



Educar al ciudadano que transita

Isabelino A. Siede (*)

¿POR QUÉ TRANSITAMOS COMO TRANSITAMOS?

En las discusiones públicas acerca del tránsito, se escuchan voces que reclaman mayor difusión de las normas y educación vial desde temprana edad, para mejorar los modos de circulación y disminuir la cantidad de siniestros. En esta demanda, hay algunos supuestos acerca de los sujetos que transitan y sus motivaciones. Muchos entienden que la gente transgrede las normas porque no las conoce, porque no tiene conciencia de los riesgos que corre o porque no teme suficientemente a las sanciones. Si ese fuera el caso, bastaría con divulgar masivamente las normas de tránsito, difundir datos sobre muertes y politraumatismos causados por los choques en la vía pública y aumentar las penas hasta hacerlas realmente dolorosas para cualquier bolsillo. Todo esto se ha experimentado y,

sin embargo, algo del tránsito sigue resultando inmune a los intentos de transformación. Quizá debamos explorar más en las condiciones subjetivas de la circulación, pues todos los motivos señalados figuran, ciertamente, en el sustrato de las decisiones de quien transita, pero considero que no son los únicos motivos.

Se juegan en el tránsito valores éticos como la competencia por imponer la propia voluntad, la expresión de estatus que da circular con un vehículo de mayor precio o la jerarquía de las necesidades personales por sobre los intereses y derechos de las demás personas. Hay una ética del tránsito que expresa un modo de ver y pensar el mundo. Lo analiza Roxana Kreimer en relación con los automovilistas: “El ideal de autenticidad y autorrealización con que la sociedad moderna ha concebido la identidad [...],

(*) Licenciado en Ciencias de la Educación. Docente e investigador de la Universidad Nacional de La Plata y la Universidad Nacional de la Patagonia Austral.

encuentra en el automóvil su figura más certera. Símbolo del individualismo capitalista, la 'lucha de todos contra todos' del tránsito automotor es el correlato material de una autorrealización que presupone la lucha, la competencia y la exclusión, y que reconoce pocos compromisos éticos con los demás¹. Cuando alguien excede el límite de velocidad, no sólo transgrede la norma, sino que demuestra el poder de su vehículo; quien estaciona en doble o triple fila, expresa la prioridad de su tiempo por sobre el de los demás. El tránsito de nuestras ciudades muestra un creciente individualismo, una sutil guerra civil entre numerosos contrincantes ávidos por imponer su voluntad al resto. No es fácil atribuir causas a ese palpable y creciente individualismo, aunque no parece descabellado relacionarlo con nuestra historia colectiva en el mediano y en el corto plazo, repleta de vaivenes y crisis en las que cada uno intentó salvar su pellejo de cualquier modo. Esos avatares nos dejaron a flor de piel el instinto de supervivencia a cualquier precio, que lleva a considerar como potencial enemigo a quienes circulan a nuestro lado². Desde este punto de vista, no habrá solución para el tránsito hasta que no hagamos las paces con el resto de la sociedad y recuperemos cierto sentido de solidaridad y de justicia.

También se aprecia en el tránsito cierta relación de la sociedad con el Estado, de quien hemos aprendido a desconfiar hasta límites insospechados. ¿Por qué debería respetar las señales de tránsito quien considera que el mismo funcionario que las puso allí se enriquece ilícitamente con dineros públicos? En estado de sospecha, empiezan a funcionar legalidades subterráneas y mecanismos alternativos de negociación ante la norma. Quien descrea del Estado no se pregunta qué valor tienen las multas sino a cuánto asciende el "arreglo" que debe proponerle al agente o manifiesta que primero deberían meter presos a todos los que alguna vez delinquieron y quedaron impunes. De alguna manera, el tránsito muestra el resquebrajamiento del "contrato social" en el que se fundan nuestras relaciones políticas y, desde esta perspectiva, no habrá solución para el tránsito en tanto no haya una nueva legalidad en el espacio público de nuestra sociedad.

Asimismo, creo que se expresa en los modos de circulación una relación de autoestima. En tal sentido, lo más preocupante de nuestro modo actual de transitar no es la transgresión generalizada, sino el desapego por la propia vida, el deliberado descuido de sí mismo. Quien circula por las ciudades puede ver la práctica frecuente de cruzar las calles en diagonal, de espaldas a los autos, sin haberse cerciorado antes de quién viene y a qué velocidad. Cada vez más, los que conducen autos se encuentran que el cuidado de los peatones a veces queda a su cargo, porque

los mismos caminantes han renunciado a evaluar los riesgos del entorno. Desde esta óptica, el tránsito sólo se reencauzará en tanto lo hagan también nuestros proyectos personales, nuestra dignidad y nuestro deseo de seguir honrando la vida.

La respuesta al problema no es sencilla y, según diversas opiniones, radica en ámbitos diferentes: algunos creen que hay que legislar más y mejor; otros plantean que se necesita mayor control en el cumplimiento efectivo de las normas; otros insisten en que hay que extender las penalidades a los infractores. De cualquier modo, queda claro que hay una responsabilidad del Estado que trasciende las posibilidades de la sociedad civil y, más aún, de sus integrantes en forma individual. Los diversos aspectos que reseñamos muestran la complejidad cultural de la problemática del tránsito, frente a la cual toda propuesta simple es falaz. Los modos de circular de una sociedad dan cuenta de un estado valorativo y cultural, que se forjó en la historia de sus relaciones. Intervenir en ella para transformarla requiere estrategias también complejas y sistemáticas.

¿QUÉ PUEDE APORTAR LA ESCUELA?

Mientras se complejiza la circulación en las ciudades y en las rutas, crece la preocupación por concientizar a la población acerca de los riesgos del tránsito, a través de los medios masivos de comunicación y de políticas especiales de diferentes reparticiones. Entre estos esfuerzos, aparece un reclamo persistente hacia las escuelas para que implementen programas de educación vial desde edades tempranas. Se trata de una demanda social entre otras también muy significativas que arriban al sistema educativo con intención de darle una orientación definida (por ejemplo, la educación sexual, la educación ambiental, la educación en derechos humanos, la educación para el consumo, etc.). En todos los casos, se trata de temáticas que trascienden las fronteras de las materias o áreas tradicionales de enseñanza, por lo cual exigen reordenamientos curriculares que no siempre es fácil formular y mucho menos es sencillo trasladar a las prácticas efectivas de enseñanza.

En consecuencia, es necesario realizar algunas consideraciones pedagógicas que procesen esa demanda social y permitan una respuesta adecuada y pertinente desde las escuelas. Lo primero a considerar es que la tarea de la escuela tiene una eficacia limitada. Por más que se le dedique tiempo escolar y se priorice su enseñanza, la educación vial, por sí misma, no será suficientemente eficaz como para revertir las tragedias de tránsito. Sí es posible pensarla como un ingrediente más de las políticas públicas sostenidas que debe implementar el Estado. En

(1) Kreimer, Roxana. La tiranía del automóvil. Buenos Aires, Anarres, 2006. Pág. 15.

(2) Véase el artículo de Silvia Bleichmar "El sostén subjetivo de una Ética", en su Dolor País. Buenos Aires, Libros del Zorzal, 2002.

consecuencia, resulta necesario acotar las expectativas y pautar claramente cuál puede y debe ser la responsabilidad de la educación sistemática en esta tarea. De lo contrario, la tarea que emprendemos estará destinada al fracaso. Como las otras demandas mencionadas, educar a quienes transitan es un aspecto de la educación del ciudadano y de la formación en valores, algo más lento y complejo que las campañas mediáticas. Toda la trayectoria formativa de un sujeto apunta a formar su escala valorativa, su conciencia pública y sus criterios para actuar, algo que no se deja atrapar en los mensajes lineales del tipo “prestá atención”.

Del mismo modo, hay que evaluar la imagen del espacio público que se vincula con los discursos de la seguridad vial. La sensación de que es difícil vivir en las grandes ciudades se relaciona habitualmente con problemas de transporte y de seguridad en la vía pública. Crecientemente, la sociedad argentina circula con más temores que precauciones y cierta nostalgia de tiempos más tranquilos. Si esta es la imagen que comunicamos a los chicos, contribuiríamos sin duda a profundizar aún más las distancias en una sociedad que ha visto debilitarse sus lazos de solidaridad y mutuo compromiso. Convalidaríamos un mensaje que parece estar latente en los medios de comunicación de este nuevo siglo: todo puede hacerse desde la propia casa, sin necesidad de circular y conviene que así sea, porque el “afuera” se presenta peligroso y ajeno. Ya a mediados de los noventa advertía Francesco Tonucci, un pedagogo italiano que observaba alarmado las tendencias latinoamericanas, que “El ciudadano de bien se cierra en su casa, toma garantías en relación al exterior y recorre la calle sólo en la seguridad de su auto y, si tiene un perro, la utiliza como lugar donde llevarlo para que satisfaga sus necesidades. Paralelamente, las personas que están obligadas a vivir en la calle ven empeorar sus condiciones y se alejan progresivamente de los que viven encerrados en sus casas. Por un lado, los niños recluidos solos confiados a la televisión, por otro los niños de la calle, que juegan entre inmundicias, se vuelven salvajes, agresivos y peligrosos para asegurarse lo necesario a la subsistencia”³. Encabezar la educación vial con la lista de siniestros y víctimas fatales no suscita mayor compromiso social, sino más resquemores y desdén hacia la calle, vista como zona inhóspita y ajena.

Otro riesgo es considerar que la educación vial no necesita criterios didácticos particulares. La didáctica se ocupa de formular criterios para lograr la enseñanza que pretendemos. Si alguien supone que sólo se trata de pararse frente al aula y recitar las normas de tránsito para que los alumnos las escuchen y comprendan, se equivoca. Esta

suposición groseramente alejada del contexto escolar es lo que frecuentemente lleva a reproducir en la enseñanza los mismos modos de transmisión que en las campañas masivas. Así entendida, la educación vial parece haberse mantenido al margen de las nuevas tendencias en la enseñanza acerca de la realidad social y de la formación ética, mientras enfatiza prácticas conductistas o verbalistas poco pertinentes.

A partir de estas consideraciones, evaluamos que el ingreso de esta temática a la formación escolar invita a reemplazar la “educación vial” tradicional por una “educación del transeúnte”, que centre sus expectativas en la construcción de criterios de circulación, que promuevan un tránsito justo y solidario por el espacio público⁴. La intención de este enfoque es contribuir a la construcción de criterios de circulación, que incluyan la seguridad propia y de terceros pero también su articulación con las condiciones de comodidad, costo y tiempo de viaje, entre otras usualmente consideradas por los transeúntes.

El propósito general de una educación del transeúnte es ofrecer a los estudiantes oportunidades de analizar la problemática del tránsito y el transporte en su localidad y en otros contextos, en relación con la estructura social, las características de los territorios y los procesos históricos, a fin de construir criterios para participar de la deliberación pública sobre las políticas y las normas de circulación. No se trata de moldear al niño como si fuera de arcilla, sino de invitarlo a pensar el tránsito como problema colectivo, pues este enfoque se inscribe en una finalidad social de lograr que todos puedan circular con libertad, equidad y seguridad.

Una educación del transeúnte así entendida se nutre de diferentes disciplinas que estudian el tránsito, entre las cuales se destacan: el derecho, la geografía y la ética. Las tres disciplinas plantean aspectos centrales para la satisfacción de intereses de los actores sociales que circulan. Los aportes de la ingeniería y la medicina pueden ser subsidiarios de una mirada que, desde las ciencias sociales, enfatice la idea del tránsito como una construcción colectiva, histórica y cultural. El derecho aporta la normativa legal y la geografía las categorías para interpretar cada contexto y el plexo de intereses de circulación de los diferentes sectores sociales. La ética, por su parte, ofrece el sustrato profundo de la formación del transeúnte, que es, en definitiva, una faceta de la educación en valores. Se trata, en todo caso, de desnaturalizar las representaciones que se han anquilosado como si fueran obvias e impugnarlas desde la reflexión crítica. Para eso, necesitamos abrir el campo de la educación vial tradicional hacia los

(3) Tonucci, Francesco. *La ciudad de los niños; un modo nuevo de pensar la ciudad*. Buenos Aires, Losada, 1996. Págs. 112-113.

(4) Es el criterio adoptado desde 1998 en la Ciudad de Buenos Aires y desde 2001 por el Ministerio de Educación de la Nación. Véase Siede, Isabelino; Helman, Mariela y Micó, Guillermo. *Educación al transeúnte*. Buenos Aires, GCBA, 1998; Siede, Isabelino. *Tránsito y circulación*. Buenos Aires, Ministerio de Educación de la Nación, 2001 y Ministerio de Educación, Ciencia y Tecnología. *Introducción a la educación del transeúnte. Orientaciones y propuestas didácticas*. Buenos Aires, MECT, 2004.

aspectos éticos y sociales que ella desprecia, pues no hay manera de encarar la discusión sobre estos temas, con niños y adolescentes, si no los vinculamos con la red de valoraciones que asocian al tránsito con la competencia, el éxito y la ley de la selva. “El automóvil es un medio de relación social. Objeto y signo paradigmático del capitalismo industrial, es no sólo un medio de transporte que extiende la intimidad del hogar a la calle, sino un instrumento de relación entre los jóvenes, un lugar de iniciación sexual, un medio para la competencia y la rivalidad, y un símbolo de prestigio y de éxito social”⁵. Si este es el caso, ¿qué sentido tiene atiborrar a los adolescentes con información sobre los límites de velocidad, mientras aspiran a comprar un vehículo para transgredirlas? La discusión de fondo que tenemos por dar es qué subjetividad “compramos” con la moto o el auto, qué tipo de relaciones humanas nos permiten establecer y qué tipo de mundo construimos con nuestras decisiones.

Al mismo tiempo, es necesario secuenciar y contextualizar los contenidos y propósitos específicos, a lo largo de la propuesta formativa, teniendo en cuenta las diferentes modalidades de circulación de cada zona para que los estudiantes se formen como peatones, usuarios de vehículos particulares y transporte público, etc. y no sólo como conductores de vehículos, tal como se privilegia en la educación vial tradicional. En cada caso, se trata de reconocer las modalidades de circulación de la zona. En zonas rurales habrá que atender a la circulación a caballo por rutas y en localidades pequeñas a la temprana y masiva utilización de ciclomotores. En el tránsito interurbano, habrá que llevar al aula el penoso problema de los medios clandestinos, que no encuentran reemplazo pertinente por desidia del mercado y de las autoridades, una vez que hemos perdido el valioso aporte del tren que forjó el espacio rural desde mediados del siglo XIX.

Enumeramos estos aspectos porque buena parte de las propuestas de enseñanza sobre esta temática fallan en sus fundamentos pedagógicos y en la definición de una finalidad clara, que generalmente se traslada sin mediaciones desde las demandas sociales, las políticas públicas y el discurso de los medios masivos de comunicación. El ingreso a la escuela de esta u otra temática requiere, en todos los casos, una consideración específica de su adecuación a las finalidades, los formatos curriculares y las prácticas preexistentes de una institución que tiene una identidad compleja y en profunda transformación.

Si tenemos en cuenta estos criterios pedagógicos generales, podemos postular algunos criterios didácticos para organizar la enseñanza. El propósito central de la propuesta es la toma de decisiones por parte de los tran-

seúntes, por lo cual no podemos reducir la enseñanza a una modalidad verbalista o a la inducción de conductas puntuales, ya que ambas metodologías son contrarias a la autonomía y la construcción de actitudes. Sólo se construyen criterios de actuación cuando un sujeto enfrenta una situación que debe resolver, cuando tiene oportunidades de argumentar y recibir contraargumentos sobre sus decisiones, cuando puede experimentar las ventajas y desventajas de uno u otro criterio. Por ello, el docente puede servirse de situaciones reales (del propio contexto barrial, de las noticias del momento, etc.) o de situaciones hipotéticas diseñadas a tal efecto. La estrategia general de la enseñanza que proponemos consiste en brindar a los estudiantes oportunidades de analizar situaciones de desplazamiento, a fin de construir criterios para tomar decisiones desde diferentes modalidades de circulación:

- En la circulación como peatones, a través del conocimiento del contexto cercano, las situaciones frecuentes y las normas que permiten la circulación peatonal.
- En la circulación como usuarios de servicios públicos, a través del conocimiento de los principales medios locales de transporte, sus circuitos y redes, criterios pertinentes para seleccionar el uso de uno u otro medio según la ocasión y las normas que regulan estos servicios.
- En la circulación como conductores de vehículos, a través del conocimiento de las principales redes viales y sus flujos frecuentes, las principales normas y códigos de señalización y las responsabilidades civiles y penales concernientes.

En todos los casos, el objetivo es que los alumnos interpreten los datos de la situación con la información y los conceptos de la geografía urbana, analicen las normas legales involucradas en el caso y postulen una decisión en base a criterios de autonomía responsable, cuidado personal y solidaridad social⁶. Como en toda enseñanza de carácter constructivista, el docente debe intervenir generando las condiciones para el aprendizaje de los estudiantes. Esto significa que seleccionará la situación más adecuada, exigirá tomas de posición, presentará contraargumentos para cada una de las partes, agregará información pertinente, garantizará condiciones de diálogo e institucionalizará las conclusiones en una conceptualización final. En síntesis, la función del docente es invitar a pensar y brindar las herramientas para hacerlo. El aprendizaje activo de los alumnos se sustenta en un rol activo del docente, pero no se reemplaza ni se diluye el rol de cada uno.

Si la educación del transeúnte se inicia tempranamente

(5) Kreimer, Roxana. Op. Cit. Pág. 114.

(6) Hay ejemplos de este tipo de trabajo en los tres documentos mencionados en la nota 4.



con trabajo sobre situaciones particulares y construcción de criterios para circular, es esperable que en los ciclos superiores de la educación escolar se pueda habilitar la discusión sobre el tránsito como un problema político, ya que la enseñanza escolar debe contribuir a la formación de los estudiantes como ciudadanos capaces de participar en la deliberación pública sobre el tránsito y el transporte. Para ello deben contar con saberes geográficos, históricos, jurídicos y de otras disciplinas que les permitan comprender cada problema e intervenir en la elaboración de posibles soluciones. Si la educación vial tradicional agotaba sus fines en el respeto a la normativa de tránsito, la educación del transeúnte invita a ubicarse en la instancia de producción de la ley: el análisis de las alternativas que, desde el Estado, pueden generarse para dar respuesta a las necesidades de los diferentes actores sociales. De tal manera, no se trata sólo de que los estudiantes tomen conciencia de la necesidad de respetar las normas, sino de que se apropien del problema y se hagan cargo de analizar la legitimidad de las respuestas acuñadas hasta el momento o de formular alternativas aún impensadas.

UN CAMBIO CULTURAL

Queda cada vez más claro que poco podremos aportar desde la educación si usamos la escuela para transmitir un mensaje lineal, ingenuo y moralista. Educar al transeúnte no es disciplinar ni domesticar, sino formar al ciudadano que toma decisiones de tránsito y puede mejorar los criterios con los cuales las toma, para hacerlo con mayor cuidado, solidaridad y respeto por sí mismo y por los demás. Al mismo tiempo y con valor semejante, el desafío es educar al transeúnte que gobierna, al actor político que interviene en las discusiones públicas sobre circulación y participa en la legislación del tránsito.

Estamos convencidos de que la circulación será mejor cuando se establezcan las instituciones, la sociedad recupere un proyecto colectivo y cada cual rediseñe su autoestima, pero no podemos esperar a que ocurra

todo eso para ocuparnos del tránsito. Por el contrario, operar sobre nuestros modos de circular puede ser una vía pertinente para provocar transformaciones culturales más profundas. En definitiva, la calle es el primer lugar donde nos reconocemos y nos sentimos parte de una sociedad que puede ser más o menos justa, más o menos solidaria, según lo que hagamos de ella.

Se trata también de un desafío de envergadura, pues el tránsito es un derecho individual, pero también forma parte de las condiciones de justicia social, en tanto genera igualdades y desigualdades. Lo sabe quien sufre la falta de medios de transporte para ir a estudiar y quien ve cómo sus ingresos se desangran en viáticos. Discutimos la inclusión y el desarrollo social cuando debatimos acerca de las redes y los flujos, de los medios de transporte y los subsidios estatales al transporte público. ¿O acaso no lo saben quienes viven en localidades que despidieron sus sueños de progreso junto al último vagón que dejó su estación ferroviaria?

En este, como en muchos otros desafíos que la sociedad propone a las escuelas, la tarea sería más sencilla si las familias acompañaran con el ejemplo. Pero la escuela no puede esperar a que la sociedad cambie para luego iniciar su trabajo. El aporte de la escuela es imprescindible precisamente porque estamos en una sociedad que circula de modo crecientemente peligroso y anómico, porque los padres transmiten a sus hijos las conductas más agresivas y destempladas, porque el Estado manifiesta demasiadas contradicciones entre lo que pide y lo que ofrece. En este contexto, educar al transeúnte es una provocación cultural, es una quijotada irrenunciable en la cual la escuela no tiene ninguna garantía de éxito pero puede potenciar su fuerza si algunos de los que están fuera de ella se animan a acompañarla. Por otra parte, la discusión sobre el sentido y la modalidad de la tarea que proponemos a las escuelas es responsabilidad de toda la sociedad y no sólo de los docentes involucrados. Se trata de un desafío político impostergable, que demanda atención de todos y cada uno de los ciudadanos. ●