificios en los que no se permite fumar ni en la propia casa o condominios en los que las viviendas se organizan por edades, se decide el peso de los perros, el color de las habitaciones, etc. Si alguien se le ocurre por ejemplo casarse de nuevo con una persona de menor edad de la permitida para ese tipo de vivienda se le puede expulsar⁸.

Es la ciudad en su conjunto la que hay que considerar como espacio público y no ceder a las privatizaciones. Se debe promover un urbanismo que relacione todos los elementos que componen la ciudad. Una ciudad más común, más pública, en la que tener transporte, agua, enseñanza, cuidado sanitario o luz para todos no sea difícil. ¿Por qué debe ser así? Para explicarlo podemos tomar el ejemplo empleado por el arquitecto brasileño Mendes Rocha, que compara la ciudad con un avión en el que lo más importante es el vuelo; existen diferentes categorías o clases (primera, segunda) pero el éxito o el fracaso del vuelo no distingue entre las clases, si el avión se estrella afecta a todos, por eso todos tienen el mismo interés de llegar al final, en caso contrario todos perderían. Algo similar sucede en las ciudades.

CIUDAD Y MOVILIDAD

"El deber de los responsables políticos, de los líderes sociales, de los planificadores y diseñadores urbanos garantizar la centralidad, accesibilidad y cualidad de los espacios públicos... para que sean lugar de expresión ciudadanía".⁹ De esta manera todos los ciudadanos tendrían oportunidades similares para poder relacionarse y disfrutar de su ciudad.

La movilidad es un elemento esencial en las ciudades actuales, los desplazamientos son imprescindibles para la realización de nuestra vida. El uso del automóvil es cada vez más frecuente, por ello los niños desde muy pequeños van en coche con sus padres y madres. ¿Qué suelen observar en estos viajes?

- Que el automóvil casi siempre tiene preferencia sobre los peatones.

⁷ Bohigas O. La función educativa de los espacios urbanos, en *Por una ciudad comprometida con la educación*, Vol. II, pp.441-454. Ayuntamiento de Barcelona, 1999.

⁸ Verdú V. La ciudad privada. *El País*, 16-XI- 2000

⁹ Borja, J. *La ciudad conquistada*. Alianza, Madrid, 2003, pág. 33



- Que el peatón y el ciclista son los más débiles.
- Que los conductores no suelen respetar la preferencia, ni las normas.
- Que sin consideración y sin educación se avanza más deprisa.

Esos viajes y las observaciones en la calle les ponen delante de sus ojos y de su mente comportamientos violentos y antisociales. Mientras observan se dan cuenta que:

- Conceptos como cortesía, tolerancia, respeto a las personas y a las normas, consideración hacia los demás, etc., apenas aparecen.
- Las reglas vigentes son la prevalencia de los más fuertes, más pesados, y peor educados sobre los más débiles, los más lentos, los más prudentes, los más legales.
- Esto llega a parecer lo más natural, lo ordinario, pero es exactamente igual que lo que pasa en la selva.

El automóvil y el automovilista se han convertido en los privilegiados en sus desplazamientos por la ciudad. Ocupan muchísimo espacio, tienen las señales y los tiempos a su favor y hasta hace poco incluso tenían una señal de tráfico que significaba que los niños en la calle eran un peligro para los automovilistas. El peligro era el niño, el más débil e indefenso. Hoy en muchos casos, esa señal, se ha sustituido por otra con la palabra COLEGIO, parece un poco más lógica, aunque deberían existir señales que avisasen a los niños de los peligros de los coches.

Algunos datos para pensar

Aunque son datos diversos nos permiten afrontar el problema de la movilidad de forma más amplia.

- En España hay un 18% de la población que tiene problemas de movilidad.
- Para cruzar algunas calles de Madrid en el tiempo que nos deja el semáforo habría que hacerlo a 32 Km. por hora¹⁰
- Un estudio de Armstrong de 1993 demuestra que el 50% de los niños y el 30% de las niñas no hacen un recorrido a pie de 10 minutos al día.
- Adolescentes y jóvenes que cogen el autobús para recorrer apenas 250 metros.

Menos pasos más problemas

Los niños andan menos de lo necesario según las primeras conclusiones de un estudio. Se refiere sobre todo los niños urbanos y la causa es la sobreprotección de los padres que prefieren llevarlos en brazos o atarlos al cochecito. Se basa en un estudio realizado por un grupo de médicos de ortopedia infantil de la Universidad de Zaragoza.

En 1984 se calculaba que la obesidad afectaba a un 5% de los niños entre 4 y 16 años, en 2003 afecta a un 12%.

En el decálogo de prevención del Ministerio de Sanidad, además de las referencias alimenticias dice en el punto 9 "Desde el punto de vista urbanístico, las ciudades deben recuperar y desarrollar los espacios para la práctica de hábitos de vida saludables" Y en el punto anterior hace una llamada a las familias y a los poderes públicos como responsables de decidir los programas educativos así como la planificación del entorno urbano¹¹.

Pocas veces se piensa en la infancia como grupo cuando se habla de urbanismo, de usos del suelo, de calzadas y aceras. Sufren las consecuencias de pertenecer a una entidad colectiva: la familia, el hogar, que en general no les concede identidad propia. Su movilidad es reducida e insegura y la mayor parte de las veces protegida. A los niños se les niega su identidad y su libertad ha disminuido considerablemente.

¹⁰ El País, 9 de marzo de 2002. Los otros datos están tomados de informaciones de prensa y de observaciones personales.

¹¹ La obesidad infantil una amenaza imparable. El País, 8 de junio de 2003.



En 1994 los niños de nueve años gozaban de la misma libertad y movilidad Dani Freixes. Arquitecto. Premio Nacional de Diseño (El País, Babelia, 7 de diciembre de 2002) que los niños de siete en 1971.

En 1971 aproximadamente el 70% de los niños de siete años y el 85% de los de ocho iban solos al colegio. El 50% iban solos en autobús, En 1991 iban solos el 7% y el 10% respectivamente.

Estos datos se han seguido agravando. En el Reino Unido uno de cada nueve niños entre cinco y diez años va solo al colegio, apenas hace 10 años iba uno de cada cinco...

Una investigación del Instituto de Ciencia y Tecnología del Conocimiento del CNR italiano dirigida por F. Tonucci, abunda en estos mismos datos sobre la movilidad y la autonomía de los niños italianos.

Es curiosa la diferencia entre chicos y chicas o entre los hijos de familias más humildes con mayor autonomía de movimientos que los de familias ricas que están más protegidos¹². La vida de un niño privado de movilidad y de contacto autónomo con su entorno es muy diferente a la de hace 30 años, no sabemos cómo influirá en su salud mental y física.

"Los niños son un barómetro y un indicador. Su bienestar nos dice mucho sobre a dónde nos dirigimos. Sobre la base de los datos actuales, la situación no es muy positiva. Sus problemas se reproducen en los problemas de las ciudades. Las ciudades pueden estar llenas de vida, de acción, de apoyo de creatividad y de niños, pero están llenas de coches y los coches exterminan las alternativas. Es preciso que pensemos un poco como niños para llegar a una comprensión más clara de los problemas, opciones y oportunidades a las que nos enfrentamos. Más importante aun: es preciso que nos relacionemos con los niños sobre la base de aceptar su existencia y su interés en el futuro. Esto podría llevarnos a colocar a los niños por encima de los coches, y podría suponer un menor grado de egocentrismo entre los obsesionados por el progreso económico... Tenemos muy poco que perder con un diálogo con los niños y mucho que ganar con un replanteamiento de algunos objetivos básicos. Intentémoslo"¹³.

¿QUÉ PODEMOS HACER?

Hay distintas propuestas e iniciativas que pretenden corregir algunos de los problemas planteados y mejorar el medio ambiente urbano. Una de las más extendidas y conocidas es la de ir a la escuela andando y con los amigos. Es una iniciativa que se lleva a cabo en diferentes ciudades italianas y en algunas españolas. Esta propuesta favorece la autonomía de los niños y de los mayores, y contribuye de manera relevante a que nuestras ciudades sean más sostenibles y humanas. El deseo de la mayor parte de los niños es ir al colegio a pie. A esta cuestión dedicaré otra exposición¹⁴. Hoy me voy a centrar en otra similar del municipio de Roma, realizada durante el año 2003 y en la que ha participado activamente el Consejo de los niños de la mencionada ciudad.

Primero los peatones

Es esta una iniciativa que se está llevando a cabo en Roma bajo los auspicios del propio ayuntamiento y con el apoyo del Consejo de los Niños y el asesoramiento científico de F. Tonucci. Parte de la complicidad del propio alcalde y los niños, como es lógico en este tipo de propuestas.

¹² Instituto di Scienze e Technologie della Cognizione del CNR L'autonomia di movimento dei bambini italiani. Junio de 2002. Cuaderno interno nº 1.

¹³ . Wittelegg, J. Donde la calle termina. La planificación de la infancia y el transporte. Revista Alfoz nº 109, 1994, pág. 92

¹⁴ La exposición esta recogida en el número dieciséis de la revista Ciclos, editada por Gestión y Estudios Ambientales



Los niños del Consejo pidieron al alcalde que defendiese y tomase medidas para promover la movilidad de los peatones tomando como referente la de los niños. Le prometieron que ellos contribuirían a esa promoción tratando de remover al menos en parte, la hostilidad que tienen los automovilistas para respetar los derechos de los peatones. Se propusieron igualmente iniciar una campaña de reeducación de sus padres. ¿Qué han hecho?

- Colocarse en los pasos de peatones y anotar en una ficha preparada cuantos coches y motos no respetaban los pasos.
- De los datos obtenidos han terminado indignados y escandalizados según sus palabras, por lo poco que los adultos respetan las leyes y los derechos de los más débiles. Indignados por lo que hacen sus padres, los maestros, incluso las motos de la policía.
-

De esta realidad nace el manifiesto elaborado por ellos mismos, las multas simbólicas y la necesidad de reeducar a los padres.

Han comprobado que el 64% de los vehículos no se han parado en los pasos de peatones, y que el 34% si lo han hecho. Si en media hora han contabilizado 53 infracciones en cada puesto, en 10 horas serían 530, que multiplicadas por el coste mínimo de la infracción supondría una cantidad de dinero considerables. Un 10 por ciento de estos ingresos, según la legislación italiana, deberían dedicarse a mejorar la seguridad en las calles, sobre todo la de los más débiles. No estaría nada mal que esta idea pudiese aplicarse también en la realidad española.

Estas son algunas de las observaciones que los niños y las niñas han hecho:

- Ha sido divertido porque nos escondíamos para que no nos viesen. Estamos felices de que exista el Consejo de los niños.
- Algunos se han parado y nos han saludado.
- Hemos visto que hay personas mayores temerosas, que no se atreven a pasar como si no fuese un espacio reservado para ellos.
- Una moto de la policía ha pasado tranquilamente con los peatones en la calzada.
- Los ancianos antes de pasar esperan que todos los coches estén parados.

Los boletines de multas

Estos boletines tienen por finalidad protestar contra los adultos que no respetan los derechos de los peatones y con especial atención los de los niños. La iniciativa les ha gustado mucho porque han descubierto que los adultos son bastante incorrectos, incluidos sus vecinos, sus padres y sus maestros. Esta idea está descrita en el libro de Tonucci *La ciudad de los niños* y son numerosos los ayuntamientos españoles que la han puesto en marcha en alguna ocasión.

Han anotado sus impresiones y sus reflexiones sobre este hecho, destacamos algunas:

- No lo hacemos porque seamos niños, sino para mejorar la ciudad.
- Un señor me ha dicho que no podía ponerle una multa y yo le he contestado que él no podía aparcar sobre el paso peatonal.
- Si fuese automovilista y un niño me pusiese una multa me sentiría muy humillado.
- He notado que cuando ponemos las multas sobre los mismos puntos los automovilistas están sensibilizados y no aparcan en los pasos de peatones.
- Un conductor me ha dicho ¿Qué haces? No debes tocarlo. He tenido miedo. Le he dicho que los niños intentábamos educar a los adultos con las multas para que respeten los pasos de peatones. Entonces ha dicho perdona, perdona, lo siento.

La reeducación de los adultos

Esta reeducación se ha centrado de manera preferente en sus padres. Cuando vamos en el coche con nuestros padres, dicen los niños, les insistimos que respeten los derechos de los peatones. Les hacemos que se paren cuando nos acompañan a la escuela, o a cualquier otro lugar.



La colaboración entre diferentes profesores y escuelas ha mejorado las estrategias para intervenir ante sus padres, para convencerles o para recordarles la iniciativa cuando no van en el coche con ellos. Han ideado un adhesivo que les recuerde el empeño de sus hijos y que han colocado en el salpicadero del coche en un lugar bien visible.

La experiencia ha funcionado muy bien. Las reflexiones de los niños han sido muy lúcidas e interesantes:

- Cuando voy en el coche con mi mamá y pasamos delante de un paso de peatones siempre le digo "para".
- Habitualmente son los adultos los que nos reprenden si cometemos cualquier error, en esta ocasión somos nosotros los que reprendemos a los adultos.
- Es la primera multa se la he puesto a mi madre, estoy feliz. Después de ponérsela la he reprendido, mi mamá ha aceptado la reprimenda y se ha reído.
- Los automovilistas son peligrosos y no dan la preferencia a los paseantes, pero cuando están o estamos del otro lado la pedimos.

Destaco dos intervenciones de la reunión final mantenida en junio de 2003, una de una madre y otra de una maestra, ambas muestran lo interesante y positiva que ha resultado la experiencia.

La madre:

"Soy una persona que trabaja, que usa el coche para pequeños desplazamientos y soy una automovilista indisciplinada, a veces no me paro en los pasos de peatones o aparco el coche donde sale. Cuando ha comenzado la campaña mi hijo me ha hablado y me ha hecho pensar. Me ha colocado el adhesivo en el salpicadero. Me ha hecho ver cuanta gente no para en los pasos de peatones... Hasta cierto punto he comenzado a sentirme orgullosa de mi hijo cuando me paraba. Mi hijo me estaba enseñando y ello estaba cambiando mi comportamiento. Otros padres me han comentado lo mismo".

La maestra:

"El entusiasmo de nuestros alumnos se ha contagiado. Todos han participado muchísimo en los trabajos: diseño de carteles, escritos, poesías, dibujos, conversaciones discusiones animadas, etc. Con las multas los alumnos se han sentido realmente protagonistas. Han podido decir por una vez: "Te has equivocado, En este momento no estás respetando las reglas". Se han dado cuenta que quien se equivocaba podía ser un adulto próximo".

Muchos adultos han colocado el adhesivo en su coche y en su moto. Se ha creado una red de escuelas, de docentes y de alumnos e incluso de algunos padres interesados en trabajar y difundir la iniciativa.

Planificar todo este trabajo no ha sido cosa fácil, dicen algunos profesores, pero viendo los resultados debemos decir que ha valido la pena. Es cierto que este tipo de iniciativas favorecen el dialogo entre una escuela y otra, incluso entre escuelas que estén alejadas.

Un dato es cierto, nuestros hijos se han acercado a las instituciones que han dejado de ser organismos abstractos y alejados de la vida cotidiana, en opinión de los padres.

Algunas propuestas

Quiero aprovechar la presencia de algunos concejales y responsables municipales del Ayuntamiento de Segovia para hacer algunas propuestas:

- ¿Podría el Ayuntamiento de Segovia dedicar el 10% del dinero de las multas a la seguridad en las calles, y sobre todo a la de los peatones? En Italia hay una Ley de 1999 que dice que el 10% de las multas urbanas deben dedicarse a seguridad.



- ¿Sería muy difícil que en las entradas de los colegios las aceras fuesen el doble de anchas que en el resto de la calzada? Esta propuesta podría extenderse a otros centros cívicos de la ciudad.
- Podría plantearse la posibilidad de establecer algunas rutas seguras para ir a la escuela o a un centro cultural o polideportivo frecuentado por los pequeños, siempre con la ayuda inestimable de los niños y las niñas.

Termino con el artículo que dos consejeros de Galapagar escribieron en el periódico local en mayo de 2002.

"Somos dos consejeros de La ciudad de los niños, tenemos 11 y 12 años y nuestros nombres son Jesús Robles y Pablo Álvarez.

Este artículo está dirigido a los padres y las madres, *queremos hacerles unas preguntas:*

¿Por qué utilizar el coche cuando puedes ir andando?, ¿por qué no nos dan más libertad?, ¿por qué no nos dejar ir solos al colegio? Les vamos a dar algunas razones por las que nos deben hacer caso.

- *El coche: contamina, gasta mucho dinero, se estropea, hay que limpiarlo, peligro de atropellos y además hay que aparcarlo.*
- *Los pies: no contaminan, no gastan, están en buena forma, no hay que limpiarlos, no molestan a nadie, te los llevas puestos y no hay que aparcarlos.*

Como pueden comprobar, ir andando es mucho mejor, y sus hijos se lo agradecerán. Ya sabemos que les preocupa la seguridad de sus hijos e hijas, pero lo hemos pensado y... vamos a hacer mejor los pasos de peatones, no habrá barreras arquitectónicas, agrandaremos las aceras y por si fuera poco, intentaremos aminorar la velocidad de los coches. De esta forma sus hijos e hijas no correrán peligro al ir solos al colegio y ustedes estarán tranquilos en sus casas.

Este artículo va dirigido a los hijos e hijas: *¿quieres ir andando al colegio?, ¿quieres tener más libertad?*

Sabemos que estás harto de que te llamen "pringao" por culpa de tus padres, eso se puede acabar si lees nuestros consejos:

- *Revélate contra tus padres si no te dejan ir solo al colegio.*
- *Pide ayuda a tus amigos e ir todos juntos al colegio.*
- *Si no queda más opción, haz una huelga de deberes... ¡Seguro que lo consigues!*

MÁS INFORMACIÓN

Acción Educativa - "La Ciudad de la Niños"

Programa "De mi escuela para mi ciudad"