



A la escuela vamos solos: La autonomía de movimiento de las niñas y los niños

Pia Natalini, Francesco Tonucci

Traducción de Pablo Ingberg

MANUAL DE LA CIUDAD DE LAS NIÑAS Y LOS NIÑOS

A la escuela vamos solos:

La autonomía de movimiento
de las niñas y los niños

MANUAL DE LA CIUDAD DE LAS NIÑAS Y LOS NIÑOS

A la escuela vamos solos:
**La autonomía de movimiento
de las niñas y los niños**

Pia Natalini, Francesco Tonucci

Traducción de Pablo Ingberg



Losada

Tonucci, Francesco - Pia Natalini

A la escuela vamos solos. La autonomía de movimiento de las niñas y los niños. / Pia Natalini; Francesco Tonucci. - 1ª ed. - Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Losada, 2021. - 240 p. ; 23 x 15 cm.

Traducción de: Pablo Ingberg

ISBN 978-950-03-8401-8

1. Pedagogía. I. Tonucci, Francesco. II. Ingberg, Pablo, trad. III. Título. CDD 371.002

Título original: *A scuola ci andiamo da soli: L'autonomia di movimento dei bambini*

Primera edición: Julio de 2021

© Francesco Tonucci

© Editorial Losada S. A., 2021

Moreno 3362, Buenos Aires, Argentina

Tels. 4375-5001 - 4373-4006

www.editoriallosada.com.ar

Traducción: *Pablo Ingberg*

ISBN: 978-950-03-8401-8

Queda hecho el depósito que marca la ley 11723

Libro de edición argentina

Tirada: 2000 ejemplares

Impreso en la Argentina – *Printed in Argentina*

Esta edición se terminó de imprimir en Julio de 2021
en Docuprint, Ruta Panamericana KM 37,5 - Centro Industrial Garín,
calle Haendel - Lote 3. Buenos Aires, Argentina

Índice

El sistema escolar italiano: nota sobre la traducción.....	9
Una ciudad a la medida de niñas y niños es una ciudad buena para todos, Nicola Zingaretti	10
Preámbulo: Para una caja de herramientas	11
El proyecto “La ciudad de los niños”.....	13
Introducción.....	18
El derrumbe de la movilidad de los niños.....	18
La situación italiana y de la Región del Lacio.....	20
Historias de autonomía normal.....	24
Primera parte: A la escuela vamos solos	29
Una propuesta difícil.....	31
Difícil pero necesaria.....	36
Posible en ciertas condiciones.....	39
Los aliados.....	44
Segunda parte: ¿Cómo hacer?.....	49
El recorrido metodológico.....	51
Tercera parte: Las experiencias de las ciudades.....	73
Cuarta parte: Las propuestas	153
Carta de los niños a los padres.....	155
Los amigos de los niños.....	157
La señalética experimental.....	158
Los volantes.....	159
El carné de peatón.....	162
La declaración del niño peatón.....	165
Una campaña de afiches.....	166
Las fichas de relevamiento.....	168
El comité de niños.....	168
La multa de los niños.....	172
Reeducar a los padres en el respeto a los peatones.....	175
Intendente, ¡encontramos la plata!.....	178
“Primero los peatones”.....	179
Pensamientos de los niños.....	183
El laboratorio de la bicicleta.....	185

El carné de ciclista.....	188
El proyecto de la Garbatella romana “Somos gatos”	190
Apéndice: Las herramientas	195
Los cuestionarios: instrucciones de uso.....	197
Las fichas escolares.....	229
Ficha de documentación de “A la escuela vamos solos”....	235
Sugerencias bibliográficas	237

El sistema escolar italiano: nota sobre la traducción

Dado que esta traducción está destinada a circular no sólo en la Argentina, sino también en otros países de habla castellana, hemos decidido, junto con Francesco Tonucci, mantener las referencias al sistema escolar italiano sin adaptarlas totalmente al sistema argentino y agregar esta nota, de modo que en cada país se pueda pensar la adaptación correspondiente a su propio ámbito:

El año escolar italiano comienza en setiembre y finaliza en junio. Prevé dos períodos de vacaciones intermedias: el de Navidad, del 23 de diciembre al 6 de enero, y el de Pascua, del jueves santo al martes posterior.

La división escolar es la siguiente:

- hasta los 2 años: jardín maternal o de infancia;
- de 3 a 5 años: escuela de infancia;
- de 6 a 11 años: escuela primaria;
- de 12 a 14 años: escuela secundaria inferior (antes escuela media);
- de 15 a 19 años: escuela secundaria superior (antes escuela superior).

La Propuesta de Oferta Formativa (POF) era el programa que cada escuela definía y aprobaba dentro del marco de los programas ministeriales.

Actualmente fue sustituido por la Propuesta Trienal de Oferta Formativa (PTOF), que extiende la programación a un período de tres años.

Una ciudad a la medida de niñas y niños es una ciudad buena para todos

Permitir a las niñas y los niños vivir su ciudad con la mayor libertad posible: salir de casa a pie o en bicicleta, sin ir siempre acompañados, encontrarse con los amigos y jugar en los espacios públicos de la ciudad. Todo niño tiene derecho a vivir en su plenitud la alegría de la infancia: explorar, descubrir, conocer y disfrutar de la ciudad y de los espacios en los que vive.

Ése es uno de los objetivos principales del Proyecto regional “El Lacio, la Región de las niñas y los niños”, nacido también gracias a la prestigiosa colaboración con el Istituto di Scienze e Tecnologie della Cognizione del Consiglio Nazionale delle Ricerche.

El proyecto se dirige a intendentes, funcionarios y políticos, y les suministra herramientas concretas para mejorar la movilidad en los centros urbanos a favor de la peatonalización, haciéndola más sustentable y disfrutable, a través de la propuesta “Vayamos a la escuela solos, mejor todavía con los amigos”.

Queremos hacer un Lacio cada vez más sustentable, que mejore el espacio público, favorezca la movilidad colectiva y la sociabilidad. La presencia de niños en las calles lo hace más concurrido, promueve la solidaridad, intensifica las relaciones y el tejido social y por lo tanto aumenta la seguridad.

Queremos restituirles las ciudades del Lacio a todos los ciudadanos, en particular a los más pequeños, haciéndolas así mejores para todos: más acogedoras, saludables, vivibles, sustentables y seguras.

Ciudades para repensar con la ayuda de los niños.

NICOLA ZINGARETTI
Presidente de la Región del Lacio

Preámbulo: Para una caja de herramientas

Promover un proyecto como “La ciudad de los niños” en las ciudades que lo adoptan requiere, más aún que recursos económicos, recursos humanos formados. Promover correctamente la participación de las niñas y los niños y restituirles una adecuada autonomía de movimiento requiere personas que hayan podido realizar un importante recorrido formativo estudiando, experimentando y enfrentándose con quienes hayan hecho ya esas experiencias con éxito. Las ciudades piden ser acompañadas en especial durante las fases iniciales del proyecto y recibir sugerencias para las diversas actividades.

Por otra parte, nos parece poco razonable que cada uno deba inventarse de cero el recorrido y las soluciones a los diversos problemas. Mejor intercambiar materiales y experiencias para tener ejemplos y modelos con los que moverse con mayor facilidad sin renunciar por eso a las propias peculiaridades.

El Manual *A la escuela vamos solos*, publicado en 2006 gracias a la colaboración con la Municipalidad de Roma, es el primer instrumento elaborado para acompañar y sostener a las ciudades en la activación de distintas iniciativas. Se comenzó así a construir una “caja de herramientas”, que las ciudades pueden utilizar para desarrollar correctamente las diversas actividades que el proyecto propone.

A ese primer Manual le siguieron el referido al Consejo de los niños, publicado en 2011, gracias a la colaboración con la Provincia de Roma y el referido al Planeamiento participativo, publicado en 2017 en el ámbito de la colaboración con la Región del Lacio.

A algunos años de distancia de la publicación de los dos primeros Manuales, hemos considerado oportuno hacer una reimpresión, actualizando algunas partes que nos parecen particularmente útiles.

La reimpresión actualizada del Manual *A la escuela vamos solos*, realizada gracias a la ayuda de la Región del Lacio, tiene el objetivo de documentar las experiencias de las ciudades, no presentes en la versión anterior, y de suministrar herramientas actualizadas para documentar y realizar la experiencia.

En particular, se tienen en cuenta datos recientes sobre la movilidad autónoma de los niños en Italia y a nivel internacional; además, se toma en cuenta una versión actualizada de los cuestionarios, instrumento esencial para el seguimiento del nivel de movilidad autónoma de los niños; finalmente, se brindan nuevas sugerencias bibliográficas.

El Manual está destinado ante todo a los funcionarios, con el fin de que encuentren motivaciones para promover esta importante experiencia de autonomía de los niños.

Está destinado a los docentes, para que ayuden a los niños a iniciar este nuevo recorrido de crecimiento.

Está destinado a los trabajadores, encargados por parte de la administración pública de organizar las diversas fases de la actividad.

Está destinado también a las familias, que en estas páginas pueden encontrar ayuda y coraje para superar sus miedos, para desarrollar el deseo de construir para sus hijos un ambiente mejor y prepararlos para una vida mejor.

El proyecto “La ciudad de los niños”

En las últimas décadas, y de manera clamorosa en los últimos cincuenta años, la ciudad, nacida como lugar de encuentro y de intercambio, descubrió el valor comercial del espacio y distorsionó todos los conceptos del equilibrio, el bienestar y el estar juntos, para seguir sólo programas de lucro y de interés.

Hasta hace pocas decenas de años, los pobres y los ricos vivían cerca unos de otros. Ahora los pobres se mudaron a la periferia, los centros históricos se transformaron en oficinas, bancos, locales de comidas rápidas, sedes de representación, alojamientos ricos y sofisticados.

Los lugares más hermosos de nuestra ciudad son negados al juego y a la experiencia de los niños, al paseo y al recuerdo de los viejos.

Las periferias nacieron en pocos años bajo el impulso prepotente de la especulación, sin plazas, sin verde, sin monumentos. La ciudad ya no tiene habitantes, ya no tiene personas que vivan sus calles, sus espacios: el centro es un lugar de trabajo, de compras, de representación, no de vida; la periferia es el lugar donde no se vive, sino que tan sólo se duerme.

La ciudad ha renunciado a ser lugar de encuentro y de intercambio y ha elegido como nuevos criterios de desarrollo la *separación y la especialización* de los espacios y de las competencias: lugares distintos para personas distintas, lugares distintos para funciones distintas. El centro histórico para los bancos, los negocios, la diversión; la periferia para dormir. Luego están los lugares de los niños: el jardín maternal, los juegos de la plaza, la ludoteca; los lugares de los viejos: el asilo, el centro de ancianos; los lugares para conocerse: de la escuela de infancia a la universidad; los lugares para las compras: el supermercado, el centro comercial; el lugar de la enfermedad: el hospital.

La ciudad como ambiente unitario está desapareciendo y está convirtiéndose cada vez más en la suma de lugares especializados, autónomos y autosuficientes. La separación produce molestia, malestar, crea en las personas desgarramientos con la propia historia, con los afectos, obstaculiza la comunicación, el encuentro, la solidaridad.

En algunos casos, los funcionarios de la ciudad se hicieron cargo del malestar de los conciudadanos y desarrollaron la política de los servicios. Los servicios públicos se transformaron en el símbolo y el alarde de la buena administración: la especialización distingue el servicio y compensa la separación. A los niños y a los viejos no se les permite vivir con su familia, en su casa, en su ciudad, sino que se les ofrece lo mejor que pueden asegurar la moderna psicología, pedagogía, pediatría, dietética, geriatría.

A la ciudad ya se la da por perdida, los mejores servicios ayudan a soportarla, sin esperanzas de cambiarla.

El dueño de la ciudad ya es el automóvil, que produce peligro, contaminación, ocupación del suelo público. Las calles son peligrosas, pero en esa ciudad tenemos que vivir, y en especial quien tiene hijos siente la necesidad y la urgencia de encontrar una solución. La solución que nuestra sociedad patrocina con fuerza es la individualista y privada: “ante todo defiéndanse”. La casa se piensa como un refugio defendido por puertas blindadas, sistemas de alarma y portero eléctrico con visor y dotado de todas las comodidades: afuera, el peligro, el tránsito, la droga, la violencia; adentro, la seguridad, la autonomía, la tranquilidad.

Defenderse, resolver solo cada uno de los problemas, encerrarse en casa significa abandonar la ciudad.

La ciudad abandonada se hace todavía más peligrosa, agresiva, inhumana.

Pero existe un segundo camino contrario a la defensa: es el que rechaza la resignación y denuncia este “progreso” contrario al bien público, a la felicidad de los ciudadanos, a la calidad de vida; es la que considera el problema no como individual y personal, sino social y político. Es la solución de la participación, de la “ocupación social” de la ciudad, que pide que cambie la tendencia sin renunciar a la sociabilidad y la solidaridad.

Volver a partir del niño

En las últimas décadas, la ciudad fue pensada y proyectada adoptando como parámetro a un ciudadano medio *adulto, varón, trabajador*. De ese modo, la ciudad perdió a los ciudadanos no adultos, no varones, no trabajadores, ciudadanos de segunda categoría, con menos o sin derechos. De allí la propuesta de sustituir aquel parámetro por *el niño*. No se trata de defender los derechos de un componente social débil; no se trata de mejorar los servicios para la infancia. Se trata de

aceptar la diversidad que el niño trae consigo *como garantía de todas las diversidades*.

¿Por qué adoptar al niño como parámetro? La elección no pretende ser ni provocativa ni paradójica, tiene precisas motivaciones psicológicas y sociológicas, importantes precedentes históricos, un alto significado moral y también un fuerte peso político.

Las ciudades, en su desarrollo reciente, se olvidaron de la mayor parte de los ciudadanos, de los niños precisamente, pero también de las mujeres, de los jóvenes y de los ancianos: están pensadas sólo para la categoría más fuerte, la adulta y productiva. El poder del ciudadano adulto trabajador se demuestra por la importancia que ha adquirido el automóvil en nuestra sociedad, condicionando sus elecciones estructurales y funcionales, creando graves dificultades para la salud y la seguridad de todos los ciudadanos. Es necesario repensar la ciudad reflexionando sobre las exigencias de las diversas edades de la vida, pero se presume que, cuando la ciudad sea más adecuada para los niños, será mejor para todos.

Este siglo puede ser considerado por justos motivos el siglo del niño. Hoy se afirma con fuerza su derecho a la infancia, a jugar, a asistir a la escuela, a no ser utilizado para trabajar. Al niño no se lo puede ofender, no se lo puede golpear, no se lo puede discriminar. Los investigadores buscan en él raíces, explicaciones del hombre. Pero precisamente en este período histórico el niño de las ciudades ricas de occidente está afectado por un sufrimiento nuevo, desconocido para sus predecesores pequeños y para sus compañeros más pobres: la *soledad*, fruto del progreso vertiginoso y del creciente bienestar.

La falta de compañía en casa se hace más grave por la imposibilidad de ir a buscarla afuera: afuera están los peligros, que alegan los adultos para proteger al niño impidiéndole salir, pero al mismo tiempo desarrollar autonomía y autodefensa. El costo personal y social que deriva de la imposibilidad de que los niños satisfagan las necesidades primarias, como la experiencia del juego con los compañeros y sin control adulto, en años en los que se construye la personalidad de la mujer y del hombre, es muy alto y perjudica la formación de adultos serenos, responsables y capaces de enfrentar la vida. A los niños no hay que protegerlos, sino “armarlos”, es decir, dotarlos de herramientas, de habilidades, de autonomía. La seguridad de nuestros niños estará en función de la confianza que los adultos sepan reconocerles a sus hijos y no del miedo y de la protección.

Hasta hace pocos años, cuando había llegado al máximo la confianza en las soluciones económicas, consumistas, y en las indicaciones de los especialistas, la afirmación de que se podía, de que se debía volver a partir de los niños habría suscitado sonrisas de conmiseración y el carné de visionario o loco para quien la propusiera. Hoy propuestas así suscitan la atención de muchos ciudadanos, de no pocos intendentes y de todos los niños.

Empezamos a estar cansados de la prepotencia de la ciudad, empezamos a no poder más con eso.

Hace falta pensar en soluciones sociales de cambio real de la ciudad entera, de sus características estructurales y de los comportamientos de sus habitantes. Los niños, desde pequeños, son capaces de interpretar sus necesidades y de contribuir al cambio de su ciudad. Vale la pena, por lo tanto, darles la palabra, llamarlos a participar, porque tal vez en su nombre y para su bienestar es posible pedir a los ciudadanos adultos esos cambios que difícilmente estén dispuestos a aceptar y a promover.

Es importante que esté claro desde un principio que el proyecto no concierne únicamente a los niños, sus problemas y sus servicios, sino a la ciudad entera. Se trata de una propuesta transversal, que involucra a todos los sectores de la administración pública, y por eso se encomienda al intendente y al consenso de su concejo deliberante. La adhesión de las ciudades, de hecho, la da personalmente el intendente y se confirma mediante una ordenanza del concejo.

El proyecto sugiere también la apertura de un Laboratorio “La ciudad de los niños”, formado por un grupo de trabajo, por lo general dependiente del municipio, que se dedica al planeamiento de las iniciativas, a las exigencias y a las características de la ciudad; que sabe trabajar con los niños, dándoles la palabra y defendiendo sus ideas y sus propuestas.

El Laboratorio es la estructura de elaboración que vuelve operativa la elección de adoptar al niño como parámetro de evaluación, de cambio de la ciudad; sostiene las relaciones entre los funcionarios y los niños; estimula al intendente y al concejo al respeto de esta nueva filosofía de gobierno; se mantiene en contacto con el Laboratorio internacional del Consiglio Nazionale delle Ricerche de Roma.

El Laboratorio de la ciudad es también el lugar donde se desarrollan estas actividades, donde se encuentran los diversos operadores que se ocupan de la infancia (docentes, padres, pediatras, asistentes sociales, etc.), los niños para los encuentros del Consejo de los niños, los funcio-

narios para las reuniones transversales necesarias para llevar adelante con coherencia y eficacia las diversas fases del proyecto.

Un proyecto internacional

La primera ciudad que adhirió al proyecto “La ciudad de los niños” fue en 1991 Fano, a la que le siguieron muchas otras, y en 1996 el Istituto di Scienze e Tecnologie della Cognizione del Consiglio Nazionale delle Ricerche (ISTC del CNR) de Roma constituyó un grupo de investigación para el apoyo y la coordinación de las ciudades que adhieren al proyecto: el Laboratorio internacional.

Éste se ocupa de la comunicación con y entre las ciudades a través del sitio web *www.lacittadeibambini.org*; como no existen títulos de estudio que garanticen la capacidad de promover la participación de los niños en la vida de la ciudad, el grupo del CNR organiza encuentros periódicos y seminarios de formación para administradores, operadores y técnicos de la ciudad; reúne los materiales producidos en un Centro de Documentación internacional.

El proyecto creó además una serie de colaboraciones profesionales con los sectores de la psicología, la sociología, la pediatría, la arquitectura, la urbanística y naturalmente el de la política y las administraciones locales.

El proyecto se propone promover dos dimensiones fundamentales en la vida de los niños: su *autonomía* y su *participación*. En lo que respecta a la participación, se promueven dos experiencias: el Consejo de los niños y el Planeamiento participativo; en lo que respecta a la autonomía, se promueve la experiencia “A la escuela vamos solos”, ilustrada en este manual.

Introducción

El derrumbe de la movilidad de los niños. Si se observan las modificaciones sufridas por la ciudad en estos años, se nota que las calles y las áreas públicas se han convertido cada vez más en lugar exclusivo de los autos, perdiendo progresivamente su función de lugares públicos. Hasta la elección es extrema y paradójica: para poder moverse con seguridad, todos los ciudadanos se mueven en auto, incluso por distancias pequeñas, incluso para acompañar a los niños a la escuela. En este punto, el peatón desaparece y con él desaparecen las preocupaciones de tutelar sus territorios, las veredas, las plazas y sus exigencias y sus derechos.

La mayoría de los ciudadanos tiene dificultades para recorrer a pie las calles de la ciudad, para cruzarlas, para ir al correo y al mercado, para satisfacer autónomamente sus necesidades, para ejercer un derecho preciso incluido en el más general de ciudadanía: el de usar los espacios de la ciudad, recorrerlos con seguridad a pie. El peatón ya no reclama la prioridad en los cruces peatonales, simplemente espera hasta que no vengan más automóviles.

Para el niño la situación resulta, si es posible, peor todavía: pasa la mayor parte del tiempo en lugares cerrados, donde desarrolla actividades organizadas y controladas por los adultos; tiene una movilidad autónoma extremadamente modesta y, por lo tanto, no tiene la posibilidad de buscar amigos para jugar o para compartir la aventura de descubrir lugares nuevos; no le permiten experimentar riesgos proporcionales al crecimiento de sus capacidades.

Salir de casa, recorrer las calles solo, conocer su ambiente es una exigencia importante en el crecimiento no sólo social, sino también cognitivo del niño. Ir a pie es para los niños una necesidad. Los desplazamientos de los adultos son cada vez con mayor frecuencia traslados, finalizados en un objetivo, que comienzan para terminar en el tiempo más breve posible y que tienen la llegada como única razón y justificación. Los niños se comportan, en cambio, de manera totalmente distinta. Ellos viven sus desplazamientos como recorridos, como una sucesión de momentos presentes, cada uno importante por sí mismo.

Y entonces los tiempos se alargan y la mente se llena de imágenes, de preguntas, de nuevos descubrimientos.

“*Si yo tuviera cincuenta y tres minutos para gastar –pensó el principito–, caminaría muy despacito hacia una fuente...*”.¹

Lamentablemente, la posibilidad de los niños de salir, su autonomía, es inversamente proporcional a la nuestra: más nos movemos los adultos en auto, más obstruimos espacios, contaminamos el aire, aumentando las dificultades de autonomía de nuestros hijos. Y cuando los niños se mueven, cada vez con mayor frecuencia se mueven con nosotros en auto y no logran fijar nada, organizar su espacio, construirse su ciudad.

La investigación nos dice que el riesgo es un elemento fundamental del crecimiento. El desarrollo, el verdadero que nos hace llegar a ser grandes, no está promovido por las enseñanzas de los adultos, respecto a los cuales el niño debe adoptar una actitud de obediencia. El verdadero desarrollo se promueve por el encuentro personal con las cosas nuevas que no entendemos, no conocemos o no sabemos hacer y por las ganas de dominarlas. De ese esfuerzo nacen muchas de las respuestas que los adultos consideran originales o creativas en los niños. La superación de la prueba y las felicitaciones de los adultos llenan al niño de satisfacción y lo ponen en las mejores condiciones para seguir en la empresa y pasar a mayores dificultades. Ése es el itinerario necesario para el crecimiento de un niño, el recorrido a través del cual la mujer y el hombre sientan las bases sobre las que construir su historia futura.

Si una protección exagerada impide al niño toda experiencia personal y todo nivel de riesgo, entonces su desarrollo está en peligro. Un ejemplo es el de la autonomía de movimiento: los niños van acompañados de la mano hasta los diez o doce años y a los catorce les regalan una motoneta. El salto es enorme, las ganas de libertad también, mientras que pocas y pobres son las herramientas de control del espacio de los obstáculos, de las propias capacidades y de los propios límites. A menudo esta absurda mezcla de elementos contradictorios produce desastres. El niño, puesto en condiciones ambientales favorables, sabe evaluar las dificultades y las afronta en la medida y en la manera que más le conviene y le corresponde. Sobre las pruebas superadas en los diversos sectores construye sus capacidades, sus defensas, su personalidad.

¹ Antoine De Saint-Exupéry, *El principito*, traducción de Gabriela Villalba, Boulogne, Estrada, 2015, p. 93.

El derrumbe de las autonomías infantiles es uno de los efectos más clamorosos y más preocupantes de los rápidos cambios ambientales que en las últimas décadas han comprometido la supervivencia de las ciudades. El proyecto “La ciudad de los niños” adopta como uno de sus objetivos prioritarios el de restituir autonomía de movimiento a los niños con la convicción de que en la calle los niños pueden crecer mejor y regenerar la ciudad.

Proponemos al niño como figura “incómoda” porque reclama cosas que los adultos no queremos conceder, proponemos al niño como prototipo de una ciudad que debe cambiar.

La situación italiana y de la Región del Lacio. La movilidad infantil autónoma se derrumbó: éste es uno de los aspectos que más ha sentido la transformación de la ciudad, en el sentido del aumento vertiginoso del tránsito vehicular privado y de la ocupación masiva del espacio público por parte de automóviles y motos.

Según los datos internacionales (Hillman, Adams & Whitelegg, 1990), en 1971 el 80% de los niños ingleses de entre siete y quince años eran libres de ir a la escuela solos sin compañía de un adulto, porcentaje que descendió drásticamente al 9% hacia fines de los años 80. En Italia, en 2002, el porcentaje de niños que iban a la escuela solos era del 11% (Tonucci *et al.*, 2002). Más recientemente, los datos de una investigación internacional, promovida por el PSI de Londres,² en la que el grupo de investigación del proyecto internacional “La ciudad de los niños” participó como único socio italiano, ponen a Italia en el penúltimo puesto en la clasificación de la movilidad autónoma. Los datos de la investigación conducida en Italia sobre el nivel de movilidad autónoma de niños y jóvenes³ evidenciaron una condición de autonomía infantil en creciente disminución. Va a la escuela en automóvil el 68,2% de los niños de la escuela primaria y el 57,6% de la secundaria,

² El coordinador y responsable científico de la investigación es el Policy Studies Institute, uno de los más importantes institutos ingleses de investigación, nacido en 1978 y desde 2009 parte de la Universidad de Westminster, Londres.

³ Las ciudades identificadas de la muestra son cinco: Roma (centro de la ciudad); Bari (urbana); Guidonia Montecelio (Provincia de Roma, suburbana); Desio (Provincia de Monza y Brianza, ciudad pequeña); Misinto (Provincia de Monza y Brianza, rural). La muestra de la investigación está constituida por 807 niños y jóvenes (y sus respectivos padres), de escuela primaria y ciclo básico de la secundaria, de los cuales 468 individuos pertenecen a la escuela primaria y 339 al ciclo básico de la escuela secundaria.

mientras que sólo el 7% de los niños de la escuela primaria y el 32,7% de la secundaria van a la escuela solos y/o con un coetáneo. Esto se verifica a pesar de que la mayor parte de los niños de la muestra vive cerca de la escuela a la que asiste (Alietti, Renzi *et al.*, 2011).

La desaparición de la autonomía de movimiento, y por lo tanto de la posibilidad de que las niñas y los niños vivan experiencias personales, trae graves consecuencias:

- imposibilidad de vivir la experiencia fundamental del juego (experiencia cognitiva primordial);
- imposibilidad de realizar una actividad física adecuada, con el consiguiente perjuicio para la salud, primero de todos la obesidad infantil;
- imposibilidad de adquirir reglas y construir instrumentos *de control y de reacción al riesgo*;
- imposibilidad de enfrentar riesgos adecuados a la edad y consiguiente acumulación de la necesidad de experimentarlos, que sólo podrá satisfacerse en la adolescencia provocando a menudo consecuencias peligrosas (acoso, vandalismo, abuso de alcohol y drogas, accidentes de moto y de auto, suicidios).

La desaparición de los niños que se desplazan solos por los espacios públicos de la ciudad priva a la propia ciudad del aporte de control social y de construcción de cuidado y de actitudes solidarias y participativas que la presencia de los niños produce espontáneamente.

Para tener un conocimiento adecuado de la situación real de la autonomía de los niños en las comunas de la Red regional, el CNR realizó en 2017 una investigación sobre el nivel de autonomía de movimiento de los niños y sus padres en la escuela primaria y el ciclo básico de la secundaria.

El estudio involucró una muestra de 1753 niños de cinco municipios de la Región del Lacio: Casperia (Provincia de Rieti), Genazzano (Provincia de Roma), Formia (Provincia de Latina), Subiaco (Provincia de Roma), Vasanello (Provincia de Viterbo).

La encuesta sobre la movilidad autónoma de los niños se produjo mediante el suministro de un cuestionario que preguntaba a los propios niños y a sus respectivos padres con qué frecuencia (nunca, muchas veces o siempre) podían ir a algunos lugares de su barrio sin acompañamiento de adultos y cómo hacían el recorrido casa-escuela,

indicando una de cuatro posibilidades: sin acompañamiento de adultos (solos), acompañados por adultos, acompañados en automóvil y con el transporte escolar.

Además, el cuestionario preguntaba qué dificultades hacían difícil o imposibles estas experiencias de autonomía y la percepción de la peligrosidad de algunos lugares de la ciudad.

Respecto al recorrido casa-escuela, la investigación revela que en total, según lo que declaran los niños, el 19,7% va solo, el 14,7% va a pie acompañado por un adulto, el 21,6% va en transporte escolar, el 44% usa el automóvil.

Naturalmente, son fuertes las diferencias vinculadas con la edad: con el incremento de la edad la autonomía aumenta constantemente, los chicos de la escuela media inferior son más autónomos que los de la primaria: en el recorrido de ida se pasa del 6,5% (escuela primaria) al 32,2% (escuela secundaria).

No se registran diferencias significativas entre varones y mujeres, contrariamente a la previsible autonomía mayor de los varones, mientras que son significativas las diferencias vinculadas con el nivel cultural y la profesión de los padres.

Considerando el título de estudios de los padres, resulta que los que tienen título de estudios más altos (secundario o universitario) conceden a sus hijos menor autonomía y los acompañan en automóvil en porcentaje mayor respecto a los de título de estudios más bajos (hasta el de la media inferior); esto se evidencia tanto en las respuestas de los niños como en las de los padres. El título de estudios de los padres incide también en el uso del transporte escolar: si el título es bajo, aumenta el uso del transporte.

Considerando la profesión, resulta que, en el recorrido de ida, los padres con profesión medio-alta conceden menor autonomía a los hijos y los acompañan en automóvil en porcentaje mayor respecto a los de profesión medio-baja; esto se verifica tanto en las respuestas de los niños como en las de los padres.

En el recorrido de regreso, el uso del automóvil se mantiene alto para los padres con profesión medio-alta, aunque aumenta el porcentaje de niños que vuelven solos. La profesión de los padres incide también en el uso del transporte escolar: si la profesión es medio-baja, aumenta el uso del transporte.

La autonomía en el recorrido de ida a la escuela y de regreso a casa se correlaciona positiva y significativamente con todas las autonomías

de *desplazamiento por el barrio*. Esto se verifica tanto en las respuestas de los niños como en las de los padres.

La autonomía en el recorrido casa-escuela se correlaciona significativamente con *acciones de autonomía cotidiana*: los niños que declaran lavarse, vestirse, prepararse el desayuno y la mochila solos van a la escuela en un porcentaje de autonomía mayor respecto a los que declaran no hacer esas cosas.

La autonomía en el recorrido casa-escuela se correlaciona con la *puntualidad*: los niños que van a la escuela solos declaran llegar a la escuela SIEMPRE puntuales; los que van a la escuela en automóvil declaran NO llegar SIEMPRE puntuales. Este dato surge también de las respuestas de los padres.

La posesión de celular declarada por los niños se correlaciona significativamente con la autonomía: los niños que van a la escuela solos declaran tener celular en un 24,5%, y no tenerlo el 6,7%. Esa correlación es significativa para los niños de la escuela primaria y para el recorrido de ida, mientras que para los de la secundaria la posesión de celular es independiente del nivel de autonomía.

De estos datos podemos extraer algunas consideraciones.

Ir a la escuela solo, algo que hasta hace pocos años se consideraba un comportamiento habitual y normal, se considera hoy prácticamente imposible.

El nivel de autonomía indicado por los padres es siempre inferior al declarado por los niños. No tenemos una medida objetiva y, por lo tanto, no podemos evaluar cuál de las indicaciones es más confiable, pero podemos deducir que los padres piensan que es bueno que la autonomía de los hijos sea lo más baja posible, mientras que los niños desean una autonomía mayor que la que logran conseguir. Esto se demuestra por las diferencias vinculadas con el nivel cultural y la profesión de los padres.

La autonomía de los niños se corresponde con el nivel cultural y social de sus familias: mientras más preparados culturalmente están los padres y más pertenecen a contextos sociales desarrollados, más pierden autonomía los niños, exactamente como la autonomía de movimiento de los niños se reduce proporcionalmente al aumento de autonomía de movimiento de los padres.

De manera menos provocativa, podemos decir que los datos reunidos demuestran que se está modificando profundamente y de modo preocupante la definición del papel de padre. Mientras que hace algu-

nas décadas se consideraba un deber del buen padre desprender de sí a sus hijos y construirles la autonomía, hoy se considera un buen padre al que no pierde nunca de vista a su hijo o en cualquier caso no lo deja nunca solo, sin un adulto que lo controle. Y como todo cambio cultural, se afirma al principio en las categorías más cultas y socialmente más elevadas.

Los datos surgidos atestiguan también que la autonomía de los niños crece constantemente con el aumento de la edad, como siempre sucedió, pero hoy con enorme retraso, que produce algunas consecuencias graves en el desarrollo del niño y en la relación parental.

Se vienen abajo momentos rituales por los cuales se garantizan algunos tránsitos y algunas liberaciones del control familiar. La tutela directa de los padres tiende a prolongarse toda la adolescencia y a veces a seguir durante la primera juventud, creando situaciones paradójicas y dañinas.

No es difícil imaginar qué peligro puede constituir la libertad repentina y total que un medio de transporte ofrece a los niños que no han podido desarrollar competencias adecuadas de organización espacial y de prevención con respecto a los obstáculos.

La autonomía de movimiento de los niños casi ha desaparecido en las edades más importantes para su desarrollo, para la elaboración de estructuras cognitivas espacio-temporales, para la construcción de mecanismos de defensa adecuados respecto a las dificultades ambientales y para el reconocimiento de las seguridades necesarias para los sucesivos niveles de autonomía.

La principal razón que justifica una actitud obsesivamente protectora de los padres es la peligrosidad del ambiente exterior (“la ciudad no lo permite”, dicen). Por eso aumentan las formas externas de control y de tutela. Aumenta la cantidad de niños a quienes se les da el celular para saber en todo momento dónde se encuentran. La hipótesis dominante es que la seguridad del hijo se puede y debe garantizar desde el exterior, por parte del padre o de un adulto al que se confía al niño, en vez del desarrollo progresivo de capacidades y de instrumentos que el niño mismo construye enfrentándose con la realidad exterior.

Frente a esta situación infantil, considerada normal e incluso deseable por los adultos, los niños de Fano, interrogados sobre por qué les gustaría tanto ir solos a la escuela, contestaron muchas veces: “Porque así podemos hablar entre nosotros”.

Una respuesta simple y a la vez desconcertante. Significa que todo lo que la ciudad organiza para los pequeños, desde el deporte a la ludoteca, desde las fiestas a los museos para niños, no logra satisfacer su necesidad más elemental de comunicación.

La ciudad, por lo tanto, tiene la gran responsabilidad de impedir a una parte importante de sus ciudadanos la posibilidad de satisfacer un derecho fundamental: el de utilizar sin dificultad ni peligro los espacios públicos para vivir sus propias exigencias de intercambio y de juego.

Es por eso que Federico, un niño del Consejo de los niños de Roma, delante del intendente y del concejo deliberante dijo: “Queremos de esta ciudad el permiso para salir de casa”.

Historias de autonomía normal

Concluamos esta parte introductoria del Manual con una pequeña antología de casos de autonomía encontrada o negada, recolectados en estos años. Algunos de estos ejemplos se verán citados otra vez en el texto, pero nos gusta presentarlos todos juntos para sugerir a los lectores que continúen esta recolección y utilicen los casos concretos recogidos en los encuentros con las familias y los funcionarios.

Federico de Roma, seis años

Federico es un niño romano de seis años. La escuela no le queda muy lejos de la casa, pero hay que cruzar una calle con mucho tránsito, por lo cual la mamá lo acompaña a la mañana y va a buscarlo a la salida. Un día la mamá no se presenta al término de las clases. Federico la espera un poco y luego decide que puede volver a su casa solo. En la casa encuentra al padre que, sorprendido, le pregunta por la mamá. “*Mamá no vino*”, responde el niño. “*¿Y cómo hiciste para volver a casa solo?*”, replica el padre entre sorprendido y preocupado. Y Federico: “*Fui hasta el semáforo, esperé que se pusiera verde y después me puse al lado de un señor que cruzaba y crucé con él, después vine a casa*”.

Nicolaj, niño moldavo

Nicolaj es un niño moldavo, él también tiene seis años y vive en una pequeña ciudad del Véneto. La mamá lo acompaña el primer día de escuela y le explica a la maestra que el niño volverá a su casa solo

porque ella trabaja. Terminadas las clases, la maestra saluda a Nicolaj, que se dirige fuera de la escuela, pero pasan unos pocos minutos y una colega de la maestra se presenta en el aula con Nicolaj de la mano, diciendo: “¿Éste es tuyo? ¡Te lo traje de vuelta porque estaba saliendo de la escuela solo!”. Nicolaj está preocupado. La maestra lo alienta diciendo que van a esperar a que las maestras se hayan ido y luego él podrá irse a la casa. El niño vuelve a salir. La maestra, después de haber ordenado sus cosas, está saliendo del aula cuando llega una mamá con Nicolaj de la mano: “Señora maestra, encontré a este chico solo por la calle y pensé en traérselo de vuelta”, dice. Nicolaj llora porque empieza a tener miedo de no poder volver más a su casa. La maestra le agradece a la mamá y consuela a Nicolaj. Lo hace esperar un poco y luego le dice que se vaya a la casa. La maestra está saliendo en su auto cuando se presenta un policía municipal con Nicolaj de la mano: “Señora maestra, lo vi solo, lejos de la escuela, y lo traje de vuelta”. Nicolaj llora desesperado. La maestra lo tranquiliza y le explica la situación al policía. El policía escucha atentamente y al final concluye: “¡Entiendo, a este chico lo acompaño yo a la casa!”.

Chicos de Prato

A los alumnos de una escuela media de Prato les habían pedido que dibujaran el recorrido casa-escuela. Todos los niños habían dibujado un solo recorrido, excepto uno que había dibujado cinco itinerarios distintos. La explicación es simple. Se trataba de un niño criado por una familia muy rígida que le impedía salir, salvo para ir a la escuela. Y entonces los viajes a la escuela se habían convertido para él en la única evasión posible, una actividad de exploración de la ciudad, de experiencias nuevas, cambiando sus itinerarios lo más posible.

Una niña de Gabicce

Una niña de Gabicce de tercer grado contó su “odisea” cotidiana en una asamblea de padres. En respuesta a la iniciativa “A la escuela vamos solos”, le pidió a la madre si podía ir a la escuela en bicicleta. La madre la siguió en auto el primer día verificando que se las arreglaba bien y luego, en los días siguientes, fue sola. El problema cotidiano fue cruzar la calle principal, muy transitada. La niña bajaba de la bicicleta y cruzaba a pie por el cruce peatonal, pero los

autos no se detenían. Y declaró desconsolada: “*La única vez que me acuerdo que me dejaron cruzar era un auto extranjero*”.

Una madre de Boloña

“Después de oírlo hablar a usted en Boloña, junté coraje y desde entonces le permití a mi hijo Pietro, que tiene diez años, ir a la escuela solo. Esta novedad en su vida consolidó su autoestima, lo hizo de pronto más consciente de sus capacidades y sus responsabilidades. Me sentí importante, fundamental en la vida de mi hijo, porque por fin estaba en condiciones de hacer que él pudiera sentirse autosuficiente, sin la mamá, sin el papá allí para controlarlo, guiarlo, sugerirle. Pienso que es sólo un primer paso hacia la autonomía, de movimiento y de pensamiento. Me puso contenta que se haya dado cuenta de que él también puede confiar en nosotros” (carta de una mamá de Boloña después de una conferencia sobre la autonomía de los niños).

Una directora de escuela romana

“Los niños estuvieron muy contentos de ir a la escuela solos porque pudieron hablar más entre ellos, hacer nuevas amistades, pero sobre todo descubrieron un tejido social que antes era invisible; descubrieron un barrio que se puso a su disposición; descubrieron, además de los padres, a otros adultos de la ciudad dispuestos a ayudarlos, a saludarlos, a darles seguridad”.

Una niña que lloraba

En una ciudad de entre las primeras en poner en marcha la experiencia “A la escuela vamos solos”, una niña estaba esperando a la mamá en el lugar de encuentro, pero la mamá no llegaba (tal vez se había olvidado o había tenido contratiempos). La niña lloraba. Un señor que la conocía se detuvo a consolarla y le propuso acompañarla en el auto hasta la casa para esperar a la mamá. Cuando la mamá llegó a la casa, se enojó mucho con el señor amable y no mandó más a la niña sola a la escuela.

Una niña de Barcelona ya grande

“El recorrido era breve y sencillo, pero el tráfico, como en cada barrio de la ciudad, era excesivo. Por este motivo no encontraba nunca el momento justo para que los niños fueran solos a la escuela

*no obstante estuviéramos tan cerca. A mí me hubiera gustado que volvieran a casa para comer, pero no tenía suficiente tiempo para salir del trabajo, pasar a recogerlos, sentarme con ellos en la mesa y dejarlos de nuevo puntualmente en la escuela para las clases de la tarde. Así que ellos comían en el comedor de la escuela y yo en casa en la cocina. Un día, mientras tomaba el café, he oído que la puerta de casa se estaba abriendo. Un escalofrío me ha atravesado desde la cabeza hasta los pies. No esperaba a nadie y las únicas personas que tenían las llaves de casa estaban de viaje. No sabía qué hacer. Al final he decidido afrontar la situación y, asomando la cabeza por el pasillo, he visto a mi hija de siete años que me saludaba con cariño. ‘Pero...’, le he dicho entre el incrédulo y la sorpresa, ‘¿y tú que haces aquí?’. ‘Sabes’, me ha contestado la niña, ‘había olvidado una libreta y como recordaba que el portero tenía una llave de casa, he decidido venir a casa y recogerla’. Como si no pasara nada, la niña ha ido a recoger su libreta, me ha dado un beso y ha salido con la llave del portero en la mano. Yo no he tenido ni el tiempo ni la capacidad de reaccionar, he seguido los movimientos rápidos de mi hija y, sin saber cómo, me encontraba de nuevo con la taza de café pensando, por primera vez, que mi hija se había hecho grande”. (Eulalia Bosch, *¿Quién educa a quién? Educación y vida cotidiana*, Barcelona, Laertes, 2003, pp. 17-18).*

Primera parte

A la escuela vamos solos

Una propuesta difícil

El proyecto “A la escuela vamos solos” es una propuesta operativa, posible pero compleja, que, a través de la restitución a los niños de una adecuada autonomía motriz, invita a las ciudades a empezar el largo recorrido hacia una movilidad más justa y compartida.

Se invita a los niños de las escuelas primarias, de seis a diez años, a ir a la escuela a pie con sus compañeros, sin acompañamiento de adultos.

Se podía proponer a los padres dejar salir a los niños a la tarde para que pudieran encontrarse con los amigos y jugar con ellos libremente, pero la respuesta habría quedado en lo individual, con el tiempo y el espacio difícilmente previsible y controlables.

En el trayecto casa-escuela, en cambio, los niños van juntos, en un tiempo previsible, en un recorrido corto, que se repite todos los días y sobre el que pueden imaginarse intervenciones de mejora y de mayor seguridad. Las investigaciones realizadas nos dicen que, una vez conquistada la autonomía de movimiento en el trayecto casa-escuela, los niños tienden a conquistar también otras formas de autonomía por la tarde, para ir al negocio, a casas de amigos, al gimnasio, a la parroquia.

Pero entonces, ¿por qué una experiencia que todos los adultos de hoy vivieron de niños es tan difícil de permitir a sus hijos?

La mayor parte de los padres considera que sería justo darles más libertad a los hijos, pero que las condiciones sociales y ambientales no lo permiten.

A partir de las experiencias que hemos madurado durante estos años, es evidente que el desarrollo de la movilidad autónoma de los niños está limitado no tanto por la peligrosidad real del ambiente, sino en especial por la percepción del riesgo que tienen los padres.

Para dar una respuesta adecuada a la necesidad de autonomía, de confianza, de experiencias verdaderas por parte de los más pequeños, los adultos deben recibir ayuda: por un lado, para superar el miedo a los peligros externos, tomando consciencia de que se los considera mayores de lo que son en realidad, y, por el otro, para revalorizar las capacidades de sus hijos, que casi siempre se subestiman.

La iniciativa “A la escuela vamos solos” es difícil de realizar precisamente porque debe combatir contra un doble miedo de los padres: el miedo al peligro físico representado por el tránsito automovilístico y el miedo al peligro moral representado por las personas peligrosas, malintencionadas, representadas de manera emblemática por la aterro-
rante figura del pedófilo.

En lo que respecta al primer punto, las limitaciones de autonomía se deben más al miedo de los adultos que a las reales incapacidades de los niños frente a los peligros del tránsito. A los accidentes viales, por ejemplo, los consideran como los acontecimientos más probables. Por el contrario, estudios recientes indican que el mayor número de accidentes automovilísticos mortales que involucran a niños son los que suceden cuando van en auto con sus padres.

El tránsito

El verdadero peligro para los niños peatones, y para los peatones en general, no son los accidentes, sino el tránsito que asfixia nuestras ciudades. Los funcionarios tratan de introducir mejoras facilitando la movilidad automovilística, ampliando las calzadas, colocando semáforos inteligentes, creando estacionamientos subterráneos. Se trata de medidas que, aunque producen beneficios temporarios, contribuyen a aumentar después el tránsito empeorando cada vez más la movilidad peatonal.

La verdadera alternativa es que la calle vuelva a ser la parte fundamental de la ciudad que permite a los ciudadanos trasladarse a pie, encontrarse, conocerse, ayudarse; que permite a los niños pasear, jugar, ir a la escuela, hacer las compras, buscar a un amigo. Eso necesitan los ciudadanos para volver a sentirse miembros de una comunidad, eso necesita la ciudad para volver a ser un ambiente vivible, sano, sostenible. Los niños por la calle obligan a dar vuelta las jerarquías, obligan a intervenciones que favorecen la seguridad y disminuyen la circulación, al menos en el interior de los barrios. Ésta es la elección que desde hace muchos años ha hecho la mayoría de los países europeos y que está dando buenos resultados.

En esta línea se inserta la propuesta sólo aparentemente banal de invitar a los niños a ir a la escuela solos sin acompañamiento de adultos y que obliga a todos los habitantes del barrio a modificar algunos aspectos de sus comportamientos.

Las familias superarán los temores relacionados con el tránsito automovilístico si los funcionarios hacen todo lo que está en su poder

para hacer más segura de veras la ciudad. Se podrán aplicar las normas que tutelan a los peatones, por ejemplo velar por el respeto del artículo 191.⁴ Se podrán realizar los cambios estructurales que favorezcan a peatones y ciclistas, como alternativa a los que desde siempre han favorecido a los automovilistas. Algunos ejemplos interesantes de estas intervenciones son las veredas continuas sin interrupciones para entrada de vehículos (serán los autos los que suban a la vereda para entrar); los cruces peatonales elevados, al nivel de las veredas, de modo que constituyan un recorrido continuo y privilegiado incluso para las categorías más débiles; los semáforos con tiempos favorables a los peatones; las zonas de tránsito limitado; los obstáculos para impedir el estacionamiento de autos.

Será determinante para hacer entender a la mayoría de los ciudadanos lo importante, y ventajoso para todos, de esta experiencia que involucra y une a diversos sectores de la administración pública.

Los peligros sociales

En lo que respecta al segundo gran miedo de los adultos, el de los pedófilos, es bueno recordar que está fuertemente condicionado y amplificado por los medios de comunicación, y está incluso mal presentado, porque sabemos que la violencia contra los niños existe pero se concreta, en la inmensa mayoría de los casos, “dentro” y no “fuera”. No la perpetran desconocidos, sino familiares o personas en las que el

⁴ Art. 191 del Nuevo Código vial italiano (*Codice della strada*). Comportamiento de los conductores con respecto a los peatones:

1. Cuando el tránsito no está regulado por agentes o por semáforos, los conductores deben dar prioridad, disminuyendo la velocidad y si es necesario deteniéndose, a los peatones que transitan por los cruces peatonales. Los conductores que giran para entrar en otra calle a cuyo ingreso se encuentra un cruce peatonal deben dar la prioridad, disminuyendo la velocidad y si es necesario deteniéndose, a los peatones que transitan por ese mismo cruce, cuando a éstos no les esté vedado el paso.
2. En las calles desprovistas de cruces peatonales, los conductores deben permitir al peatón, que ya haya comenzado el cruce ocupando la calzada, llegar al lado opuesto en condiciones de seguridad.
3. Los conductores deben detenerse cuando una persona con capacidades motoras reducidas o en silla de ruedas, o provista de bastón blanco, o acompañada por un perro guía, o reconocible en cualquier caso de otro modo, cruza la calzada o se prepara para cruzarla, y en cualquier caso deben prevenir situaciones de peligro que puedan derivar de comportamientos incorrectos o torpes de niños o de ancianos, cuando sea razonable preverlos en relación con la situación de hecho.
4. Quienquiera que viole las disposiciones del presente artículo está sujeto a la sanción administrativa del pago de una suma de € 167 a € 666.

niño confía: sobre todo los padres, luego los parientes cercanos, luego los docentes, los instructores, etc. Casi nunca entran los extraños en este juego perverso, y por eso es muy grave educar a los niños en la desconfianza a los desconocidos. Favoreciendo el surgimiento de este tipo de miedo, destruimos su capacidad de enfrentar la realidad de manera autónoma y los volvemos totalmente dependientes de sus padres.

La directora de una escuela romana, describiendo la experiencia “A la escuela vamos solos”, cuenta: *“Los niños estuvieron muy contentos de ir a la escuela solos porque pudieron hablar más entre ellos, hacer nuevas amistades, pero sobre todo descubrieron un tejido social que antes era invisible; descubrieron un barrio que se puso a su disposición; descubrieron, además de los padres, a otros adultos de la ciudad dispuestos a ayudarlos, a saludarlos, a darles seguridad”*.

Es preocupante la difundida convicción de que la seguridad de un hijo no se debe a un proceso que él mismo tiene que construir, sino que tiene que ser heterodirigida, garantizada desde afuera, por el padre. Si están convencidos de que ésa es la mejor estrategia para proteger a un hijo, irán al encuentro de graves desengaños cargados de un notorio sentido de culpa.

Federico es un niño romano de seis años. La escuela no le queda muy lejos de la casa, pero hay que cruzar una calle con mucho tránsito, por lo cual la mamá lo acompaña a la mañana y va a buscarlo a la salida. Un día la mamá no se presenta al término de las clases. Federico la espera un poco y luego decide que puede volver a su casa solo. En la casa encuentra al padre que, sorprendido, le pregunta por la mamá. *“Mamá no vino”*, responde el niño. *“¿Y cómo hiciste para volver a casa solo?”*, replica el padre entre sorprendido y preocupado. Y Federico: *“Fui hasta el semáforo, esperé que se pusiera verde y después me puse al lado de un señor que cruzaba y crucé con él, después vine a casa”*.

Federico pudo inventarse solo la creativa solución de tomar en préstamo a un papá que le diera seguridad para cruzar la calle, porque en su familia probablemente nadie le había enseñado a desconfiar de los desconocidos. Sólo así pudo hacerse ayudar a resolver el problema por el ignoto señor.

Bien distinta es la situación creada con la niña que lloraba porque la madre no llegaba a la cita. El señor que se detuvo a consolarla y a resolver la situación se comportó como debería hacerlo cualquiera de nosotros, mientras que en cambio la mamá de la niña se enojó. Probablemente se mezclaron el fantasma del pedófilo con la culpa de

no haber llegado puntual a la cita y, en lugar de ser agradecida con un vecino que había resuelto un malestar de la niña, prefirió quitarle a la hija la libertad concedida y acompañarla todos los días a la escuela.

Una mamá, después de escuchar una conferencia de Francesco Tonucci sobre la autonomía de los niños en la Universidad de Boloña, le escribe esto:

“Después de oírlo hablar en Boloña, junté coraje y desde entonces le permití a mi hijo Pietro, que tiene diez años, ir a la escuela solo. Esta novedad en su vida consolidó su autoestima, lo hizo de pronto más consciente de sus capacidades y sus responsabilidades. Me sentí importante, fundamental en la vida de mi hijo, porque por fin estaba en condiciones de hacer que él pudiera sentirse autosuficiente, sin la mamá, sin el papá allí para controlarlo, guiarlo, sugerirle. Pienso que es sólo un primer paso hacia la autonomía, de movimiento y de pensamiento.

Me puso contenta que se haya dado cuenta de que él también puede confiar en nosotros”.

Se trata de ayudar a las familias a superar el miedo, a entender que los peligros son inferiores a lo que temen. Se trata de ayudar a descubrir que sus hijos son más grandes y más capaces de lo que hasta ahora sospecharon. Como escribía de su hija Eulalia Bosch: *“...me encontraba de nuevo con la taza de café pensando, por primera vez, que mi hija se había hecho grande”*. Éste es un gran regalo que se han hecho a sí mismos los adultos y un acto de justicia respecto a sus niños. Decirle a un hijo, como hizo la mamá de Boloña: “Desde mañana vas a ir a la escuela solo” es probablemente el más lindo regalo que puede hacerle un padre.

Y entonces adultos y niños se darán cuenta de que la ciudad ya no es un enemigo sino un recurso importante.

Difícil pero necesaria

Podemos considerar necesaria la propuesta de restituir mayor autonomía de movimiento a los niños porque interesa a todas las categorías sociales y constituye una de las pocas propuestas capaces de conseguir resultados reales respecto a un problema enorme como el del tránsito automovilístico, por un lado, y de los derechos de los peatones, por el otro.

Interesa a los niños

Ya se dijo bastante, en la introducción, sobre cómo los niños perdieron casi por completo su movilidad autónoma en la ciudad de hoy y cuán grave es esta pérdida para su correcto y completo desarrollo. Con frecuencia los padres, que obviamente se dan cuenta de lo distinta que es la vida de sus hijos respecto a la que vivieron ellos a la misma edad, adoptan una actitud resignada como frente a algo que supera sus posibilidades y entonces, por una parte, consideran su pasada libertad de niños como un lujo que hoy ya no se puede conceder y, por la otra, piensan que pueden compensar esa ausencia con todos los objetos que la producción comercial ofrece con generosidad y pertinencia: juguetes, televisores, computadoras, internet, para que los niños puedan “estar bien” incluso solos. Pero eso a los niños no les alcanza. Para hacerse grandes de manera correcta necesitan salir de la casa solos, buscarse amigos que no sean necesariamente los compañeros de grado o los hijos de los amigos de los padres y jugar con ellos explorando el ambiente, descubriendo cosas nuevas, superando obstáculos, enfrentando riesgos. En suma, necesitan jugar y para jugar hace falta cierto nivel de libertad.

Interesa a las familias

Las familias viven mal esta situación. Se habla desde hace tiempo de las “madres taxistas” para indicar el excesivo tiempo que muchas madres tienen que dedicar a acompañar a los hijos a la escuela, ir a buscarlos, acompañarlos a las actividades de la tarde y esperarlos. A veces también contribuye a esa tarea el padre y entonces hay que pensar complicados calendarios, sustituciones de último momento, llamadas

telefónicas continuas, para llegar a veces a malentenderse y no presentarse a la cita con el niño. A veces este accidente se convierte en un involuntario regalo que le permite al niño una aventura inesperada, como en el citado caso de Federico de Roma.

Pero si las familias se dan cuenta de que una movilidad autónoma de sus hijos no es un lujo al que se puede renunciar diciendo como máximo un afligido “lamentablemente”, sino una necesidad irrenunciable, entonces su actitud deberá cambiar y deberán empezar a estudiar cómo se puede satisfacer esta exigencia.

Como es difícil dar soluciones individuales y privadas a un problema así, será muy importante que a las familias les llegue una propuesta orgánica y calificada, sostenida por diversos sectores de la ciudad.

Interesa a la ciudad

La ciudad moderna lucha desde hace tiempo contra un enemigo paradójico: el tránsito. Uno de los problemas más graves y urgentes que deben enfrentar un intendente y su concejo es cómo disminuir la presión de los autos privados sobre la vida de la ciudad. Paradójico, porque el tránsito es el fruto del uso del automóvil, un instrumento de ayuda fundamental para el hombre moderno. Esta ayuda fundamental está volviendo el aire irrespirable y anunciador de graves enfermedades, ensuciando y corrompiendo monumentos milenarios, anulando el espacio público, volviendo imposible el desplazamiento peatonal, en especial para los más débiles y los más pequeños, produciendo un ruido difícil de soportar. Las ciudades hasta ahora intentaron resolver los diversos problemas que presenta esta incómoda ayuda del hombre con la construcción de estacionamientos donde antes había plazas, con estacionamientos subterráneos, pavimentos no ruidosos (renunciando a menudo a los pavimentos históricos), con infinitos carteles que regulan las obligaciones y las prohibiciones contaminando visualmente nuestras ciudades históricas. Pero más problemas se resuelven y más aumenta el número de autos en circulación; los beneficios terminan rápido y las ideas y los recursos se agotan.

Este proyecto, dentro de sus posibilidades, quiere sugerir un recorrido alternativo: no partir de las exigencias de los autos, sino de las de las personas, y en particular de las de los niños de poder moverse por su ciudad para ir a la escuela.

Si los niños van a la escuela sin acompañamiento de adultos, muchos autos evitarán moverse en esas horas. Si los niños se mueven solos

por las calles de los barrios, su presencia constituirá un importante disuasivo de la velocidad y de las malas costumbres de los automovilistas. Si los niños circulan con autonomía, los ciudadanos del barrio se preocuparán por ellos, velarán por su indemnidad creando un nuevo vecindario, nuevas formas de preocupación social y de solidaridad.

Probablemente éste sea el camino justo para enfrentar también el segundo gran problema de la ciudad de hoy, la seguridad, confiándolo no tanto a la defensa (más policía, más cámaras y puertas blindadas) sino a las personas y en especial a los niños por la calle (valga por todas la experiencia emblemática de los “Corredores escolares” de Buenos Aires referida en las Experiencias).

Interesa a la escuela

La escuela sufre por la falta de autonomía de sus alumnos. Según las indicaciones unánimes de los pedagogos y según lo prescrito por los programas ministeriales, toda acción educativa escolar debería empezar por los conocimientos que los alumnos ya poseen. La escuela no debería ser, por lo tanto, el lugar donde se desarrolla un programa redactado por los docentes, sino el lugar donde los conocimientos, las experiencias y las capacidades de cada alumno se encuentran con las de los demás para desarrollarse en el cotejo y en la profundización. El hecho grave es que los alumnos de hoy ya no tienen experiencias personales y por lo tanto, en cierto sentido, tampoco conocimientos e ideas propias. Su día está siempre programado, guiado y controlado por adultos, o bien definido por la televisión. Los alumnos de un grado hacen más o menos las mismas actividades vespertinas y ven más o menos los mismos programas de televisión. ¿Qué pueden llevar de original y de intrigante a la escuela?

Por otra parte, los niños necesitan mayor movilidad autónoma y sería natural y justo que la escuela se alinee de su parte para promover y defender esta necesidad.

La escuela por lo tanto puede, y tal vez debe, hacer propia la propuesta del recorrido autónomo de los niños de la casa a la escuela y de la escuela a casa.

Posible en ciertas condiciones

Para empezar este recorrido virtuoso de restituir a los niños la movilidad autónoma a partir del trayecto casa-escuela, hace falta programar un trabajo que involucra a diversos componentes sociales y requiere por parte de todos convicción y compromiso. Por eso la experiencia se vuelve compleja, pero si al final consigue un resultado positivo, trae a la ciudad cambios reales y muy superiores a la satisfacción de los niños por la pequeña autonomía conquistada, y trae a su vida y a la de sus familias cambios mucho más importantes que los pocos minutos de libertad obtenidos.

La experiencia tendrá éxito cuando los padres reconozcan que ir a la escuela solo es posible y las dificultades y los riesgos que implica son aceptables para sus hijos.

Es necesario, por lo tanto, involucrar a las familias desde un principio, convencerlas totalmente de la experiencia y formar un comité para el estudio de las iniciativas que es necesario tomar para identificar los mejores recorridos, para resolver los puntos críticos y vencer las resistencias de los más reacios.

Las experiencias que estamos siguiendo desde hace más de diez años nos dicen que, además de las familias, son dos los protagonistas indispensables que pueden hacer posible y provechosa esta experiencia: el gobierno local y la escuela. Un tercer protagonista puede entrar con éxito en juego: el pediatra.

El papel del gobierno local

Los niños, sin embargo, sólo podrán volver por la calle si el gobierno local quiere y sabe apostar por esta iniciativa. El intendente invita a los niños a ir a la escuela a pie y sin acompañamiento de los padres porque piensa que tienen ese derecho y esa importante necesidad de autonomía. Lo hace porque no considera aceptable que la ciudad sea un ambiente hostil a los ciudadanos más pequeños y que les impida moverse con autonomía. Lo hace porque está convencido de que es necesario tener a los niños en la calle para moderar los comportamientos de los adultos y rencontrar un clima de responsabilidad y de

cooperación. Si el intendente y sus colaboradores están convencidos de eso, entonces estarán atentos y preocupados por responder operativamente a los pedidos de los niños para hacer más seguros sus desplazamientos a pie.

Los niños piden que los autos se detengan ante los cruces peatonales, que las veredas sean el camino de los peatones, que los cruces sean seguros. Los niños deben ser escuchados y las obras deben realizarse en tiempos compatibles con las expectativas. Si hay dificultades objetivas, es importante explicárselas. Los niños saben bien que no se puede conseguir todo y enseguida, pero es fundamental dedicar tiempo a aclararles por qué no fue posible cumplir con cierto pedido: este comportamiento es necesario para no defraudarlos.

El objetivo debe ser restituir la ciudad a todos los ciudadanos, con la convicción de que los niños en la calle harán la calle más segura y más linda.

Decía justamente Romano Prodi en Nápoles en 1997, durante la apertura del primer “Foro Internacional de Ciudades a la medida de las niñas y los niños”: *“Ya no basta con ofrecer servicios a los niños, tenemos que restituirles las ciudades”*.

El papel de la escuela

Parte de las dificultades que encuentran los padres para adherir a iniciativas a favor de la movilidad autónoma de los niños pueden superarse si la escuela asume la experiencia “A la escuela vamos solos” como parte integrante de su programa educativo, incorporándola al Plan Trienal de Oferta Formativa (PTOF) como propuesta para el desarrollo de la autonomía de los niños y como práctica de solidaridad en la ayuda entre los más pequeños y los más grandes.

Con frecuencia los padres consideran a los docentes como expertos a quienes dirigirse para encontrar confirmaciones con respecto a las elecciones educativas, inclusive extraescolares, que deben hacer con sus hijos. Por esa razón, la escuela puede asumir el papel, particularmente significativo, de eslabón de unión entre el Laboratorio “La ciudad de los niños”, impulsor de la experiencia en nombre de la administración local, y las familias.

La iniciativa “A la escuela vamos solos”, además de las razones en cierto modo “morales” esbozadas en el capítulo precedente, puede ser recibida por la escuela como parte de su programa educativo para tres sectores en particular.

Educación ambiental. Ir a la escuela a pie con amigos, todos los días, puede ser la base para un correcto programa de educación ambiental.

Hoy se habla mucho de este tema, pero casi siempre se abordan, incluso en la escuela primaria, asuntos complejos como el agujero de ozono o el efecto invernadero. La primera preocupación de la educación ambiental debería ser, en cambio, ayudar a los alumnos a conocer y controlar el ambiente donde viven; hacer conocer el barrio a los niños recorriéndolo a distintas horas del día, en las distintas estaciones y condiciones atmosféricas; poner en contacto a los niños con las personas con las que se encuentran cotidianamente, creando una red de relaciones sociales necesaria para su desarrollo y para la construcción de una relación de pertenencia con su ambiente de vida. La verdadera educación ambiental es la que nos hace sentir parte de un ambiente, responsables de él para sentirnos buenos ciudadanos y por él reconocidos y tutelados.

Educación vial y cívica. Paradójicamente, la educación vial que tradicionalmente proponen las escuelas, a menudo con el aporte de los gobiernos municipales, apunta a formar precozmente futuros automovilistas. La preocupación que produce la elevada cantidad de accidentes viales impulsa a las escuelas a la operación aparentemente más lógica, pero en realidad más absurda: formar a los niños para ser mañana buenos automovilistas. El absurdo de este planteo es que el verdadero responsable de esta masacre juvenil es el papel excesivo que adquirió el automóvil en la mente del ciudadano contemporáneo como símbolo de éxito social y el consecuente mal uso, o abuso, que se hace de él.

La escuela y la sociedad deberían romper este asedio y construir en los pequeños el deseo de libertad y de cuidado ambiental vinculados con la movilidad peatonal. Una buena educación vial para niños a partir de los seis años deberá ser la de convertirlos en buenos peatones autónomos y entender que el auto es un instrumento útil, pero sólo en ciertas condiciones y con muchas limitaciones. Por lo tanto, no tiene sentido dedicar horas escolares al estudio de las señales de tránsito, de las normas del Código de Tránsito. Mejor estudiar con los niños los recorridos que hacen cada día para ir a la escuela, evaluar juntos sus características y problemas, realizar inspecciones para verificar los puntos de mayor dificultad, elaborar propuestas colectivas de seguridad para enviarlas al gobierno local, ser conscientes de los derechos de los peatones y capaces de reivindicarlos y defenderlos.

Hay luego un aspecto cooperativo que es importante subrayar: los niños se ayudan entre sí para ir juntos a la escuela sin los padres. Los más grandes pasan a buscar a los más chicos, van juntos para estar más seguros, los más disolutos se enderezan, se divierten juntos. En la experiencia de Carpi, los niños con discapacidades iban a la escuela acompañados por sus compañeros vecinos de su casa y, al decir de los padres, obtuvieron de esa experiencia de autonomía grandes beneficios.⁵

Educación para la salud. Frente a las alarmas provenientes del mundo pediátrico y de las que se habla en el párrafo siguiente, es justo que la escuela asuma un papel protagónico para defender a los niños del peligro de la obesidad infantil. Pero la vida sedentaria, el consumo excesivo de televisión, la ausencia de experiencias autónomas trae a la vida de los niños otras graves consecuencias que se suman a la obesidad. Los niños se vuelven perezosos, pierden interés en las novedades, en el descubrimiento, en enfrentar obstáculos y dificultades. Esta actitud los hace abandonistas con respecto a actividades típicamente escolares como la lectura, el estudio, el empeño, pero también los hace débiles con respecto a problemas más generales como la actitud frente a la vida, a las relaciones sociales, a las dificultades cotidianas. El elevado porcentaje de accidentes en la adolescencia se debe también en parte a esta actitud. Esto también es salud y es justo que también de esto de ocupe y preocupe la escuela, favoreciendo experiencias de autonomía y de responsabilidad en los alumnos.

El papel del pediatra

El presidente de la Federación Italiana de Médicos Pediatras lanzó la alarma a propósito de un grave problema que hoy golpea a nuestra población: el de la obesidad, y en particular la infantil. La obesidad infantil está en preocupante aumento y constituye un problema médico de gran relieve por las graves consecuencias que producirá sobre las patologías cardíacas (probablemente más graves, respecto al mismo problema, que el tabaco). Las familias, conscientes de la inactividad forzada de sus hijos, piensan que remedian el problema inscribiéndolos en cursos vespertinos de diversos deportes, pero ésta también,

⁵ Vale la pena recordar que, después del primer año de experiencia y después del receso de verano, en Carpi fueron las propias familias de los niños con discapacidades quienes se dirigieron a las oficinas municipales a solicitar la reanudación de la iniciativa.

según los pediatras, es una respuesta inadecuada. El movimiento que proponen los cursos está siempre heterodirigido, establecido por el instructor, ritualizado. Los niños necesitarían, en cambio, momentos en los cuales “desatarse” como sienten necesidad de hacer, sin reglas y sin controles. La posibilidad de moverse solos es necesaria para su salud y los pediatras sostienen que hay una solución: bastaría con que todos los niños fueran a la escuela a pie. Por otra parte, los pediatras han recordado varias veces en documentos oficiales que un uso excesivo de la televisión, independientemente de la calidad de los programas, favorece la obesidad infantil, crea problemas de la vista y de columna vertebral y produce pereza y abulia. El único antídoto real y practicable contra esta perversión contemporánea, evitando conflictos cada vez más ásperos e intolerables dentro de las familias, es permitir salir a los hijos para ir a jugar con los compañeros. En todas las investigaciones hechas en Italia y en el extranjero, en el primer lugar entre los deseos de los niños está el juego libre con los compañeros y sólo en el segundo lugar, y con mucho retraso, aparece la televisión. Los estudiosos de Canberra, finalmente, sostienen que el fuerte aumento de la miopía en los chicos es causado por el hecho de que ya no juegan al aire libre, donde los ojos están obligados a enfocar también los objetos más lejanos.

La participación del pediatra en los encuentros con los padres podrá ser de gran ayuda para superar las resistencias y para buscar juntos las mejores soluciones.

Los aliados

Pero estas motivaciones, por fuertes que sean, y estos importantes protagonistas favorables a la iniciativa todavía no son suficientes. Al final de todas las argumentaciones, el padre dirá: “De acuerdo, es importante y posible, pero si mientras mi hijo va a la escuela necesita algo, ¿a quién se dirige?”. La pregunta es pertinente, un niño puede tener necesidad de hacer pis, de beber un vaso de agua, de llamar a la mamá por teléfono porque se retrasó, de curarse un raspón causado por un tropezón o por una pelea con los amigos.

Hasta hace unas pocas décadas, un niño que se encontraba fuera de casa, cuando necesitaba algo, encontraba en los vecinos un ojo atento. El vecindario servía de gran control social. El criterio para asumir una responsabilidad social frente al niño era más amplio aún que el del conocimiento personal: un niño solo fuera de su casa era controlado y protegido por los adultos con los que se encontraba porque el barrio vivía la frecuentación cotidiana de sus habitantes, por trabajo, por las compras, por la escuela.

Ese tipo de vecindario atento permitía una gran autonomía del niño, favoreciendo el crecimiento, el descubrimiento de espacios nuevos, la posibilidad de aventuras que producían nuevos conocimientos.

Ahora, esa solidaridad social parece perdida. La elección de la defensa inhibió el interés por los demás, y la reacción es la de encerrarse en lugares seguros como la casa, la escuela. La pérdida de autonomía produce resignación pero también descontento. Sin embargo, sobreviven un deseo y una disposición a la solidaridad; se ve por las reacciones interesadas en propuestas como la ofrecida por el proyecto “A la escuela vamos solos”: hace falta hacerlas salir, permitirles transformarse en experiencias.

No obstante, no podemos esperar que se reconstruya espontáneamente esa difundida solidaridad para poner en marcha las iniciativas de las que estamos hablando: *los niños tienen prisa, son niños por pocos años*. Por lo tanto, tenemos que inventar, construir un nuevo vecindario.

Para eso hay que involucrar a los comerciantes, los ancianos, los policías municipales y los automovilistas, para que cada cual en sus propias competencias contribuya a reconstruir ese tejido social solidario que hoy parece perdido.

En tendencia contraria con respecto a las actuales costumbres individualistas y utilitaristas, se pide no ser padre sólo para el propio hijo, abuelo para el propio nieto, comerciante para los clientes propios, policía municipal para los autos mal estacionados o automovilista para llegar lo más rápido posible, sino ser cada cual conciudadano de todos los niños de la ciudad. Probablemente eso pedía la niña de Rosario, en Argentina, cuando proponía: “Los grandes tienen que ayudarnos, pero de lejos”.

La policía municipal

Los policías municipales constituyen un pequeño ejército que agota sus energías en estar casi exclusivamente al servicio de los autos. Eso confirma el poder del auto en nuestra sociedad y, en la actual carencia de sensibilidad social y de solidaridad, parece un derroche excesivo y también una depreciación de una presencia que podría ser mucho más significativa y calificada.

Los policías municipales podrían convertirse también en amigos de los niños. Cuando un niño se encuentra en alguna situación de necesidad o de malestar, si ve a un policía, debería tranquilizarse porque seguro que ese señor de uniforme resolverá su problema.

El policía municipal debería tener como obligación institucional el no dejar nunca a un niño en estado de malestar y el resolver el problema; debería asumir el papel de garante del interior del barrio.

Ser policía amigo de los niños significa también ser punto de referencia para los ancianos, para los discapacitados, para las mujeres: amigo de los niños significa, en resumen, ser amigo de los ciudadanos.

Para esta nueva e importante función social, los policías deben prepararse, abriendo momentos de formación y de debate para definir nuevos objetivos y nuevos comportamientos. Tal vez esta propuesta se podría ampliar a todas las personas que por diversas funciones llevan puesto un uniforme. El intendente podría proponer a la policía y al ejército, a los bomberos y a los carteros que asuman este papel social de “amigos de los niños” para la defensa y garantía de su autonomía y por lo tanto de su desarrollo.

Los ancianos

Los ancianos están en aumento. Nuestra sociedad rica está envejeciendo, la vida se alarga y nace así “la alarma de los ancianos”.

Según las últimas estadísticas, hay tres abuelos por cada nieto, demasiados jubilados con respecto a la cantidad de trabajadores, hay en resumen demasiados viejos y no se sabe dónde meterlos, qué hacer con ellos, cómo cuidarlos. En una ciudad fundamentada en la división y la especialización, cada necesidad sugiere servicios adecuados. Nacen entonces los centros de ancianos, las universidades de la tercera edad, las excursiones organizadas, las asociaciones deportivas y culturales para los ancianos.

Pero el patrimonio más importante de un anciano está en su historia, en su experiencia, en su pasado. Por lo tanto, tiene un gran deseo de contar, y lo importante para él, para tener sentido todavía, es ser viejo junto a quienes no lo son.

Tenemos que aprender a pensar que lo que consideramos como “alarma” de los ancianos pueda transformarse en el “recurso” de los ancianos.

La serenidad del viejo está vinculada con la posibilidad de que su experiencia pueda servirle a alguien, que él pueda ser útil todavía para algo, que todo el tiempo presente pueda ser importante como el tiempo que pasó. Se trata de invertir energías para que el anciano pueda permanecer en su ambiente, con sus vecinos, con los niños, en vez de invertirlos en costosas estructuras de cuidado y de marginación. Si los ancianos se sienten aceptados, útiles, necesarios, estarán mejor y asegurarán la ciudad. Será un gran ahorro económico y será una debida manifestación de afecto y de reconocimiento hacia quien vino antes de nosotros.

Consideramos que se debe pedir a los ancianos que rechacen el aislamiento en su casa, que salgan, que “estén”. Que estén presentes en las plazas, en los lugares de encuentro al aire libre, en las calles, que vivan el barrio, que lo compartan con los demás ciudadanos y en particular con los niños, para que sea más vivible y más seguro para todos. En particular, en esta experiencia “A la escuela vamos solos”, los ancianos podrán ayudar a los niños a cruzar en los puntos de mayor peligro, echar un vistazo, ser abuelos de todos los niños y transformarse con su presencia en una protección para los más pequeños.

Allí está entonces el anciano, el abuelo, como aliado privilegiado de los niños.

Los comerciantes y los artesanos

Estos grupos sociales comparten una condición muy particular e importante para nuestra actividad: “están en la calle”.

Mientras el policía municipal y el anciano podrían no estar en ciertos momentos al alcance del niño, los negocios siguen siempre allí y pueden representar una seguridad.

Con respecto a lo dicho más arriba sobre las nuevas inseguridades y miedos, los comerciantes pueden reconstruir una red de referencia. Pueden ofrecer una respuesta simple a la pregunta preocupada de los padres: “Pero si a mi hijo le pasa algo, ¿a quién puede dirigirse?”.

Si todos los comerciantes, los artesanos, pero también las sucursales bancarias o las oficinas de correos, que se declaran dispuestos a dar una mano para la autonomía de los niños, tuvieran pegado en la vidriera un cartel apropiado, niños y padres podrían estar más tranquilos porque sabrían que pueden contar con estos puntos de referencia. El comerciante echará un vistazo al niño que pasa, el niño podrá pedirle que le permita llamar por teléfono a la casa sin pagar, hacer pis, tomar un vaso de agua, recibir ayuda si le ha pasado algo.

Deberíamos terminar con las recomendaciones terroristas: “No te pares con nadie”, “No le preguntes a nadie”, y enseñarles en cambio a los niños que, cuando se encuentren en dificultades, paren al primer adulto que encuentren y le pidan ayuda sin temor. Debemos enseñarles a nuestros hijos que todo adulto es un potencial amigo de ellos.

Será una pequeña contribución para educar a los niños en el estar en el mundo y en la búsqueda de estar bien ahí, pero será también un fuerte reclamo a los adultos, ya embotados por el general desinterés y el difundido egoísmo.⁶

Esto escribe un docente de Pésaro durante la experiencia “A la escuela vamos solos”: *“Me pasa que hago el mismo camino que los niños y noté un lentísimo cambio por parte de las personas con las que nos encontramos cada mañana: algunas saludan, varios automovilistas bajan la velocidad, muchas veces se detienen para dejarnos cruzar, hasta los perros nos conocen ya y mueven la cola sin ladrar. Cuando los automovilistas se distraen, los niños les reclaman: alguno ha*

⁶ Un grupo particular, al que valdría la pena involucrar, es el de los *chicos más grandes*, los de la escuela secundaria inferior y superior, para pedirles especial prudencia con sus motonetas y alguna forma de participación a favor de la autonomía de los más pequeños.

llegado a cruzar por el cruce peatonal mirando con aire desafiante al auto que llega. Pienso que en los niños que han tenido esta experiencia quedará para siempre la consciencia de que son ciudadanos y, como futuros automovilistas, el respeto por los que van a pie”.

Después que un niño pasa muchos días por delante del mismo puesto de diarios, llegará un día en que el diariero lo saludará. Ese día ese niño se sentirá más parte de su barrio, más ciudadano, más seguro.

El Manual **A la escuela vamos solos**, publicado originalmente en 2006 gracias a la colaboración con la Municipalidad de Roma, fue el primer instrumento elaborado para acompañar y apoyar a las ciudades en la puesta en marcha de la iniciativa. Se comenzó así a construir una “caja de herramientas”, que las ciudades pueden utilizar para desarrollar correctamente las diversas actividades que el proyecto propone, a la que se sumarían luego otros dos manuales.

A unos años de distancia, en 2019, se realizó una nueva edición de este primer Manual, gracias a la ayuda de la Región del Lacio. Ésa es la edición aquí traducida, concebida con el objetivo de documentar las experiencias de las ciudades –aspecto no recogido en la versión anterior– y también con el de suministrar herramientas actualizadas para documentar y llevar a cabo la experiencia.

Hacemos libros que perduran en el tiempo.

ISBN 978-950-03-8401-8

