

LA EDUCACIÓN VIAL EN LOS PROGRAMAS ESTRATÉGICOS DE MOVILIDAD URBANA

*Dra. Violeta Manso Pérez.
Pedagoga . Dirección General de Tráfico.
e-mail: avmanso....@dgt.es*



Introducción

Establecer un contexto digno de ser tenido en cuenta, a la hora de comprender la realidad de la ciudad, nos lleva a realizar alguna mirada a la sociedad de la información en la que nos encontramos. Especialmente en la realidad generada a mediados de los 90.

Hace ya 20 siglos, Plutarco, el historiador y filósofo griego, de la ciudad de Queronea, afirmaba que “la ciudad es el mejor instructor”. También la UNESCO, en los años 70, a través de la Comisión Internacional para el Desarrollo de la Educación, planteaba en el documento “Aprender a ser”, algunas ideas relativas a la ciudad educadora, donde ésta era concebida como un lugar de relación íntima de la Educación con el tejido social político y económico, y en la que el ciudadano podía disponer de la Educación para conseguir la adaptación a su ciudad.

Sin embargo, es a partir del año 1995, con la publicación del informe de la UNESCO, dirigido por J. Delors, bajo el título “La Educación esconde un tesoro” cuando se plantea un alegato a la necesidad de la Educación para la sociedad actual.

Del mismo modo, las aportaciones en el campo teórico de Freire, Beck o Luter King ponen de manifiesto que el objetivo de la igualdad educativa resulta imprescindible para la igualdad. En este contexto se desarrolla la idea de la Ciudad Compartida, rompiendo con la idea de la concentración urbana a partir de la clase social, estableciendo un concepto de ciudad que se hace con los ciudadanos, y donde todo aquello que afecta a la ciudadanía, se hace desde y para la ciudadanía. Este hecho confiere una gran importancia a la participación de todos y en la que la Educación aparece como una premisa básica en la construcción de la Ciudad Educadora, clave del arco de la idea de la educación permanente.

1. Los programas estratégicos en la organización de la ciudad.

Si queremos establecer un marco de referencia para determinar y concretar la realidad de los planes de estrategia, esto nos lleva necesariamente a observar la realidad de nuestras ciudades y determinar que existe un cambio sustancial en la primitiva concepción de lo que significó la Planificación Urbana. La nueva sociedad del conocimiento introduce cambios promovidos fundamentalmente por los diferentes aprendizajes que se producen en la sociedad actual, lo cual incita a que los ciudadanos busquen, a través de las diversas tecnologías, una participación mejor en aquellas decisiones, que sobre su ciudad puedan afectarles. (Gráfico, nº 1)

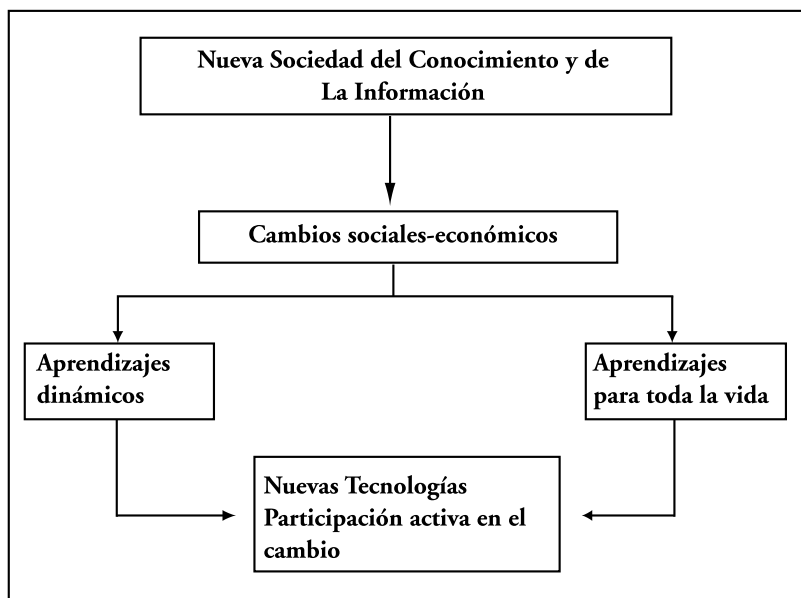


Gráfico Nº 1: La Nueva Sociedad del Conocimiento.

En este sentido podríamos definir que la planificación estratégica de la ciudad es un proceso abierto que se adapta a la realidad y las necesidades de cada ciudad y que también es una herramienta técnica que permite iniciar un proceso de organización de medios y recursos existentes en el marco de la ciudad con el fin de organizar acciones que busquen el desarrollo socio-económico, contando con la participación de diferentes agentes educadores ciudadanos. Especialmente en la búsqueda de que las nuevas soluciones no sean problemas y en la necesidad de buscar, reflexionar y programar acciones a largo plazo, centrarse, especialmente, en lo que es la ciudad y en lo que quiere ser.

Desde estas perspectivas, para poder desarrollar el proceso estratégico adecuado y de calidad, es necesario que éste sea considerado como una estrategia, no como un dogma y para conseguirlo se hace imprescindible seguir una serie de estrategias y fases:

- Reflexionar y conocer que existe un problema.
- Establecer consenso de la colectividad sobre lo que se hará.
- Establecer marcos de referencia global para posteriormente poder actuar en local.
- Programar todas las fases del proceso con el fin de que pueda ser:
 - Ordenado.
 - Sistémico.
 - Continuado (fase de continuidad).
- Diseñar programas que engloben a todos los agentes ciudadanos (Multidisciplinar).
- Prever acciones conjuntas del sector privado y del público.

Para llevar a cabo esta planificación estratégica es necesario tener en cuenta que son los propios municipios los encargados de su elaboración. El alcalde o alcaldesa promoverá la realización de los planes estratégicos contando con la colaboración de los agentes sociales y económicos y estableciendo un clima de consenso y de acción compartida. Una buena planificación estratégica se apoyará en los agentes ciudadanos más activos, los culturales, económicos, sociales, políticos y educativos.

El resultado final de estos programas estratégicos permitirá obtener una nueva sociedad urbana que tendrá en cuenta diferentes factores característicos de cada ciudad. (Gráfico N° 2).

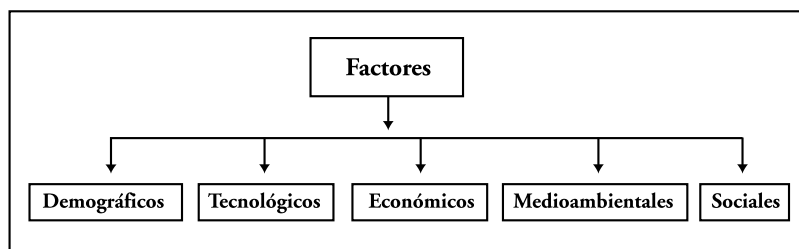


Gráfico N° 2. Factores característicos de la ciudad planificada.

La coordinación de todos estos factores buscará la consecución de cambios socio-económicos y preparará a la ciudad para diseñar pactos cívicos que aborden la necesaria movilidad y la accesibilidad en la ciudad en la que, o sobre la que, se quiere actuar.

En este sentido, la ciudad planificada bajo estas premisas, será:

- Más habitable, ya que el espacio público se distribuye entre todos los usuarios: Es un desafío para la justicia urbana “Nosotros también tenemos derecho a la belleza” (Viaje de fabela de São Paulo).

- Abordará la máxima calidad en el acceso al espacio público:
“la calle es un bien escaso que hay que repartir equitativamente”
(Proyecto Alcoy).
- El espacio de la ciudad será, entre otras cosas:
Lugar de cultura y encuentros múltiples.
Lugar de integración e intimidad.
Lugar de Educación.
Lugar de convivencia.
- Más moderna, accesible y sostenible.
- Más competitiva y participativa.

Sin embargo, se constata que el entorno ciudadano y la globalización, cada día más generalizada, junto a la mayor competencia entre ciudades y territorio, están generando una crisis de la concepción clásica de lo que hasta ahora entendíamos por planificación urbana. (Gráfico N° 3)

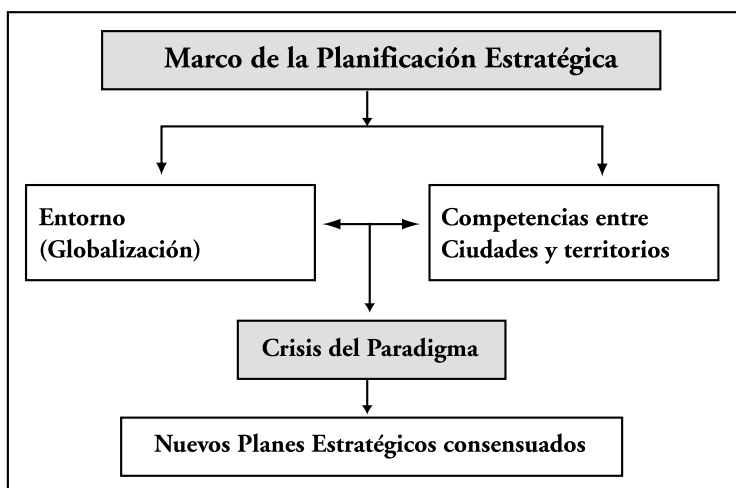


Gráfico N° 3. Marco de Planificación Estratégica.

Estos referentes que venimos resaltando, nos lleva a la conclusión de que cuando se interviene para mejorar la ciudad, es necesario establecer unos planes estratégicos globales o sistémicos, consensuados y que responden a la realidad vital que viven los ciudadanos.

Conseguir que esto sea una realidad, implicará el establecimiento de un proceso estratégico que siga unas fases o etapas de implantación que bien podrían ser consideradas en el paradigma diseñado en el denominado Proyecto Alcoy.

Las Etapas a seguir para la elaboración e implementación del mencionado proyecto, podríamos resumirlas en:

- Definición del problema, expectativas de mejora y elección del modelo a seguir.

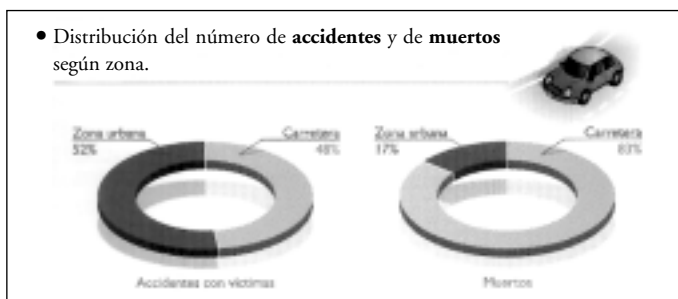
- Diagnóstico de la realidad vial del municipio.
- Análisis y elección de estrategias:
 - Visión
 - Líneas de estrategia
 - Cluster de Proyectos
- Programación e implementación de la acción:
 - Hipótesis de trabajo
 - Objetivos generales y específicos.
 - Programas de actuación, según los colectivos o ámbitos implicados en la mejora.
 - Evaluación continua y final de todas y cada una de las fases del Proyecto y del mismo Proyecto en su globalidad.
- Continuidad y feed back del Proyecto.
- Reelaboración de planes estratégicos que busquen la movilidad segura de acuerdo a la nueva y cambiante realidad ciudadana.

2. La realidad vial de las ciudades en el ámbito estatal

Consideramos que para un buen nivel de intervención en el ámbito de la ciudad, puede ser interesante partir de una visión general sobre la accidentalidad, tanto a nivel nacional como local, para comprender el alcance del problema y la necesidad del planteamiento de alternativas para que la ciudad sea más segura. Para ello nos basaremos en la investigación realizada en 2003 por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la DGT y que esbozaremos en sus líneas genéricas más importantes.

Desde este estudio, la realidad vial de una ciudad ha de tener en cuenta la accidentalidad según las zonas y a los usuarios de las vías que son más proclives a los accidentes:

- Según la zona en la que se producen los accidentes de tráfico y los muertos que se computan:



- Respecto a la zona urbana en la que ocurren los accidentes viales, podemos concluir que:

En zona urbana sucedieron el 52% del total de accidentes con víctimas (52.420) y el 17% del total de fallecidos (919). Respecto del año anterior el número de accidentes se ha reducido en un 2% y el número de muertos se ha incrementado en un 1%.

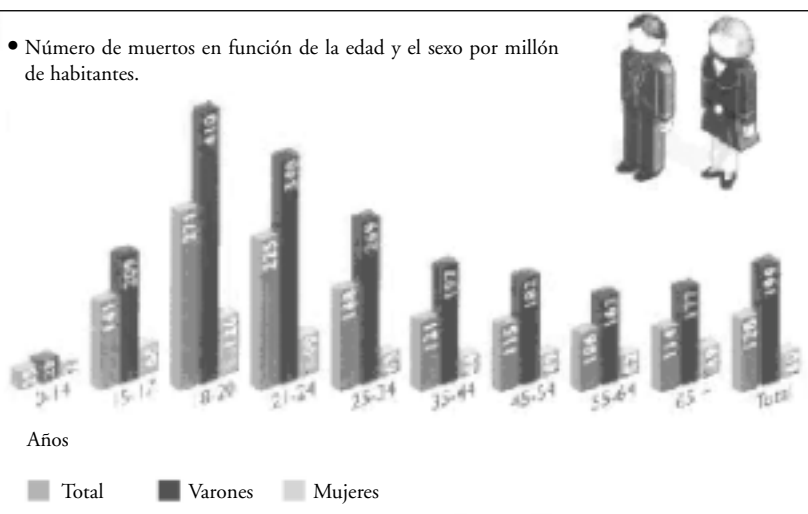
Las ciudades de más de 500.000 habitantes registraron el 50% de los accidentes 126.1041 y el 31% de las víctimas mortales (281) ocurridos en zona urbana.

En las travessías sucedieron el 4% de los accidentes ocurridos en zona urbana y el 15% de las víctimas mortales.

La colisión frontolateral es el tipo de accidente más frecuente en zona urbana (33%), seguido del atropello a peatón 19%. El 39% de las víctimas mortales se produjeron en atropellos, el 19% en colisiones frontolaterales y el 16% en salidas de la vía.

- Respecto a los usuarios que sufren los accidentes de tráfico:

- Número de muertos en función de la edad y el sexo por millón de habitantes.



Desde el análisis que nos brindan estos datos estadísticos sobre la accidentalidad, resaltamos algunos aspectos que han de ser tenidos en cuenta a la hora de diseñar los Planes Estratégicos de Movilidad con el fin de conseguir una ciudad más transitable, accesible y segura:

En el ámbito infantil:

- El 22% de los fallecidos entre 0 – 14 años eran peatones.
- El 3% ciclistas.
- El 69% de muertos de esta edad eran pasajeros de vehículos.

En el ámbito de los jóvenes:

- El fin de semana y la noche son un gran riesgo en la Seguridad Vial de estos jóvenes.
- Para los comprendidos entre 18 y 24 años, las muertes suponen un 47% del total de fallecidos en el fin de semana.

En el ámbito de la Tercera Edad:

- El 39% de peatones fallecidos tenía más de 64 años.

A través de esta realidad vial española, nos cuestionamos en qué medida podemos contribuir desde las políticas municipales y desde los planes estratégicos diseñados en el marco de la Ciudad Educadora, para que el panorama mejore y se adapte al objetivo propuesto por la U.E. y planteado en el Libro Blanco de Transportes de la Dirección General de Transportes y Energía de “ reducir la accidentalidad vial en un 50% para la década 2000-2010”.

3. La educación en la ciudad segura. El factor humano

Sabemos que las personas, los ciudadanos, son los verdaderos motores de cambio, y bajo este aspecto estamos convencidos de que la mejora de la inseguridad vial en la ciudad, precisa tener en cuenta este hecho. Hemos de vincular a los ciudadanos con el concepto de movilidad en la ciudad, ya que ellos son parte activa y necesaria en calidad de peatones, viajeros o conductores y, por consiguiente son el eje fundamental de dicha movilidad.

De igual manera, debemos ser conscientes de la importancia que tienen los políticos, en cuanto a la toma de decisiones se refiere, a la hora de afrontar los Planes Estratégicos para su ciudad y de influenciar positiva o negativamente sobre los ciudadanos con sus campañas y sus proyectos educativos. Desde esta perspectiva, consideramos que es importante la interacción adecuada entre los políticos y los ciudadanos para poder conseguir una movilidad de calidad.

a. La movilidad segura.

La movilidad urbana, segura y sostenible se ha convertido en uno de los principales retos a los que se enfrentan las ciudades y es a partir del consenso ciudadano, como se conseguirá mejorar la calidad de vida ciudadana, la calidad medio-ambiental, el desarrollo sostenible y un transporte colectivo seguro y rápido. A partir de esta necesidad de alcanzar una movilidad segura, nos planteamos algunas premisas necesarias para poder alcanzarla:

- La movilidad es una necesidad básica.
- Es un derecho ciudadano.
- Las Administraciones deben garantizar su calidad y cantidad.
- La movilidad segura y sostenible hemos de basarla en una movilidad ecológica (ecomovilidad) o movilidad que se aborde, bien desde el uso de un transporte público o bien, a pie, en bicicleta o en vehículos compartidos.
- Así mismo planteamos que esta movilidad segura ha de propiciar:
 - Limitación de los vehículos privados.
 - Limitación de la velocidad (contribuyendo a pacificar el tráfico).
 - Diseñando una urbanización de las ciudades teniendo en cuenta los problemas que la movilidad puede generar en la zona.

En este sentido, hemos de tener en consideración la necesidad de establecer pactos cívicos de movilidad, establecidos y aceptados con éxito en diferentes ciudades españolas. La concreción de estos pactos en planes de movilidad urbana y proyectos Educativos de ciudad constituyen un marco de acción necesario en el panorama de la ciudad educadora. Estos Proyectos Educativos de ciudad, son un instrumento que permite descubrir a los ciudadanos que la Educación puede ser un elemento de progreso que con-

tribuya a la mejor seguridad vial de los ciudadanos mejorando valores cívicos básicos en la convivencia vial: el respeto, la tolerancia, etc.

En este orden, cabe preguntarse, ¿Qué papel juega la Educación Vial dentro de la movilidad urbana?

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, pero 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 conseguir disminuir el accidente, 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 humana.

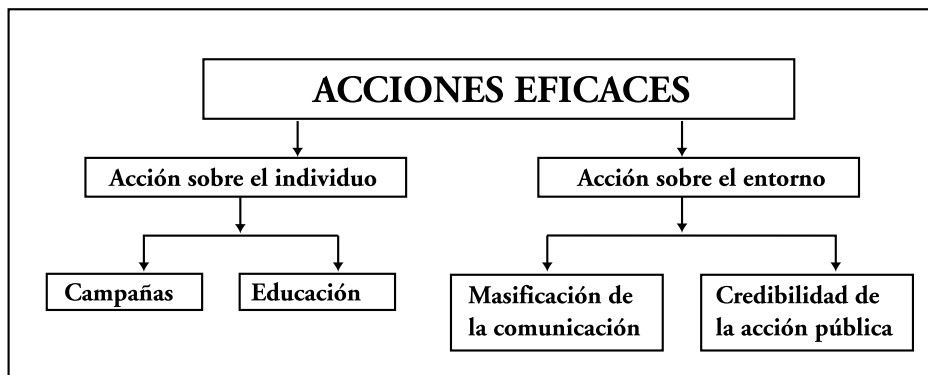
La Educación Vial y la Educación Medioambiental deben ser impulsadas y potenciadas por los municipios como claves para lograr una adecuada movilidad y poder conseguir ciudades accesibles, cómodas, sostenibles, habitables y seguras.

Los pactos por la movilidad son acuerdos políticos y técnicos que persiguen establecer criterios de actuación respecto a un mejor funcionamiento de la movilidad en la ciudad, garantizando la movilidad y la accesibilidad. Estos se establecerán en función de unos principios básicos y conocidos por los ciudadanos:

1. La ciudad es de todos y podrá disfrutarse por todos: niños, ancianos, conductores, discapacitados.
2. Priorizar en el uso de la ciudad: Primero que la ciudad se habitable y después que se pueda circular.
3. Buscar desplazamientos ecológicos.
4. Necesidad de que se disponga de una Planificación de la Movilidad (la calle es de todos).
5. Racionalizar el uso del Automóvil con alternativas interesantes para el usuario.
6. Mejorar la Seguridad Vial y el respeto entre usuarios.
7. Informar y Educar en la necesidad del uso de transportes públicos y poco contaminantes: bicicleta – paseo – autobús o tranvía - metro.
8. Favorecer la Formación y Educación Permanente de todos los usuarios de las vías, especialmente de la conducta.
9. Disponer de un Proyecto Educativo de ciudad que contenga una normativa adecuada a la movilidad deseada.

b. Las acciones eficaces: experiencias .

Según Tahar KHLIFI, a la hora de afrontar acciones eficaces sobre los individuos, se puede llevar a cabo mediante dos pilares fundamentales: por una parte las Campañas divulgativas y por otro lado la Educación y paralelamente hay que actuar sobre el entorno a través de la masificación de la comunicación y la credibilidad de la acción pública:(Gráfico N° 4)



- Las Campañas.

Según este autor, para que las campañas sean eficaces, se deben tener en consideración los siguientes elementos:

- El estudio previo: los aspectos objetivos y simbólicos.
- La definición de los objetivos.
- Evaluación inicial.
- Frenos psicológicos: ¿Por qué cambiamos si nuestro comportamiento es gratificante?
- El usuario no está dispuesto para hacer un esfuerzo: ¿Qué debemos hacer para propiciarlo?
- Es necesario trabajar en la adaptación de de la idea de "Seguridad Vial"
- ¿Estrategia intensiva o extensiva? ¿Se debe insistir siempre en la misma cuestión o se debe cambiar con frecuencia el objetivo?
- La novedad crea intriga y aumenta el impacto.

- La Educación.

"Es necesario un pueblo entero para educar a un niño". Proverbio Africano.

Considera que la idea de la educación continua es esencial a partir de la infancia ya que los niños se prestan con mayor receptividad, pues entre otras cosas:

- Los niños son sensibles a la actividad lúdica.
- No tienen problemas de credibilidad.
- Es fácil inculcarles conceptos, imágenes, actitudes, valores, ...
- No es necesario desarrollar estrategias de persuasión.
- No es necesario acudir a mostrar imágenes impactantes y duras, para ellos la idea del accidente es suficiente.
- El niño es un indicador del comportamiento del adulto. Podemos atender al adulto a través del niño.

- La masificación de la comunicación

Para modificar el entorno se considera imprescindible la movilización de todos los actores y también de los medios de comunicación. Los responsables políticos deben saber el valor y uso adecuado de los medios de comunicación y deben optar a la hora de disponer de ellos y de sus posibilidades:

- Movilización de los mass media para movilizar y “crear el suceso”.
- Hacer más visible el Plan Estratégico previsto.
- Transmitir el contenido y objetivos del Proyecto.
- Llegar a establecer temas de debate sobre aspectos del Proyecto.
- Establecer relaciones y convenios de colaboración con empresas públicas o privadas para propiciar actividades relacionadas con la Seguridad Vial.
- Establecer relaciones con la Universidad, centros escolares, ONG's, ... para poder llegar más directamente a determinados sectores de la población. Tales como jóvenes, personas mayores, ciclistas, ...

- La Credibilidad de la acción política

Responde al principio de coherencia por el cual “todo lo que se ha anunciado, se ha cumplido”. En este sentido, se ha unido la comunicación del mensaje con el cumplimiento de lo prometido. Por ejemplo, en el sistema actual de Francia a favor de la Seguridad Vial, consta de:

- El endurecimiento político de los controles (Carné por puntos).
- La movilización mediática que propicia los cambios de comportamiento.

Cabe preguntarse ¿Ha cambiado la mentalidad de los franceses?

Lo que si está claro y es demostrable que este sistema ha evitado la muerte de más de mil personas.

4. Las estrategias europeas globales

Desde su creación en 1957, la Comunidad Europea se ocupó de diseñar una política común de transportes, para establecer medidas que paliaran los efectos negativos de los diferentes transportes. El acceso al vehículo doméstico por parte de la población y el crecimiento del transporte de mercancías han disparado los problemas de movilidad en las carreteras y ciudades, constituyendo una importante problemática social y económica que han llevado a la Unión Europea a desarrollar numerosas investigaciones e informes que pretenden encontrar soluciones para los países miembros.

a. Estrategias europeas globales.

Partiendo del Libro Blanco del Transporte “La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad” y de diversos informes elaborados por la Comisión Europea, como el de “La Seguridad Vial en la Unión Europea. Medidas para una mayor Seguridad Vial”, podemos conocer cuales son los contenidos y medidas que se proponen para ser tenidas en cuenta en las políticas nacionales y locales.

En principio se plantea la necesidad de que se establezca una definición previa de los aspectos que se pretenden tratar o diseñar:

- Definición de política europea.
- Definición de política de urbanismo y ordenación territorial.
- Definición de política social y educativa.
- Definición de política de transportes urbano.
- Definición de política presupuestaria y fiscal.
- Definición de política de competencia.
- Definición de política de investigación en materia del transporte.

Así mismo y con el fin de ser más eficaces, a través de la investigación, se han creado diferentes grupos de trabajo que diseñan y experimentan diversos programas de gestión del tráfico para diferentes regiones europeas. Los conocemos como Proyectos Euro-Regionales:

CÉNTRICO que coordina la puesta en marcha de planes de gestión del tráfico y de servicios de información destinados a: Bélgica, Luxemburgo, y algunas regiones de Alemania y Holanda.

SERTI coordina la implantación de sistemas de información y gestión del tráfico en el Sur de Europa, en las regiones adyacentes de Italia, Francia, España, Suiza y Andorra.

VIKING que coordina la gestión de tráfico nacional y bilateral y los proyectos de implementación de sistemas inteligentes de transporte de: Dinamarca y algunas regiones de norte de Alemania, Suecia y Noruega.

CORVETTE que coordina los proyectos regionales, bilaterales y multilaterales de implantación de sistemas inteligentes de transporte de: Austria, Baviera en Alemania y la parte de Italia.

ARTS que coordina la implantación de sistemas de información y de tráfico en Francia, España y Portugal.

STREETWISE que coordina los proyectos regionales y bilaterales para la implantación de sistemas inteligentes de transporte en Inglaterra y la región francesa del canal de la mancha.

b. Medidas propuestas:

Posteriormente, se presentan diferentes medidas estratégicas, trabajadas en comisión por parte de la Comisión Europea, y que se presentan en el Libro Blanco del Transporte. En el documento se incluyen 60 propuestas¹, con cuya aplicación se conseguiría separar el crecimiento de la movilidad y el crecimiento económico, sin tener que restringir la movilidad de las personas y de los bienes. Dichas medidas pueden agruparse en estos temas:

- Revitalizar ferrocarril.
- Reforzar la calidad del transporte por carretera.
- Fomentar el transporte marítimo y fluvial.
- Reconciliar el crecimiento del transporte aéreo con el medioambiente.
- Materializar la intermodalidad.
- Realizar la red trans-europea de transportes.
- Reforzar la Seguridad Vial, la Educación y buenas prácticas).
- Reconocer los derechos y deberes de los usuarios.
- Desarrollar transportes urbanos de calidad.
- Poner la investigación y la tecnología al servicio del transporte limpio y eficaz.
- Desarrollar los objetivos medioambientales a medio y largo plazo para un sistema de transporte sostenible.
- Profundizar en la Movilidad Sostenible.

¹Para conocer en su totalidad puede consultarse el cap. 2 del Libro Blanco de Transporte.

PARA SABER MÁS:

TONUCCI, F.: *La ciudad de los niños*. Fundación Sánchez Ruipérez. Madrid, 2004.

FAURE, E.: *Aprender a ser*. Alianza. Madrid 1973.

DELORS, J.: *La Educación encierra un tesoro*. Santillana – UNESCO. Madrid, 1996.

MANSO, V. y VILAPLANA, A.: *El Proyecto Alcoi. Un modelo de intervención socio-educativa, en el ámbito del municipio*. Ayto. de Alcoy – DGT. Alicante, 1996.

MANSO, V. y CASTAÑO PARDO, M.: *Educación para la Seguridad Vial*.

Alauda – Anaya. Madrid, 1996.

COMISIÓN EUROPEA: *Libro Blanco sobre el Transporte. La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad*. Bruselas, 2001