

LA APORTACIÓN DE LOS AGENTES EDUCADORES EN LA MOVILIDAD SEGURA

La Familia, la Escuela y la Sociedad

0 INTRODUCCIÓN

Es necesario manifestar que las respuestas ante los problemas derivados del tráfico, no se deben dirigir y centrar solamente en manos de las Instituciones públicas y privadas, ya que también han de ser los propios ciudadanos los que colaboren de forma directa y se comprometan en la búsqueda de soluciones y alternativas eficaces ante este problema. Así irán surgiendo una solidaridad y una responsabilidad compartidas y comprometidas que permitirán que nadie pueda evadirse de su compromiso vial. Sabemos que ser ciudadano significa tomar conciencia de los conflictos o problemas que surgen en la realidad más cercana de su ciudad y ser sensibles para tratar de aportar alternativas de mejora, ya que como supone Victoria Camps, “todos somos responsables, de alguna manera, de los males o problemas de la propia sociedad”.

Si nuestra sociedad es capaz de detectar los problemas de convivencia medioambientales y sanitarios, ocasionados a veces por los conflictos que se derivan del uso o abuso de la vía pública, es posible que se encuentre una solución a los problemas de la Seguridad Vial, ya que el primer requisito para el logro de soluciones, no está en buscar culpables sino en ser conscientes de que en verdad existen unas causas que generan el conflicto vial. En este sentido, se impone un tratamiento sistémico desde la Ética de la responsabilidad personal del problema vial, que convertirá a los ciudadanos en difusores de un sistema de valores básicos que serán imprescindibles y mínimos para la vida ciudadana, teniendo presente que la Administración será la reguladora y la que intente establecer una serie de normas jurídicas en muchos aspectos de la vida ciudadana (Max Weber), y que a través de la formación moral se podrá contribuir al desarrollo de la autonomía personal del individuo, como ciudadano que es, permitiéndole realizar juicios personales, a la vez que discutir sobre los cambios que los problemas de la ciudad generan en su realidad.

Podemos considerar que el deterioro de las relaciones humanas entre los usuarios de la vía, se convierte en uno de los causantes del importante problema de Seguridad Vial, que en muchos casos terminan por desencadenar un problema o accidente. Pero este conflicto, que es innato y básico en el ciudadano, precisará de medidas constructivistas de intervención educativa, si queremos que no se polarice y se amplíe. Así pues, el ciudadano necesitará una formación inicial y permanente, que le vayan permitiendo adquirir pautas de entrenamiento para la adquisición de unos hábitos y actitudes apropiados para refrendarlos con un adecuado comportamiento vial en su condición tanto de peatón, como conductor o viajero. Esto se podrá conseguir mediante acciones formativas y educativas, que bajo enfoques de tipo sistémico y global y de forma continuada se implementen desde el ámbito de la familia, la educación no formal e informal, los programas institucionales y la solidaridad de los colaboradores, tanto gubernamentales como no gubernamentales.

A través de una adecuada convivencia, pueden ir surgiendo una serie de valores viales que busquen la Seguridad Vial en las vías públicas. Valores como el respeto entre conductores y peatones, respeto al derecho de los otros en el uso del espacio vial, respeto a la salud de los que comparten la calle y al medio ambiente, el altruismo en el auxilio en la carretera, ... Estos derechos, deberes y valores viales, están pretendiendo encontrar una calidad de vida en la ciudad, un “uso racional, que no abuso, de los espacios viales, un bien cada día más escaso y problemático que habrá que aprender a compartir con solidaridad y armonía, en calidad de peatones, conductores o viajeros (V. Manso, 1995)

En este sentido, la mejora de las relaciones personales en el tráfico precisa del establecimiento y la puesta en marcha de procesos que dinamicen la adquisición, no solamente de conocimientos, sino también de hábitos, actitudes y valores, que a su vez reclaman tanto el respeto a los derechos individuales como colectivos, enmarcados como actos de solidaridad. Este hecho, nos lleva a pensar que cada sociedad estará en la obligación de poseer una serie de normas y valores consensuados que determinen las conductas viales deseables e indeseables para los ciudadanos que viven en sus ciudades. Por ello las normas de conducta vial, en el espacio común de la calle se hacen necesarias, no sólo para dirigir la acción, sino también para que los otros puedan interpretar lo que hacemos y consigamos una Seguridad Vial para todos los usuarios.

1 LA MOVILIDAD URBANA Y LOS ESPACIOS EDUCATIVOS

1.1. Base conceptual sobre movilidad

Semánticamente asociamos a movilidad todo lo relacionado con el movimiento o desplazamiento de las personas o vehículos a lo largo de un espacio; en el campo que nos compete la movilidad estaría relacionada con los desplazamientos de los ciudadanos y de los vehículos en los espacios urbanos e interurbanos, con el fin de poder desarrollar adecuadamente sus actividades y necesidades: trabajar, estudiar, viajar, pasear, vivir. Por esta razón, no es difícil deducir que de la interacción adecuada entre los ciudadanos, los vehículos y los espacios urbanos dependerá el nivel de movilidad urbana y su calidad.

La movilidad es una explosión de libertad y una parte fundamental de la sociedad contemporánea, ya que es parte de nuestra cultura. (Declaración de Copenhagen, 1996), pero el aumento del tráfico y el abuso del vehículo privado ponen en peligro esta libertad de movimiento y la calidad de vida en las ciudades, sobre todo en los problemas derivados del tráfico creciente: la congestión de vehículos, la contaminación acústica y medioambiental, el incremento de barreras arquitectónicas, las relaciones sociales entre conductores y peatones, el reparto de espacios para aparcar y pasear y el derecho a la libre circulación. También está ocasionando otros problemas relacionados con la salud, el peligro y el riesgo de las calles y vías, la ruptura de espacios públicos, la pérdida de derechos de los grupos más débiles, ... son también aspectos relacionados con la movilidad.

Por eso el concepto de movilidad, vinculado a las personas, vehículos y espacios, se utiliza indistintamente para expresar la facilidad de desplazamientos o como medida que los garantiza. (Sanz, A., 2000). Desde esta perspectiva, la movilidad tendrá como objetivo la accesibilidad, la sostenibilidad y la reducción del impacto ambiental, social y cultural de la movilidad existente en las ciudades, es

Decir, la mejora de la calidad y eficacia ambiental, social y cultural de los desplazamientos de las personas y de los vehículos y del reparto racional de los espacios urbanos.

1. 2. Dimensiones o esferas de referencia del concepto.

El concepto actual de movilidad en la ciudad es insostenible (OCDE). En la última década, el tráfico en la Unión Europea ha crecido un 4% de media. En este sentido, la adecuada o inadecuada movilidad urbana pone en cuestión la calidad de vida, el bienestar, la convivencia, la libertad de movimiento, el bienestar económico, el bienestar social y cultural y en muchos casos la salud de los ciudadanos aspectos tales, amenazados constantemente por una inadecuada interacción entre peatones, conductores y el reparto de espacios.

Los principios generales a tener en cuenta para una adecuada planificación de la movilidad podrían contemplarse en los siguientes términos:

- Contar con la participación ciudadana que derive en implicaciones y alternativas a los problemas y no en simples implicaciones o decisiones políticas. Una estructura política favorable, es decir, con deseos de cambiar, con opciones o proyectos prácticos y viables.
- Recuperar espacios para peatones (sobre todos los más débiles) y para los ciclistas. Incrementar los espacios exclusivos para ellos.
- Reducir la circulación, la velocidad y los espacios para los vehículos.
- Potenciar el uso del transporte público, saludable y rentable.
- Mejorar y desarrollar espacios públicos para el ocio y la cultura.
- Eliminar las barreras arquitectónicas y los niveles de contaminación acústica y atmosférica.
- Es necesario definir un nuevo modelo de ciudad y establecer una adecuada coordinación con los municipios que le rodean.
- Incorporar la Educación Vial y Ambiental en sus programas educativos y dentro de los Proyectos Integrales de Movilidad.
- Empleo adecuado de las nuevas tecnologías en la regulación y fluidez del tráfico.

Según afirma Alfonso Sanz (2000), sin transformar la movilidad no parece posible racionalizar o hacer más habitable el entorno de nuestras ciudades. La movilidad debe estar en estrecha relación con la accesibilidad (favorecer la proximidad) y la sostenibilidad de las ciudades (que perduren en el tiempo).

La educación de los ciudadanos en el ámbito formal, no formal e informal, es sin duda una buena alternativa favorecedora del incremento de una movilidad adecuada y consiguientemente los ayuntamientos han de saber utilizar la capacidad educativa que tienen sus respectivas ciudades y lo deberían plasmar en Proyectos Educativos apropiados a los diferentes colectivos ciudadanos.

1. 3. Implicaciones de la movilidad urbana en el desarrollo de la ciudad.

Como ya hemos venido reflejando, consideramos importante para favorecer una movilidad racional, el logro de un consenso o pacto global, a nivel político (Unificación de Normativa Básica, a nivel europeo, nacional, regional y Ley de Régimen Local), social y cultural (Diseño e implementación de Proyectos Educativos de Ciudad) y la imprescindible participación e implicación de los ciudadanos en calidad de peatones, viajeros o conductores.

En este sentido, una adecuada movilidad urbana permitirá que las ciudades sean más accesibles y sostenibles y esto conlleva la implicación de todos los agentes sociales y políticos en los términos que hemos reflejado en el apartado anterior. Las calles de las ciudades no deberían perder nunca su sentido original de ser lugares de encuentro, de convivencia y de relación entre los ciudadanos. La implicación de los ciudadanos y de sus representantes políticos se hacen imprescindibles para poder potenciar esta cultura de la movilidad que nos pueda ofrecer otras formas de organizar los espacios y los desplazamientos y así poder recuperar las calles como lugar de encuentro y de convivencia y seguridad.

Desde la perspectiva de la Educación Vial, la movilidad urbana reclama una adecuada información, formación y educación de todos los ciudadanos en lo referente al conocimiento de las normas y señales de tráfico, el uso adecuado de la vía y del transporte público, el incentivo hacia la cultura del ocio, conocimiento y actitudes adecuados para un comportamiento cívico, el acercamiento hacia alternativas posibles al transporte privado, Y esto se podrá conseguir, por una parte, con el diseño de programas y actividades concretas para cada uno de los colectivos implicados, sobre todo de aquellos que son más débiles (niños, ancianos, discapacitados) y también mediante otras actividades generales, como concursos, campañas, encuentros, favorecer la formación permanente de los conductores, mejorar la señalización urbana (pasos de peatones, carril bici, carril bus, ...), potenciar el derecho a utilizar la bicicleta y a caminar sin peligro, potenciar el uso del casco y de silenciadores en los ciclomotores, diseñar cursos de conducción segura o de mecánica básica, defender el conjunto histórico-artístico...

Todas estas actividades, y muchas más que provengan de la participación y sugerencia de los ciudadanos, deben ser incluidas en el Proyecto de Movilidad de las ciudades, pues las ciudades educativas deben ir asumiendo retos de participación para poder ir mejorando la calidad urbana en todos los ámbitos.

En este sentido, el Pacto por la Movilidad Urbana, como ya expuso Pere Navarro (Barcelona, 2004), debe estar basado en un plan de acción en complicidad con la sociedad civil. A partir de este Pacto, será posible encauzar el debate sobre la Movilidad Urbana en la ciudad, en torno a cifras y objetivos, mediante un observatorio que hará un seguimiento periódico del transporte y de todos sus efectos. El objetivo de este Pacto será trabajar sobre el espacio viario disponible, a partir de unas prioridades claras: primero el transporte no motorizado, después el transporte público y de distribución de mercancías y finalmente el automóvil. Para pasar a la acción, desde este esquema de participación, hay que conocer claramente los problemas, plantear un debate abierto con todos los agentes y empezar con medidas sencillas.

1.4. La Educación Vial como base de la Movilidad Urbana

La Educación Vial, como sabemos, es una cualificada expresión de nuestro tiempo, resultado de la madurez alcanzada por administraciones, empresas, científicos de diferentes clases, y sobre todo por los ciudadanos, para dotarse, aceptar y respetar diferentes normas de convivencia en la calle, en los vehículos y en la vía. Parte de esta Educación Vial debe situarse en las reglas que recogen determinados códigos de conducta circulatoria. Pero el grueso de lo que denominamos Educación Vial, se encuentra en el seno mismo de la ciudad y de sus miembros, en las conductas ejemplarizantes de los ciudadanos, por anónimas

que parezcan al observador. Así pues, parece indispensable formar inicial y permanentemente, a millones de ciudadanos en el manejo adecuado de un vehículo, para evitar accidentes, para garantizar la propia vida del conductor o la de los viandantes. Quien es legitimado por la sociedad y sus representantes para conducir un vehículo, se debe comprometer a cumplir un código de conducta y a respetar las normas de convivencia vial.

Pero, por otra parte, la Educación Vial adoptaría expresiones extremadamente restrictivas y reduccionistas si se limitara a parcializar tales conductas, a formar simples expertos técnicos conductores, como si fueran a desempeñar tal oficio, al margen o fuera de la ciudad o de millones de ciudadanos que circulan por la red viaria. De ahí la importancia del trasfondo educativo, de los beneficios de la cultura, de todo lo que de formativo y educativo tiene la ciudad, de la sedimentación de valores viales en el ciudadano, para que sepa actuar y comportarse, en variadas circunstancias, como pudieran requerir incluso las más adversas y conflictivas situaciones que pudieran producirse. Y todo ello se aprende en la Escuela y en la Familia, en la Autoescuela, en la calle y en los ambientes más dispares en que se muevan los niños, los jóvenes y los adultos. También se aprende en los libros y en cursos especiales de reciclaje o de formación continuada, en campañas de sensibilización por parte de las instituciones o de los medios de comunicación, o en concursos y actividades de todo tipo, relacionados con el tema.

La Educación Vial, pues, sólo puede concebirse en profundidad, en plena conexión con el espacio próximo en que preferentemente se desarrolla, es decir, la ciudad. Cuando esta cohesión funciona adecuadamente, se establece una relación bipolar, recíproca y constante, en la medida que una sólida Educación Vial enriquece y mejora la ciudad, y también, como contrapartida, una ciudad configurada por miembros bien formados y educados, cultos, buenos conocedores de los códigos, y sobre todo de los valores imprescindibles de la ciudadanía, afianza la Educación Vial, la difunde y la exige a otros que pudieran mostrar aversión al cumplimiento de normas y obligaciones. Por eso, es fácil comprender que la *Educación Cívica y Social* es previa a la *Educación Vial* y ambas serán capaces de generar una *Ética Vial*, que será la que garantice los valores básicos para la consecución de comportamientos adecuados y seguros de los usuarios de la vía.

2. Los Agentes Educadores y los espacios socioeducativos

El objetivo de implementar la Educación Vial para todos los ciudadanos, parte del hecho de considerar que la Educación es una necesidad ciudadana y por tanto una tarea que se ha de conseguir con la aportación de todos, de manera solidaria y compartida. Desde este referente, sincronizar los agentes educadores y los medios para lograrlo nos lleva a considerar cuáles han de ser esos espacios educativos, que de forma más concienzuda, se encarguen de una Formación y Educación Vial de calidad y de todos los ciudadanos.

En este sentido, el espacio socioeducativo en el que se desarrollará la Formación y Educación Vial ciudadana, formará parte del ámbito social, será polivalente en sus ayudas educativas al aprendizaje de las personas y se desarrollará a través de la Educación Social, la Educación Formal, la Educación no Formal y la Educación Informal. En este sentido, podemos designar como espacios socioeducativos más propicios: la Familia, los Centros Escolares, los Centros de Educación Superior, los Espacios reales y virtuales de formación

continúa, el Centro de trabajo, la Ciudad Educadora, las Asociaciones, los Medios de Comunicación, la Sociedad en su conjunto. Sin embargo, centraremos nuestro desarrollo para la intervención en los Agentes Educadores por excelencia: la Familia, la Escuela, Los Medios de Comunicación, la Ciudad Educadora, la Sociedad en su conjunto. Si bien los vamos a exponer de forma individualizada, no debemos olvidar que el tratamiento, dentro del Proyecto de Intervención, ha de ser realizado bajo la perspectiva de enfoques globalizadores e interactivos y en simultaneidad con los colaboradores externos que mencionaremos posteriormente con mayor detalle.

a. La Familia

Partiendo de la consideración del ser humano como un ser social y socializable, protagonista en la asunción de sus valores y normas y elemento decisivo en la conservación y mejora de los entornos ciudadanos, surge el interés por conocer el papel que representa la familia como institución social y el primer agente educador.

Desde esta consideración, la familia se presenta como una comunidad abierta, lo que hace de ella un escenario socio-educativo privilegiado: Favorece los circuitos de comunicación entre sus miembros, establece los mecanismos de participación en la misma, determina los factores exógenos y endógenos que intervienen en las relaciones, y facilita en el niño-a una coherencia entre pautas culturales, normas, valores cívicos y hábitos comportamentales, aspectos de relevancia en los futuros comportamientos viales de los chicos en el ámbito ciudadano, en el que la observación de hábitos y pautas adecuadas de comportamiento vial resultan de gran importancia en el afianzamiento de la Seguridad Vial ciudadana.

El trabajo con los padres, y desde ellos, es muy importante para la prevención de irregularidades viales, dado que el comportamiento de los niños, en tanto que usuarios, imita al de los padres. Los sondeos muestran que los que tienen un mejor conocimiento de las reglas de circulación, las han adquirido en el medio familiar. No obstante, las recomendaciones de algunas investigaciones se han encontrado con fuerzas de resistencia y los cambios necesarios no han sido implementados por cuestiones puntuales y actuaciones legislativas, dado que este cambio cultural propuesto choca con las grandes dificultades de comunicación entre generaciones.

Sin embargo el adiestramiento, y posterior instrucción y educación, que desde el ámbito familiar se buscan, favorecerá la creación de unos hábitos automatizados que permitirán al individuo, adaptarse y reaccionar adecuadamente frente a situaciones exteriores que representen dificultad. Pero a veces, la escasa disponibilidad de los padres, derivada de la acelerada organización del trabajo, provoca ausencia de diálogo, y la enseñanza en la forma de integrarse en la sociedad no se produce como sería esperable. La necesidad de la educación en el mundo actual no es más que una parte visible del iceberg que es la exigencia de una nueva actitud en sociedad; es una cuestión de valores y de desarrollo moral.

La importancia de los padres en la prevención de los accidentes de tráfico de sus hijos está avalada por algunos modelos de aprendizaje social, como el de Bandura, que relaciona la adquisición de una conducta con los hábitos básicos de una vida diaria, especialmente respecto a la asimilación de las normas, la responsabilidad y la adaptabilidad social.

Pero, ¿Cómo pueden los padres participar en los programas de Educación Vial de sus hijos? La participación de los padres puede desarrollarse a través de programas preventivos de accidentes, desarrollados individualmente en los primeros años de vida. Las orientaciones que se transmiten a los hijos han de contar con una aproximación ecológica y basarse en la realidad del tráfico más conocida y utilizada a diario por el menor, y no solo en situaciones de laboratorio. Se han de tener en cuenta los cambios evolutivos y de responsabilidad que desarrollan los niños respecto al tráfico a la vez que se busca la dimensión global de cualquier apoyo que se busque, ya que los programas de formación representan un momento concreto en la educación, que ha de ser permanente y global, no sólo en los primeros años, abarcando también a otras etapas educativas.

b. La Escuela

Se constituye en el segundo Agente Educador en importancia. La Escuela, como institución destinada a la socialización de los individuos que integran una sociedad, es el lugar al que se dirigen las miradas cuando se necesita encontrar un referente que ayude a mejorar los cambios socio-culturales que se producen en nuestras ciudades. Esta institución ha de ser considerada como una comunidad de aprendizaje en la que la tarea educativa ha de producirse desde la participación. Es el espacio educativo por excelencia de los grandes aprendizajes relativos a los conocimientos, a las capacidades intelectuales y a las habilidades psicomotóricas. Pero a veces en la Escuela se olvida la importancia que poseen otros ámbitos circunesculares, especialmente del conjunto de Instituciones presentes a nivel comunitario (Ciudad Educadora).

El objetivo vial que se pretende desde la Escuela es, conseguir crear, en la mente del escolar y adolescente, la “cultura de circular” como parte inseparable de su estilo de vida y como un conjunto de normas y reglas que ayudan al sujeto a adaptarse a un medio ciudadano complejo en términos viarios, protegiendo tanto su integridad física y su salud, como la de los otros usuarios.

A este respecto podemos considerar cuáles son las características que los escolares presentan a la hora de afrontar el tráfico, teniendo en cuenta como perciben y observan el tráfico en función de sus desarrollos madurativos:

La Educación Infantil presenta al escolar como usuario de las vías públicas bajo el perfil de viajero o peatón acompañado del adulto. Como es lógico, en esta etapa se pretende crear y fomentar actitudes de conciencia ciudadana y desarrollar hábitos de sentido vial. Así pues, se hace necesario que el escolar conozcan algunas normas de carácter social (se encuentran en un periodo de egocentrismo y de realismo moral) y que desarrollen hábitos auditivos, visuales y psicomotóricos relacionados con las nociones espaciales. En este sentido, y siempre bajo un enfoque globalizador, los objetivos, los contenidos y la evaluación del proceso de enseñanza-aprendizaje serán los propios del Área de Identidad y Autonomía Personal y del Área del Medio Físico y Social.

En el tramo de edad comprendido entre los seis-doce años **Educación Primaria** el escolar habrá de conocer mejor su entorno físico relacionado con el tráfico, e iniciará comportamientos adecuados como peatón autónomo, como viajero, e incluso como conductor de bicicletas. Es deseable afianzar los conocimientos y los hábitos adquiridos en la Educación Infantil, para tratar de mejorar las actitudes de su comportamiento vial. Los objetivos, conocimientos y

criterios de evaluación habrán de ser contemplados desde las diferentes Áreas y de forma globalizadora, aunque algunas puedan prestarse de forma más clara para ello.

A lo largo de la **Educación Secundaria**, se hace necesario abordar la Educación Vial bajo un enfoque interdisciplinar sobre todo en el Primer Ciclo, y, asimismo, disponer de un lugar en los espacios de la diversidad o de opcionalidad. Los objetivos, los contenidos y los criterios de evaluación se corresponderán con las áreas de Ciencias Sociales, Geografía e Historia; Ciencias de la Naturaleza; Tecnología, y Educación Física. En esta etapa educativa, los objetivos de la Educación Vial tenderán a la profundización en el sentido de la responsabilidad, referido a la conducción de bicicletas y ciclomotores, iniciando a los alumnos y a las alumnas en el aprendizaje de la normativa y la señalización y brindándoles consejos a tener en cuenta en dicha conducción.

c. Los Medios de Comunicación:

La sociedad de la información ha establecido diferencias en el saber y el conocimiento ciudadano elevándoles a la categoría de “elementos motores de la economía”. Esta sociedad del saber, establece variados canales para acceder a la información. Ya no se habla sólo de estructuras habituales (familia o escuela) sino de los nuevos medios de información: TV, radio, internet o los CD-Rom y DVD, elementos tecnológicos que han cambiado la sociedad cognitiva y la convierten en la sociedad educativa, que abordará el proceso educativo ciudadano sin centrarse en un momento determinado de la vida, al contrario, el proceso educativo que se abordará a lo largo de toda la vida. En este sentido, cabe plantearse la necesidad de posibilitar que las comunidades y los ciudadanos aprenderán permanentemente (learning communities, learning individuals): aprender a aprender. (“Los pilares de la educación”, Informe UNESCO).

Resulta evidente la incidencia de la familia y la escuela en la formación de los ciudadanos, aunque hay que reconocer la creciente influencia que los medios de Comunicación social ejercen en las sociedades modernas.

El reconocimiento de sus efectos formadores y socializadores, en el campo de la educación informal, nos lleva a la considerarlos como agentes importantes en la transmisión de valores sociales, en la producción de actitudes de respeto y en la creación de hábitos y comportamientos viales adecuados. (La televisión puede ser el tercer agente educador en importancia). En este sentido, se hace imprescindible pensar en buscar y mejorar las alternativas posibles que los medios de comunicación pueden suponer en el diseño de nuevos procesos de enseñanza-aprendizaje. Los medios de comunicación, y más recientemente las nuevas tecnologías, han modificado la forma de construir el saber, el modo de aprender y la forma de conocer. Incorporar los medios de comunicación en los entornos de aprendizaje supone integrar, revalorizar la cultura de calle, en la radio, la televisión o la prensa.

Los medios digitales como internet, las Campañas divulgativas en televisión, los anuncios de vehículos automóviles...son aspectos a valorar en la forma de entender o criticar la vida cotidiana. (Campañas de la DGT o Campañas “La carretera te pide SIN).

d. Las Instituciones: La Ciudad Educadora

La Ciudad Educadora aparece como otro Agente Educador y constituye el marco ideal en el que podrán desarrollar su actividad los demás agentes educadores. Concebimos la ciudad, como el lugar donde se desarrolla la vida, donde se produce y consume el espacio de convivencia y soledad, el lugar de los encuentros colectivos y del anonimato, el espacio para el ocio y los peligros múltiples, el lugar de los sueños. La ciudad, aparece como una unidad económica, política y social, multidimensional, y una aproximación a esta, exige un trabajo interprofesional e interdisciplinar entre políticos, sociólogos, pedagogos, médicos, trabajadores sociales, y en definitiva la interacción de cuantos participan para cambiar "*el modus vivendi*" de su ciudad.

Como hemos venido reflejando, los ciudadanos están vinculados al concepto y realidad de la movilidad en sus ciudades, ellos son parte activa, parte beneficiada o perjudicada en su calidad de peatones, viajeros o conductores, por eso es fácil deducir que las personas somos el eje fundamental de la movilidad. La mejor manera de actuar sobre el comportamiento humano es, sin lugar a dudas, a través de la información, formación y educación. Por esta razón, hemos resaltado la necesidad y conveniencia de que los municipios, a través de sus respectivos ayuntamientos, sean capaces de diseñar Proyectos de Movilidad Urbana, que a partir del análisis de la realidad de sus ciudades, tengan la creatividad suficiente para ofertar soluciones para la mejora.

Como hemos venido reflejando, una adecuada movilidad en la ciudad será garantía de calidad de vida ciudadana, de la mejora de la convivencia y las relaciones, del incremento de la cultura y, cómo no, del incremento de la Seguridad Vial y medioambiental ya que los ciudadanos estarán menos expuestos a los riesgos del accidente y de la contaminación acústica y medioambiental, sin sentir constantemente la invasión de los vehículos.

Los Proyectos Educativos de ciudad permitirán el dinamismo de ésta con la participación activa de sus habitantes, les concienciará y animará a tomar la ciudad como algo suyo, ya que a ella pertenecen, en ella viven y tratarán de mejorar la calidad de vida, de sus relaciones y de su cultura, a la vez que lucharán por conseguir una ciudad más accesible y sostenible.

3. LA APORTACIÓN DE OTROS AGENTES INSTITUCIONALES O PRIVADOS EN LA MOVILIDAD CIUDADANA SEGURA

A lo largo de la exposición, hemos venido resaltando e insistiendo en la necesidad de aunar esfuerzos y responsabilidades a la hora de abordar el tema de la Educación y Seguridad Vial. Resaltamos, una vez más, que todas las aportaciones y colaboraciones son pocas para el logro de los objetivos planteados. Desde esta perspectiva de colaboración, participación y solidaridad, sabedores de que podemos cometer algunas omisiones, trataremos de establecer lo que hemos denominado como "*niveles de concreción*" en cuanto a la participación de las Instituciones públicas o privadas que están relacionadas e implicadas en la materia en los Proyectos y acciones relacionados con la materia:

- *Nivel Institucional 1*: dentro del mismo situaremos a los Ministerios que tienen alguna competencia o responsabilidad directa con la Seguridad Vial: Ministerio de Educación, de Justicia, de Sanidad, de Fomento, de Defensa, de Trabajo y Asuntos Sociales, de las Administraciones y de Interior. Este último con

El mayor número de competencias y responsabilidad, delegando directamente en la Dirección General de Tráfico.

- *Nivel Institucional 2:* Dirección General de Tráfico, resaltando la Subdirección de Educación y Formación Vial y el Observatorio de Seguridad Vial, recientemente creado por esta Dirección y otras, competencias importantes en esta materia.

Nivel de Instituciones Académicas: en el que juegan un papel de mayor o menor implicación muchas de las Universidades españolas: Salamanca, la UNED, Valencia, Zaragoza, Oviedo, Barcelona, Málaga, con cursos, publicaciones, programas de formación y de investigación sobre temas y ámbitos concretos relacionados con el tráfico.

- *Nivel de Comunidades Autónomas* que destacan por su aportación y tratamiento en la mejora de la Seguridad Vial: Cataluña, País Vasco, Galicia, Andalucía, Castilla la Mancha, Valencia, Murcia...

- *Nivel del ámbito municipal:* todos los municipios cuentan con el apoyo y asesoramiento de la FEMP, mediante el diseño y desarrollo de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, los Planes de Movilidad y Sostenibilidad y el Instituto Municipal de Educación, recogiendo todo lo relacionado con los Proyectos Educativos de Ciudad. En este sentido, consideramos que sería bueno que la FEMP estimulase, aún más, a todos los municipios para que impulsen este tipo de proyectos de mejora vial de sus respectivas localidades.

- *Nivel de Centros de investigación y desarrollo sobre Seguridad Vial, con diferentes enfoques y matices sobre el tema:* el Centro Superior de Educación Vial de Salamanca (DGT), el Servei Català de Trànsit de Catalunya, el Grupo de Seguridad Vial y Accidentes de Tráfico de la Universidad de Zaragoza, el INTRAS de la Universidad de Valencia, el Instituto Guttman de Barcelona, el Instituto INSIA de la Universidad de Madrid, la Cátedra de Seguridad Vial de ADA, o el Instituto Mapfre de Seguridad Vial.

- *Nivel de Hospitales* que están llevando programas a favor de la Seguridad Vial: el Hospital de Paraplégicos de Toledo y el Hospital San Carlos de Madrid (PAJEPS) y colectivos de servicios de ambulancias.

- *Nivel de Instituciones privadas.* En este apartado nos resulta más difícil establecer todas las aportaciones existentes, y consideramos que sería positivo intentar establecer “un Catálogo” con la ficha técnica de todos y cada uno de ellos para conocerlos mejor y poder establecer esos nexos de comunicación y participación. Nos referimos a: (1) las Autoescuelas a través de la Confederación Nacional de Autoescuelas de España, las Federaciones y Asociaciones Provinciales. (2) La Inspección Técnica de Vehículos. (3) Los Centros de Reconocimiento Médico. (4) El Real Automóvil Club de España. (5) otras muchas entidades, como pueden ser: el RACC, la Cruz Roja, la Asociación de Automovilistas, Apostolado en Carretera, Fabricantes de Vehículos (Renault, Audi, ...), Compañías de Seguros (Mapfre, Wintertur, ...), Asociación de Lesionados Medulares (ASLEME), STOP Accidentes, Prevención de Accidentes de Tráfico (PATT), el Instituto de la Juventud (INJUVE), Asociación Española de la Carretera, RENFE, Asociación de Transportistas, ASPACE, Real Federación Española de Ciclismo, ... y una gran variedad de ONGs que incluyen en alguno de sus programas o actividades temas de Educación y Seguridad Vial.

- *Nivel de los Mass Media* que pueden jugar un papel muy importante en el tratamiento que emitan en la información y educación de los ciudadanos: la revista Tráfico de la DGT, Autoescuela, Autocea, revistas de Vehículos, la prensa, la TV y la radio.

- *Nivel de las Nuevas Tecnologías* en donde últimamente se multiplican las páginas web que versan sobre contenidos, programas y actividades sobre el tema y sobre todo la posibilidad que éstas pueden aportar en la información, formación y

Educación de los ciudadanos a través de los cursos on line, aspecto que no debemos olvidar a la hora de poder multiplicar efectos y de ser más eficaces en el logro de una mejora de la Educación y Seguridad Vial.

A partir de este Catálogo de Instituciones públicas y privadas que en mayor o menor grado intervienen en el tratamiento de la Educación y Seguridad Vial para reducir la accidentalidad y mejorar la movilidad, haciendo un análisis generalizado, podemos llegar al establecimiento de algunos matices que nos puedan ayudar a la reflexión y a tomar posturas para rentabilizar mejor todas las colaboraciones de los agentes sociales:

- Son muchos los ámbitos que están formando parte responsable en la mejora de la fluidez, del orden y de la Seguridad Vial.
- Pese a este cúmulo de participación y representación, los resultados obtenidos dejan mucho que desear cuando analizamos las estadísticas sobre accidentalidad y los niveles de convivencia en la ciudad.
- Posiblemente la eficacia de este esfuerzo humano y económico, se vea reducida por una falta de enfoque en los diseños de Proyectos, en los procedimientos o formas de actuar y en los métodos de evaluar.
- Pese a que el Plan Nacional de Seguridad Vial y los Planes de las Comunidades Autónomas y los Proyectos Municipales, tratan de aglutinar a muchos ámbitos sociales, se deja sentir la falta de coordinación y de un enfoque sistémico sobre todos y cada uno de los agentes colaboradores que están apostando en un esfuerzo constante en favor de la Seguridad Vial.

Por todo lo expuesto anteriormente, debemos insistir, una vez más, en reclamar de todas las partes, esta responsabilidad y solidaridad compartida, bien diseñada y estructurada para rentabilizar esa unidad de esfuerzo por conseguir el objetivo común de hacer unas ciudades y unas vías de comunicación cada vez más fluidas y más seguras.

Bibliografía

- CASTAÑO PARDO, M. (1989): La Educación Vial en la Escuela. Instituto de Ciencias de la Educación. Universidad de Salamanca. Salamanca.
- CASTAÑO PARDO, M. (1995): Las Autoescuelas y el Profesor de Formación Vial. Autoestudios. Madrid.
- COMMISSION EUROPEENNE (2000): les priorités de la Sécurité Routière dans l'Union Européenne. Documents COM 2000/0125. Luxembourg.
- DELORS, J (1996) : La Educación encierra un tesoro. Santillana-Unesco. Madrid.
- DGT (2002): Manual de Educación Vial. DGT. Salamanca.
- DGT (2004): Guía de Educación Vial en Internet. DGT. Salamanca.
- MANSO, V y CASTAÑO, M. (1995): Educación para la Seguridad Vial: Anaya. Madrid.
- METROPOLIS y otros (2004): Megapolis del futuro. Movilidad y Cohesión Social. Conferencia internacional, París 5 y 6 de mayo. Universidad de Salamanca y DGT. (2001): Educación Vial y Sociedad en la Unión Europea. (Publicación Interna).

Dra. Violeta Manso Pérez

Profesora de Universidad de Salamanca y Asesora Técnica de la D.G.T.

Avda. Juan Pablo II, 46-48. 37008 SALAMANCA

E mail avmanso@dgt.es o vmanso@usal.es

