





Los libros que componen la colección *Nuevos Enfoques de la Educación* pretenden convertirse en textos que superen los modos habituales de describir e interpretar las prácticas sociales y educativas a fin de movilizar a los lectores a pensar el mundo educativo de un modo riguroso a la vez que creativo y heterodoxo. Toda praxis crítica representa un estado tan provisorio y local como prometedor. La criticidad convoca alternativas.

Vivimos tiempos de grandes transformaciones sociales, políticas y culturales en las cuales, particularmente en América Latina, la educación es planteada en nuestras democracias como un derecho humano, como un bien público y popular para una sociedad más justa.

La educación es un proceso en movimiento cuyo horizonte es aquella utopía de construir sociedades que garanticen la igualdad de posibilidades y el ejercicio de la ciudadanía dignificante.

Teniendo la certeza de que el conocimiento comunicado por escrito es potencialmente un ingrediente poderoso para la transformación de las estructuras sociales y las subjetividades, los trabajos aquí incluidos se ponen a disposición como un conjunto de herramientas para la reflexión y la apertura de nuevos interrogantes.

La escritura bella invita al placer de leer. Pensar junto a otros en el transcurrir de nuestras lecturas compartidas nos permitirá saber que no estamos solos en este enorme compromiso de la transmisión generacional y la construcción del lazo social e identitario a través de la educación y la escuela.

**Diseño:** Gerardo Miño  
**Composición:** Eduardo Rosende

**Edición:** Primera. Junio de 2013

**ISBN:** 978-84-15295-29-7

**Lugar de edición:** Buenos Aires, Argentina

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra solo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la ley. Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos, [www.cedro.org](http://www.cedro.org)) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra.

© 2013, Miño y Dávila srl / © 2013, Pedro Miño

**MIÑO y DÁVILA**  
♦ EDITORES ♦

**e-mail producción:** [produccion@minoydavila.com](mailto:produccion@minoydavila.com)  
**e-mail administración:** [info@minoydavila.com](mailto:info@minoydavila.com)  
**web:** [www.minoydavila.com](http://www.minoydavila.com)  
**facebook:** <http://www.facebook.com/MinoyDavila>

# **Infancias nómadas: educando el derecho a la movilidad**

---

**Concepción Sánchez Blanco**

*Para León Felipe, mi hijo,  
que con su incansable curiosidad infantil  
me fue acompañando en este libro*

# Índice

Palabras iniciales.....	9
<b>INTRODUCCIÓN</b> .....	13
<b>PRIMERA PARTE:</b>	
<b>Movilidad y <i>modus vivendi</i></b> .....	21
1. Experiencias tempranas de movilidad: un pasado para pensar.....	21
2. Ortopedia de la movilidad infantil.....	30
3. Movilidad, castigo, marginalidad y violencia.....	39
4. Movilidad biológica versus movilidad mecánica.....	54
4.1. Dilemas iniciales.....	54
4.2. ¿Jugar a qué? Vehículos de juguete y otros cachivaches en la escuela.....	59
<b>SEGUNDA PARTE:</b>	
<b>Movilidad y medios de comunicación</b> .....	81
1. Infancia, movilidad y medios de comunicación.....	81
2. Vehículos, publicidad, movilidad electrónica y juguetes a tutiplén.....	97
2.1. Nuevos horizontes, nuevos desafíos.....	97
2.2. Héroes, ricos y famosos.....	104
3. Velocidad ¿más allá del límite?.....	109
4. Identidades femeninas, identidades masculinas: conflictos frente a la conducción.....	127

<b>TERCERA PARTE:</b>	
<b>Movilidad y escuela</b> .....	135
1. Tres espacios, una escuela crítica .....	135
2. Movilidad y quietud: contradicciones y desafíos en el marco escolar .....	140
2.1. El rincón de la tranquilidad: algunas matizaciones. ....	152
3. Identidades infantiles: acelerar o educar .....	156
3.1. Escuelas rápidas, ¿niños y niñas veloces? .....	164
3.2. Academicismo y velocidad de aprendizaje.....	168
3.3. Ralentizar, parar y reflexionar.....	175
4. Estereotipos, mitos y silencios en relación a la movilidad en la infancia .....	178
4.1. Movilidad y seguridad: controversias y dilemas... ..	178
5. Movilidad biológica y espacios escolares .....	183
5.1. Zonificar y poseer versus globalizar y compartir..	188
 <b>CONSIDERACIONES FINALES</b> .....	 199
 <b>BIBLIOGRAFÍA</b> .....	 203
 <b>ANEXO:</b>	
Anuncios publicitarios analizados y sus discursos .....	213



## Palabras iniciales

**D**esarrollar un trabajo como el propuesto ha significado enfrentar no pocas experiencias, miedos y prejuicios armados desde la infancia en relación a la movilidad de los seres humanos. Estoy convencida de que, como adultos que tienen la responsabilidad en sus manos de educar a la infancia desde las edades más tempranas, debemos asumir el compromiso de reflexionar críticamente sobre todo este complejo entramado, si queremos que niños y niñas sean educados en el derecho a una movilidad arropada por la justicia y la igualdad.

A través de la cojera imponente de mi abuelo, apodado Miguel “El cojo”, reconocería en los espacios las barreras físicas que sufren algunas personas. Gracias a su borrico nunca representarían un obstáculo para él que iba todos los días a trabajar a la huerta. ¡Jamás pude ver aquel pie que tanto me intrigaba y sobre el que fabulaba mil y una historias! Recuerdo al jumento atravesando el pasillo de su casa con ese olor a pajar que lo embargaba todo y a mi abuela Paca, detrás, refunfuñando, barriendo meticulosamente sus heces. Vienen a mi memoria los relatos de mi abuela acerca de la marcha de su hijo pequeño, mi tío Moisés, como emigrante a un lugar entonces muy lejano llamado Barcelona, las historias y sentimientos de desarraigo que relataba en sus escasas cartas y la angustia de ella contenida en su rostro cuando no escribía. Sus misivas eran guardadas celosamente como un magnífico tesoro, pidiéndome reiteradamente que se las leyera. Mi propio viaje a Cáceres, cumplidos los catorce, becada y con destino a un internado escolar femenino, vaticinio para muchos de un futuro prome-

tedor, se convertiría emocionalmente con los años y sin lugar a dudas en el más largo de mi vida. Allí aprendería que mi pertenencia a un lugar ya nunca sería uno solo.

No fueron indiferentes los paseos infantiles con mi tío en su moto *vespa*. Miedo y emoción se mezclaban agarrada fuertemente al manillar con el aire sacudiéndome en la cara. Rememoro la excitación y el revuelo producido en esas escasas excursiones a localidades alejadas de mi pueblo con motivo de algún evento familiar importante, un bautizo o tal vez una boda. Es entonces cuando me inicié en la importancia de las normas de tráfico, percepción que se consolidaría pocos años más tarde. Así, el desasosiego me invade todavía al recordar la muerte al volante en mi pueblo, de jóvenes con proyectos de futuro; o de aquellas adolescentes que hicieron *autostop* con la persona menos indicada. Recuerdo siendo niña las caídas de la bici, vividas en vivo y en directo con mi hermana Rosa, con mi prima Mariví; y la tristeza por la muerte de dos ciclistas adolescentes. No faltaron las ensoñaciones infantiles de poderío incontrolable en las que conduciendo una cama voladora golpeaba involuntariamente y lastimaba a aquél que se atravesaba en mi camino y que mucho tenían que ver con los personajes de los cuentos y de los comics que leía.

A horcajadas en caballerías me subí y viajé en un carro rústico tirado por una mula torda en compañía de mi abuela Dominga y que con pericia dirigía mi abuelo Daniel. Tengo grabado el olor a paja seca trillando en la era de mi pueblo con Teresa, mi amiga de la infancia, dirigiendo una mula de gran envergadura y los paseos interminables jugando a perdernos por el campo como si de un extraño país se tratara. Aún me duelen las caídas de mi hermano León en ese infernal tacatá de moda que finalmente fue a parar al desván y rememoro la alegría familiar ante los primeros pasos de mi hermana Mamen, la más pequeña, *la pizca* de la casa. Todas ellas representan experiencias infantiles emocionalmente inolvidables grabadas profundamente en mi memoria y que sin lugar a dudas se hicieron más nítidas cuando León Felipe, mi hijo, echó a andar por primera vez tratando de atrapar un adorno navideño o aprendió a manejar una bicicleta.

Finalmente, no me abandona el olor a gasolina y las entrañas de los coches ligados a mis primos cuyo padre regentaba un taller mecánico. O esa otra imagen del rico del pueblo exhibiéndose en su flamante *milquinientos*, destilando desdén y clasismo social. No olvido los apuros y/o temores de mi padre León aprendiendo a conducir, así como los míos propios, al tratar de conducir siendo ya mayor; o la cara de susto de mi madre Eloísa contemplándonos. Pasarían muchos años hasta que confiara en mí misma al volante. Ambos construimos miedos estrepitosos que nos llevaron a demorar el manejar un coche hasta que la vida finalmente nos puso en la tesitura de tener inevitablemente que hacerlo.

Son pues muchas las historias de movilidad de mi infancia que se agolpan en mi memoria, a través de las cuales descubrí el sufrimiento y la injusticia en el mundo, pero también el placer de acceder a otros universos que me fueron permitiendo cuestionar el que tenía. Si bien a través de los accidentes de tráfico, como otros muchos niños y niñas de entonces y de ahora, descubrí que los jóvenes y los infantes también mueren y que las familias quedan destrozadas, también a través del coche descubrí las diferencias sociales, las experiencias que se adquieren viajando y lo absurdo de arriesgar nuestro bien máspreciado, la vida, para llegar antes. Todas estas historias sin lugar a dudas han ido configurando un universo personal que de alguna manera está presente en el trabajo de investigación realizado y que ha dado vida a este libro que presento.



## Introducción

Esta obra pretende recoger parte de los resultados obtenidos en la investigación cualitativa que comenzamos en febrero de 2006 destinada a indagar acerca de las experiencias que reciben la infancia desde las más tempranas edades en relación a la movilidad y su repercusión en la construcción de las identidades infantiles. La movilidad de los sujetos representa, como veremos, un derecho que a menudo se pone en entredicho en el mundo en que vivimos. Por ello resulta clave trabajar en los más diversos entornos educativos los deberes que la salvaguarda de tal derecho conlleva. Este tipo de preocupaciones no deberían estar al margen de esa educación que con cariz crítico queremos hacer llegar a la infancia fuera y dentro del ámbito escolar, donde la lucha contra la injusticia, la exclusión social y en general la violencia, representa un propósito fundamental. De ahí que una de las finalidades de nuestro trabajo sea construir líneas de actuación claves con sentido crítico para los proyectos que se vienen abordando desde las más diversas iniciativas educativas en torno a asuntos relacionados con la educación vial y/o con una educación para una movilidad segura y pacífica, haciendo especial incidencia en la educación de la primera infancia. Por ello no hemos podido dejar al margen de esta investigación el papel que vienen jugando los medios de comunicación y más concretamente la publicidad de juguetes en todo ese entramado que desemboca en las más variadas situaciones de violencia en relación a esa movilidad responsable, sin lugar a dudas, de esa violencia vial que tantas tragedias humanas viene produciendo.

El trabajo que presentamos representa el primer informe elaborado que da cuenta de parte de los resultados de la investigación. La recogida de datos por un lado se llevó a cabo a través de una etnografía iniciada ya en el 2006. Así durante varios meses a lo largo de dos cursos académicos realizamos observaciones participantes de juegos infantiles en un colegio público de la Etapa de Infantil y Primaria en la ciudad de A Coruña. Dichas observaciones se centraron en niños y niñas de tres a seis años y en diversos ámbitos de juego: aulas, sala de juegos y patios de recreo. Asimismo, se procedió también realizando entrevistas a todo el profesorado de esta Etapa en dicha escuela. Se llevó a cabo una recogida de dibujos y narraciones infantiles sobre la temática de la investigación, cuyo análisis y discusión enriquecería el proceso de triangulación en la misma, arrojando más luz sobre el problema. Igualmente para fortalecer esta triangulación de los datos se procedió también a recoger dibujos infantiles y narraciones en otros dos centros educativos coruñeses procedentes de niños y niñas de la misma franja de edad. Asimismo se incorporaron como datos testimonios escritos de estudiantes universitarios de Magisterio en relación a incidentes críticos vividos directamente y/o percibidos en relación al tránsito rodado. Valga desde aquí mi agradecimiento a las escuelas y en general a todas esas personas, infantiles, jóvenes y adultos, que desinteresadamente participaron en este estudio, pues sin todas ellas no hubiera sido posible este trabajo.

Con idéntica pretensión se recogería información de algunos eventos deportivos retransmitidos en televisión como fue el caso de competiciones deportivas de motos y coches, descubriendo su especial incidencia en la conducción cotidiana de vehículos mecánicos y los discursos al respecto. Asimismo se llevó a cabo un estudio sobre la publicidad de aquellos juguetes destinados a la infancia y que guardan relación con la conducción de vehículos. Procedimos inicialmente grabando, visionando y analizando anuncios televisivos de juguetes que se emitieron durante las campañas navideñas realizadas durante el tiempo que ocupó esta investigación. Igualmente, se vio también la necesidad de revisar la publicidad de este tipo que

aparecía en las webs de las multinacionales de los juguetes comercializados procediendo a su análisis<sup>1</sup>. Finalmente, cabe recordar aquí también como fuente de nuestros análisis las discusiones producidas tanto en el Seminario sobre Seguridad Vial y Salud organizado en Santillana del Mar por la Dirección General de Tráfico (noviembre de 2006), como en el Seminario de Educación Vial Infantil celebrado en Salamanca tres años más tarde (noviembre de 2009). En este último además tuve la oportunidad de coordinar junto a Raquel Navas un trabajo de discusión al respecto muy enriquecedor, donde participarían profesionales de la pedagogía de la Dirección General de Tráfico, policías locales, asociaciones ciudadanas y docentes ligados a la escuela y a la universidad (UNED y Universidad de Salamanca). A todos y todas quiero expresarles desde aquí mi más sincero agradecimiento por sus valiosas inquietudes.

Veremos en esta obra cómo el ser humano se enfrenta diariamente a la experiencia de la movilidad en los más variados contextos. La infancia desde las más tempranas edades se halla influida por los comportamientos de los adultos, presenciando como en otros muchos ámbitos las más variadas contradicciones al respecto, arropadas de ese discurso que gira alrededor de un *haz lo que yo diga, pero no lo que yo haga*. Tenemos una gran responsabilidad para con la educación de la infancia en asuntos de movilidad que ha de estar presidida tanto por el derecho a una movilidad segura, como por el cumplimiento de los deberes que se derivan de este derecho. No podemos olvidarnos de todas aquellas prácticas en consonancia con ese derecho a la movilidad que se halla encuadrado en el marco de los derechos humanos. Como botón de muestra véase, por ejemplo, el mantener los espacios libres de barreras arquitectónicas y saludables; hacer uso de los dispositivos de seguridad reglamentarios; respetar los pasos de peatones y las normas de tráfico con nuestros vehículos de manera que se facilite la movilidad de otros conductores y viandantes sin riesgo para su vida; usar los vehículos bajo el paraguas de

---

1 Podemos encontrar una relación de la publicidad de juguetes analizada en el anexo, al final de esta obra.

la sostenibilidad; navegar por los espacios electrónicos utilizando la ética como brújula para no perderse; facilitar que las personas puedan moverse libremente tratando de alcanzar y ocupar un lugar más justo, sin olvidarse nunca de los grupos más desfavorecidos. En fin, como vemos, son muchas las prácticas que nos remiten a esa relación de la movilidad con los derechos de los seres humanos.

Hay unas consideraciones claves que me gustaría hacer inicialmente y que nos van a permitir comenzar a pensar el importante y complejo problema de la movilidad. Siguiendo a Bericat (1994 y 2005), podemos afirmar que existen tres clases de *movilidad humana*: una movilidad biológica, una movilidad mecánica y una movilidad electrónica. La *movilidad biológica* está basada en las propias capacidades motrices del organismo humano. Si bien hay personas capaces de caminar o de correr para desplazarse por el espacio, otras sin embargo, tienen dificultades en sus desplazamientos como consecuencia de limitaciones de muy diverso tipo. Hay limitaciones de tipo biológico como es el caso de los sujetos con parálisis motrices o con enfermedades con diversas características, o los mismos niños y niñas pequeños y los propios ancianos. Igualmente contamos con la presencia de límites sociales (autoridades represivas, violentas, peligros sociales, prejuicios, marginación social) que impiden o ponen trabas a esta movilidad biológica de las personas.

Los seres humanos, desde muy pronto, hemos concebido la posibilidad de utilizar las capacidades motrices de otros organismos como los animales (camellos, caballos, llamas, elefantes...), pues con ello por un lado nos librábamos de la fatiga, del sufrimiento físico, del cansancio que suponía el desplazamiento espacial; y por otro, las personas con movilidad biológica limitada podían tener acceso a desplazarse distancias hasta entonces insospechadas. Pero evidentemente, esta movilidad utilizando animales no ha llegado para todos los seres humanos. Aún hoy existen amplias zonas del planeta donde la movilidad biológica asociada a las capacidades motrices del ser humano continúa siendo la exclusiva forma de movilidad. No se hace nada o se hace bien poco para acabar con el hecho



mismo de que el esfuerzo físico puesto en ello entre en niveles de injusticia o violencia.

Nos encontramos en la historia de la humanidad con formas de esclavitud sostenidas a través de la utilización de las capacidades motrices de seres humanos en los desplazamientos de personas que desgraciadamente, aunque perseguidas, aún subsisten en el mundo. Recordemos aquí las literas y sillas de mano para transportar a la nobleza, a la realeza de sangre o a personajes supuestamente divinos y en general a las clases poderosas, junto con el mismo *ricksshaw* (hombre caballo)<sup>2</sup>. Este último se trata de un transporte de tracción humana para transportar a gente de un lugar a otro en las calles. Hasta hace no tanto estaba muy presente en países como India y donde no hace tanto fue prohibido. A pesar de las prohibiciones todavía puede persistir de forma clandestina como forma de subsistencia familiar. Sabemos que dicha prohibición dejó en la India en la más absoluta de las indigencias a un gran número de familias, como de hecho sucedió en la ciudad de Calcuta, situación que fue denunciada por diversas ONGs, entre ellas *Action Aid* y *The Calcuta Samaritans*.

Más tarde llegaría *la movilidad mecánica* (Bericat, 1994 y 2005) utilizando máquinas de tracción, que nos abrirían enormemente nuestro radio de desplazamiento y, algo fundamental, sin cansancio físico. La contrapartida, la necesidad de combustible y las consecuencias de la contaminación. *La movilidad mecánica* aparecería cuando el ser humano fue capaz de aplicar al movimiento, y de controlar a su antojo, una fuente mecánica de energía. Se inventa así la máquina de vapor y, posteriormente, el motor alimentado con combustible químico. Ello produjo una verdadera revolución en asuntos de movilidad biológica, que sin embargo no ha alcanzado a todos los seres humanos y que ha ido generando problemas e injusticias de muy diverso tipo, problemas que muy probablemente, por aquel entonces, en plena revolución industrial, resultaban insospechados. Problemas como, por ejemplo, el calentamiento global del planeta, las muertes en desastres del

---

2 Véase la noticia: ROJAS (2007).

tránsito y la desigualdad en cuanto a la seguridad en este tipo de desplazamientos, han venido a convertirse en problemas sociales que requieren soluciones urgentes.

La *movilidad electrónica* constituye el tercer modo de movilidad disponible para los seres humanos. La naturaleza de esta movilidad se distingue, frente a las dos anteriores, por su incapacidad para trasladar materia de un lugar a otro del espacio. En este caso es la información el elemento que se desplaza. Por un lado nos encontramos con aquella movilidad electrónica natural asociada a nuestros sentidos y que nos permite, por ejemplo, percibir olores, sonidos e identificar el motivo, sin ser visto éste (Bericat, 1994 y 2005). Fuimos además inventando otros medios para transmitir información con un carácter bidireccional, como las señales luminosas o de humo, el lenguaje de las banderas, el sonido de los tambores, los silbidos o los destellos de un espejo; y más tarde maquinarias como el telégrafo, el teléfono, la radio, la televisión; hasta desembocar en el *boom* de la era de Internet<sup>3</sup>.

Se trata de medios tecnológicos para los cuales la accesibilidad ha venido marcada por el estatus socioeconómico de las personas, como también ha venido sucediendo, en el caso de la movilidad mecánica. No han faltado los empeños que con caminos más y menos acertados van contra esta situación, tratando de generalizar su uso. Así, no faltan las soluciones consistentes en abaratar el precio de las máquinas (televisores, teléfonos, coches, ordenadores...) restando calidad y vida a los productos, sometiéndoles incluso a fenómenos tan poco éticos como la denominada obsolescencia programada, potenciando un consumo individualista de los mismos, frente a idear soluciones para un uso compartido que vaya en contra del despilfarro y la proliferación de basura electrónica, haciendo, por el contrario que justicia y sostenibilidad caminen de la mano<sup>4</sup>.

---

3 Los mecanismos de desplazamiento de esta información adquieren una dimensión especial cuando se alcanza la plena bidireccionalidad, de manera que sea posible que varios interlocutores estén conectados a la vez recibiendo y enviando información como sucede con las redes sociales.

4 Véase ROJAS (2009). Que la solución a la injusticia consista en generalizar el consumo individual del coche y del ordenador, es algo que habría que

Dice Francis Pisani (2009a) que la brecha digital es real y viene configurada por la brecha del conocimiento, de la alfabetización digital, por la brecha de la posesión del recurso y por la brecha de la apropiación del recurso (no sólo la apropiación por el uso, también la capacidad del usuario para modificar las herramientas del recurso). Por lo tanto, la brecha digital no representa un mero argumento para seguir engordando el potente mercado de la electrónica, es real y como afirma Pisani, poblada de diversas facetas. En cualquier caso, dado que cada vez más la información por los más diversos medios circula a raudales, sin cortapisas, desbordándonos, hemos de dar a la infancia las herramientas para, como diría este autor, sortear esa información de forma inteligente y donde los principios éticos ocupen un lugar esencial.

Hemos construido un extraordinario hiperespacio audiovisual y navegamos recorriendo este nuevo espacio que hemos venido a denominar espacio virtual. A fin de cuentas parece como el espacio real, con *autopistas*<sup>5</sup>, en este caso de la información, poblado de los más variados peligros y desafíos. Es por ello que hay una necesidad de abordar desde los más diversos ámbitos educativos, entre ellos la escuela, un trabajo al respecto. Por más que nos sigamos empeñando en otorgar prioridad al espacio territorial utilizando los más diversos medios para una movilidad biológica y/o mecánica, no hemos de olvidar el peso cada vez más creciente de esa movilidad electró-

---

discutir, pues tendremos que también analizar, quiénes se van a enriquecer con este tipo de discursos y medidas y quiénes se van a empobrecer. Hay así cuestiones críticas que no hemos de dejar de plantearnos: ¿dónde va a parar la basura electrónica que producimos con ideologías de este tipo?, ¿verdaderamente el planeta aguanta más emisiones de CO<sub>2</sub>?, ¿de dónde se sacan los componentes para fabricar y/o alimentar nuevas máquinas y en qué medida están detrás de conflictos armados, persecuciones políticas y explotaciones que condenan a determinados lugares del planeta a convertirse en basurero del denominado primer mundo?, ¿hacia dónde caminamos: reciclamos, despilfarramos, compartimos?

- 5 Dice Gates (1995: 5) que *“la metáfora de la supercarretera no es totalmente adecuada. La frase sugiere paisaje y geografía, distancia entre puntos, e insinúa que ha de viajar de un lado a otro. En realidad, uno de los aspectos más destacables de esta nueva tecnología de las comunicaciones es que eliminará la distancia”*.

nica en los espacios reales, y por lo tanto de las interacciones cada vez más frecuentes y profundas que se dan entre los diferentes tipos de movilidades.

Si cada clase de movilidad genera su particular espacio, también es cierto que estos espacios se hayan cada vez más interrelacionados, interconectados, hasta provocar incluso las más variadas confusiones y realidades desvirtuadas. Dice Bericat (1994 y 2005) que vivimos conjuntamente en un espacio biológico o peatonal, en un espacio mecánico o vehicular, y en un espacio electrónico o audiovisual, con una ontología vital cada vez menos diferenciada, de manera que construimos nuestra propia vida poblada de movimientos que desplegamos recorriendo estos tres tipos de espacios.

Finalmente son cada vez más los vehículos que disponen de un montón de artilugios para que sus conductores o conductoras puedan acceder a la información. Tales artilugios se hayan supeditados al poder adquisitivo y van desde la radio, al teléfono móvil, la televisión, los reproductores de DVDs y los mismos ordenadores, entre otros. Son cada vez más los peatones que caminan con el pinganillo en la oreja y/o con el móvil en el bolsillo. Asimismo, cada vez son más los peatones que tienen que desplazarse sin obviar la movilidad mecánica que acontece a su alrededor, si no quieren sufrir algún percance. Por último, no podemos ignorar la cantidad de desastres del tránsito que se producen como consecuencia de las distracciones al volante o caminando, provocadas por el uso de medios electrónicos como los señalados en relación a la movilidad electrónica.

## PRIMERA PARTE

### Movilidad y *modus vivendi*

#### 1. Experiencias tempranas de movilidad biológica: un pasado para pensar

Niños y niñas desde antes de su nacimiento son transportados en el útero materno, mecidos cuando toca a ritmo, en tan confortable habitáculo biológico. Se trata de una experiencia primigenia de la movilidad que todos y todas hemos tenido, aún en el caso de madres con problemas. Tras el útero han venido los brazos, la espalda, las caderas para transportar al infante, hasta su autonomía motriz, y que, sin embargo, desde una faceta de nuestra cultura ha sido una estrategia de crianza muy denigrada pues no han faltado ciertas creencias que sostenían que al bebé se le debía coger en brazos el menor tiempo posible para que no se acostumbrara y no se le malcriara.

Si analizamos además la historia de nuestra propia cultura y las pautas de crianza de los niños y niñas nos daremos cuenta de ciertas costumbres terribles destinadas a limitar la movilidad del infante. Nuestra sociedad, por ejemplo, entre los siglos XVI y XVIII, al albergar un temor supersticioso a que el infante adoptase formas de comportamiento de los animales y como consecuencia de ciertas prácticas de crianza, se le enfajaba casi como una momia desde su nacimiento durante varios meses. Se suponía que estas medidas habían de contribuir a dar forma y consistencia a sus miembros. De no hacerlo se pensaba que el infante, más tarde, no sería capaz de man-

tenerse en pie y se desplazaría a cuatro patas<sup>1</sup>. Incluso se estimaba que con esta medida se evitaban autoagresiones pues se temía que se lastimara a sí mismo sacándose los ojos o arrancándose las orejas. Es además una estrategia que también ha estado presente en otras épocas y en otras civilizaciones. Por ejemplo, ciertos datos encontrados acerca de la civilización egipcia así lo han mostrado.

Tenemos además otros ejemplos de tradiciones culturales salvajes que han coartado la movilidad como es el caso de las niñas chinas. A ellas se les comprimían sus pies hasta el punto de quedar gravemente mutiladas de por vida para caminar. Tener hijas con pies diminutos era un signo de prestigio pues se consideraba a estas niñas más idóneas para el matrimonio, sobre todo si se tiene en cuenta que esos denominados *pies de loto* obligaban a las muchachas a quedar recluidas en el hogar, lo que aseguraba su virginidad. Se trata de una costumbre que se mantuvo hasta el mismo siglo XX en el que la China de Mao consiguió su prohibición.

No podemos ignorar todo un bagaje cultural capaz de influir poderosamente en las percepciones que se tienen en relación a la movilidad de los infantes. Tenemos que reflexionar acerca de cómo tales percepciones pueden determinar ciertas prácticas de crianza que llegan también a filtrarse en la educación formal. Ese bagaje cultural debería ser motivo de discusión, reflexionando acerca de su origen y antecedentes y su relación con otros escenarios geográficos del planeta, pues ello nos permitirá entender mejor a las familias en las instituciones escolares. Igualmente, ello favorece que los educadores

---

1 Según Demause (1982), esta práctica: “*Consiste en privar totalmente al niño del uso de sus miembros envolviéndole con una venda interminable hasta hacerle parecer un leño. Se producían excoriaciones en la piel; la carne está oprimida casi hasta la gangrena; la circulación quedaba casi interrumpida, y el niño sin la menor posibilidad de moverse. Su pechito estaba rodeado por una faja. Se le apretaba la cabeza para darle la forma que se le ocurría a la comadrona; y se le mantenía en ese estado mediante la presión debidamente ajustada. La envoltura del niño en fajas y pañales era tan complicada que se tardaba hasta dos horas. La comodidad que suponía para los adultos era enorme, pues raras veces tenían que prestar atención a las criaturas una vez atadas*”.

y/o profesores reflexionen sobre las prácticas de crianza y su influencia en el quehacer docente diario. A modo de ejemplo y en relación a cuándo comenzar a poner a las criaturas en el suelo, nos encontramos por ejemplo que en Bali existe una práctica cultural de impedir a los niños y niñas que toquen el suelo antes de los ciento cinco días, teniendo lugar una fiesta para celebrar esta iniciación (*telubulán*). En nuestro contexto tanto el ligar el suelo con la suciedad como el asociar yacer horizontalmente en éste con la muerte representan dos percepciones en las prácticas de crianza que contribuyen a disuadir de colocar a las criaturas en el suelo horizontalmente para que exploren su cuerpo y el espacio. Bajo tales creencias sólo les dejarán hacerlo colocándoles en la posición de caminar.

Sería un grave error olvidar, tanto en la investigación como en el trabajo docente relativo a asuntos de la movilidad, el peso de todas estas tradiciones y prácticas socioculturales que se producen y mantienen en determinados contextos socioculturales, sociopolíticos, económicos e históricos. No olvidemos que si bien algunas de estas prácticas estuvieron presentes hace años en nuestra propia historia cultural, todavía pueden pervivir y/o mantenerse ciertas reminiscencias al respecto. Igualmente, nos podemos encontrar con creencias muy diversas al respecto en otras sociedades en otras partes del planeta y que merced a la emigración nos las podemos encontrar llamando a la puerta de cualquier escuela. Los peligros sobrevienen cuando dichas prácticas se encuentran asociadas al maltrato, a la exclusión de la infancia, a las desigualdades socioeconómicas, en definitiva a la falta de respeto a sus derechos. Las circunstancias históricas y culturales narradas atraviesan los valores que hemos ido construyendo no sólo en relación a la movilidad biológica, también en relación a la conducción y en general a la movilidad mecánica, de vehículos, e incluso en relación a la misma movilidad electrónica. Podemos afirmar, así, que en el fenómeno de la movilidad humana se enredan en nuestro inconsciente colectivo asuntos tan trascendentes como las tradiciones

culturales, la clase social, la riqueza, el mercado, el poder, la desigualdad y el maltrato físico del otro<sup>2</sup>.

En el terreno de la movilidad biológica en nuestro contexto nos venimos debatiendo en dos posturas en las prácticas de la escolaridad temprana. Una de ellas es dejar a los niños y niñas libertad de movimientos en el suelo desde las edades más tempranas para que, teniendo esta libertad, vayan evolucionando motrizmente en situaciones cotidianas y naturales (Emmi Pikler, 1984 y Mózes, 2010)<sup>3</sup>. La regla de oro es que al niño pequeño no se le pone nunca en una postura que no sabe adoptar por sí mismo. Se pretende ante todo que el niño o la niña tengan una experiencia de competencia y seguridad con dicha postura corporal. Se entiende que las criaturas son capaces de recorrer todas las etapas de desarrollo motriz por iniciativa propia; saben mejor que nadie qué persiguen y qué camino seguir. Los niños y niñas, a no ser que tengan necesidades educativas especiales, no necesitan durante los primeros años ni enseñanza ni estimulación sistemática ni ejercicio alguno que les ayude a desarrollarse. Eso sí, para el desarrollo de esta actividad autónoma serán necesarias unas relaciones emocionales estables y un entorno adecuado que le permita esta libertad de movimientos. Se trata de un entorno que será cuidadosamente planificado y organizado siempre pensando en las necesidades de los niños y niñas y enmarcado en la vida cotidiana.

- 
- 2 A modo de ejemplo, señalaremos que en Calcuta los conductores de *ricks-haw* están en lo más bajo de la clase social, sólo un poco mejor que los mendigos y los recolectores de basura. Además, no tienen ninguna preparación. Así lo reveló un estudio hecho por dos ONGs reconocidas: *Action Aid* y *The Calcuta Samaritans*. Los datos son de 2004, pero los trabajadores sociales aseguran que estas condiciones no han cambiado. Los hombres caballo gastan sus ingresos en tres cosas: alimentos, alquiler de sus carritos –casi ninguno es dueño de los mismos– y sobornos a los policías. Véase el reportaje en Rojas (2007 y 2009); véase también Moro (2005).
  - 3 Véase Asociación Internacional Pikler (s/f). Véase también Pikler (1984), la conferencia de Mózes (2010) y el video sobre Lóczy (AA.VV., s/f c). En España la Asociación de Maestros y Maestras Rosa Sensat se halla ligada a este instituto difundiendo sus ideas entre el profesorado que se ocupa de la educación de los primeros años (véase [www.rosesensat.org](http://www.rosesensat.org); consulta 17/06/2012).



La otra postura en relación a la movilidad de los niños y niñas consiste en estimular sistemáticamente el desarrollo motriz lo más posible y convertirlos en muy competentes al respecto cuánto antes. Se interviene así estimulando al bebé incluso antes del mismo nacimiento. Se entiende que hay que acelerar este desarrollo interviniendo sistemáticamente en relación a éste, realizando un trabajo de estimulación motriz asistido, mecanicista, conductual y con actividades específicas para ello. En esta segunda postura, existen programas conductuales para trabajar con bebés desde muy pequeños en espacios diseñados y con materiales concretos establecidos, organizando incluso experiencias donde sus logros motrices sean especialmente aplaudidos<sup>4</sup>. Se parte de la idea de que dados los beneficios que tales programas motrices traen en los niños y niñas con necesidades especiales, serán muchísimos más los logros que se consigan con niños y niñas sin problemas. La teoría de las inteligencias múltiples de Howard Gardner (2005, 2010 y 2011) ha contribuido en gran medida a fortalecer este tipo de ideas, pues se piensa que tempranamente hay que estimular el abanico de inteligencias múltiples entre las que se encuentra la inteligencia *cinético-corporal*, si se quiere que las capacidades de los niños y niñas sean aprovechadas al máximo.

En ambas posturas el suelo y la posición horizontal se ha convertido en un espacio que se considera esencial para el desarrollo del infante, contraviniendo esos prejuicios en relación al suelo a los que ya me referí. Se llega incluso a hablar de la *etapa de suelo* como parte de la evolución psicomotriz; el volteo de los primeros meses, el arrastrado y/o el gateo, en el suelo, son consideradas formas de desplazamiento necesarias para favorecer el desarrollo motriz del individuo. Sin embargo, con ambas posturas nos enfrentamos también a prácticas diferentes en cuanto a la situación de *empoderamiento* en la cual se coloca al infante. Mientras que en la primera

---

4 No faltan al respecto los extremos donde la competitividad reaparece como una forma de divertimento de los adultos. Véase al respecto la noticia: AA.VV. (s/f d).

postura hay una confianza plena en la capacidad de la cría humana para dirigir su desarrollo motriz, en el segundo caso se percibe la necesidad de una estimulación procedente del adulto, concreta y sistemática los primeros años si se quiere desarrollar al máximo esas capacidades motrices, tratando de conseguir el máximo en cuanto a su desarrollo intelectual. Lejos de ver al adulto como facilitador del desarrollo infantil como apuntaba la primera postura, se le ve más como director de las actividades en estas primeras edades. Ni que decir tiene que Rousseau y Locke fueron fuente de inspiración de prácticas de crianza bien diferentes. Todavía hoy alrededor de sus ideas siguen emergiendo experiencias escolares bien distintas. En cualquiera de los casos, no podemos ignorar que detrás de las prácticas docentes que se derivan de ambas posturas nos encontramos con experiencias escolares que representan modos diferentes de relacionarse las criaturas con el mundo a través del movimiento y desde las edades más tempranas. Este hecho, sin lugar a dudas, va a tener una repercusión en la construcción de sus identidades como sujetos que se mueven en el mundo.

En cuanto al transporte de la infancia en vehículos, no podemos ignorar cómo en nuestra cultura la infancia de las clases poderosas ha venido siendo transportada, conducida, movida, en los más diversos medios como signo de distinción social. De hecho, el artilugio del carricoche (o carrito para pasear bebés) fue creado en el mundo occidental por Willian Kent en el siglo XVIII para el divertimento del tercer Duque de Devonshire de Inglaterra. Se trataba de un artefacto con forma de carruaje adaptado al tamaño de los pequeños cuya posesión pronto se convertiría en una marca de distinción, pues fue la aristocracia la que inicialmente poseía estos vehículos. Así, inicialmente las criaturas se sentaban en una especie de cesta, que era tirada por una cabra o un poni. Posteriormente los carricoches se adaptarían para que fueran empujados por los adultos. En cualquier caso el cochecito para pasear bebés como símbolo de distinción social ha estado presente en nuestra sociedad desde que se inventó, perdurando hasta nuestros días. Así, conviene recordar aquí el rico negocio generado

alrededor de los carritos y sillitas de paseo en el que se ven inmersos adultos con pequeños y pequeñas a su cargo. Cuán a menudo se ven saboteados emocionalmente por esa mercadotecnia de artefactos para el transporte del infante, una mercadotecnia que bien a menudo sabe explotar la falsa relación entre no escatimar gasto alguno en todo tipo de artilugios destinados a la infancia y una maternidad y/o paternidad responsables<sup>5</sup>. Marquismo, personalización del producto, clasismo, constituyen algunos de los valores en alza que acompañan la compra de este tipo de vehículos para bebés y que en cierto modo servirán de antesala para su posterior prolongación en el mundo adulto cuando se proceda a comprar un vehículo motorizado.

Por supuesto, se trata de un mundo plenamente enfrentado a las necesidades de niños y niñas pequeños que requieren del contacto corporal con el adulto, pues parece olvidar que cargar un bebé en brazos o a atarlo al propio cuerpo del adulto para su traslado responde a costumbres ancestrales mantenidas todavía en multitud de contextos, a veces silenciados por intereses económicos, y que ejercen una influencia muy beneficiosa en el desarrollo infantil precisamente por el contacto corporal que implica. Desde luego, no han faltado los estudiosos desde hace años del tema como neurólogos, pedagogos, psicólogos y antropólogos<sup>6</sup> que nos han venido ofreciendo razones que justifican tales bondades. Como contrapartida hemos de decir que tampoco han faltado las corrientes psicológicas de pensamiento conductuales, *adultocéntricas*, muy críticas con el llevar al infante en brazos. Se trata de críticas en las que está implícito ese anteponer las imperiosas necesidades de la vida adulta en un mundo caracterizado por la prisa y la resolución rápida de necesidades y de las que se derivan determinadas prácticas de crianza como aquéllas en las cuales se elude coger a los bebés a demanda, trasportándoles piel con piel, pensando

---

5 Véase a modo de ejemplo jocoso la siguiente experiencia relativa a la compra de un carrito de bebé, narrada por Antoni Flores en su blog: Flores (2010).

6 Véase a modo de ejemplo un clásico como Montagu (1986).

que así se malacostumbran y no se les prepara para resolver de forma autosuficiente la vida de espera que les espera, valga la redundancia. Todo ello nos hace pensar e interrogar acerca de en qué medida esta confinación al carricoche ignorando sus deseos de ser levantado, abrazado, movido en contacto con el otro, acaba vinculando al sujeto de por vida a los vehículos convirtiendo su uso en un asunto íntimamente ligado a la construcción de su identidad, hasta el punto de hacerle dependiente y/o incapaz de prescindir de ellos.

Después de todo lo dicho, tendríamos que huir de los discursos y prácticas docentes que parten de una única experiencia infantil en relación a la movilidad. Si bien la primera infancia puede contar en sus desplazamientos con vehículos para ser desplazados, sin embargo, su uso no debería considerarse, bajo ningún concepto, generalizado. Sabemos que las circunstancias socioeconómicas o socioculturales en las cuales se pueden enmarcar las prácticas de crianza influyen poderosamente en las experiencias que tiene la infancia en relación a la movilidad.

Mientras que hay una infancia del bienestar que es transportada en carritos y sillitas de las más diversas características ergonómicas desde las más tempranas edades, son muchos los niños y niñas en el mundo que no cuentan con tales artefactos, siendo transportados en estrecho contacto corporal con el adulto. De la misma manera podríamos reflexionar sobre las experiencias de la infancia en relación al uso de vehículos con y/o sin motor, públicos y/o privados. Lo cierto es que todos los niños y niñas del mundo no tienen las mismas vivencias al respecto; incluso en la denominada sociedad de la opulencia, también las experiencias pueden ser muy diversas en función de las prácticas de crianza, del poder adquisitivo de las familias con las que viven y del grado de dependencia de éstas en relación a los vehículos de motor, del uso de transportes alternativos, del uso de dispositivos de retención infantil en los vehículos, de las reglas de comportamiento en el interior de los vehículos y/o de su movilidad como viandantes.

Sería miope mantener un discurso que sostenga la homogeneidad de experiencias de la infancia en relación a la movi-

lidad. No todos los niños y niñas son cogidos en brazos y/o transportados en mochilas canguros, no todos viajan en coche privado, no todos se mueven en transporte público; hay niños y niñas que viven en zonas rurales donde los animales y los vehículos de tracción animal siguen representando un importante medio de transporte para las distancias considerables. Los vehículos de motor agrícolas también pueden ser utilizados, como el caso de los tractores. No faltan los pueblos y aldeas en las cuales la infancia ha pasado de caminar en los desplazamientos cortos al abuso del vehículo privado como signo de prestigio social de las familias. Hay vehículos que son privativos de determinadas ciudades como el caso del metro o el tranvía; igualmente comienza a verse a la infancia en nuestras ciudades desplazándose en bicicleta conducidas por sus familiares, a diferencia de otras partes del mundo, como en China o Cuba donde la bicicleta viene representando un medio de transporte familiar bien económico, todo ello sin olvidar esa infancia que se desplaza en silla de ruedas reivindicando el derecho a la movilidad y que tan a menudo pone en evidencia la falta de adecuación de los espacios públicos. Algunos, incluso, llevando al extremo la consideración de la silla de ruedas como medio de transporte equiparable al coche<sup>7</sup>. No faltan, además, las iniciativas para cambiar la normativa de acceso a todo el transporte público, más allá del metro o el tren, de manera que se reconozca a los bebés con carrito como personas de movilidad reducida<sup>8</sup>.

Mientras todo esto sucede en nuestro contexto, en el mundo no falta esa infancia que se desplaza a pie con sus familias largas distancias para buscar agua y/o alimento, y/o *colgados* de adultos exhaustos huyendo de conflictos armados, de miserias, de catástrofes naturales, de abusos de poder, buscando, errantes, simplemente sobrevivir. Están, por supuesto, aquellos que

---

7 Véase la noticia desarrollada en EFE, 2007.

8 En España, el Decreto 1/2008, de 17 de enero, reconoce la accesibilidad de los carritos de niño a los autobuses de la EMT de Madrid (BOCAM 23/01/2008). En: [http://www.iustel.com/v2/diario\\_del\\_derecho/noticia.asp?ref\\_iustel=1026964](http://www.iustel.com/v2/diario_del_derecho/noticia.asp?ref_iustel=1026964) (Consulta 17/06/2012).

se suben en un cayuco clandestinamente de la mano de madres que anhelan un futuro mejor. Todas las situaciones narradas en este apartado, son experiencias distintas de la movilidad vividas por una infancia bien diversa que habita nuestras escuelas, nuestros pueblos y ciudades, nuestros barrios y que debieran ser consideradas en las propuestas educativas; máxime si tenemos en cuenta que están influyendo en los valores que la infancia va a ir construyendo en relación a la independencia y la autonomía en lo que a movilidad se refiere, ya sea sin o con un vehículo de muy diversa índole.

## 2. Ortopedia de la movilidad infantil

La ortopedia de la movilidad representa una preocupación histórica y cultural que ha servido para generar a lo largo de la historia lucrativos negocios y grandes beneficios a base de vender remedios<sup>9</sup> y todo tipo de artefactos o artilugios (sillas de ruedas, muletas, prótesis, zapatos especiales y vehículos adaptados) tanto para limitar la movilidad como para intervenir en los problemas y dificultades al respecto, así como en el aprendizaje de ésta por parte de los niños y niñas. Los propios cuentos infantiles no eluden este tipo de elementos refiriéndose a determinados personajes protagonistas como los piratas con su celebrada pata de palo o los soldaditos que perdieron un pierna en la batalla, o incluso esa sirenita que decide cambiar su cola de pez por un par de piernas para conquistar a su príncipe. Si bien tenemos artilugios ortopédicos llenos de bondades, otros, sin embargo, resultan superfluos y hasta perniciosos para la salud. Así, no podemos ignorar en nuestro discurso la presencia de determinados instrumentos supuestamente útiles para que los niños y niñas aprendan a

---

9 Las tiendas de ortopedia han representado un lucrativo negocio desde tiempos pasados, siendo ellas las pioneras del negocio de la movilidad adaptada. Ortopedias tan antiguas como *El pie de oro*, a la que se refiere Eslava Galán describiendo uno de los escenarios de las aventuras del capitán Alatraste, y situada en la antigua calle de Cantarranas de Madrid, hoy Lope de Vega, desde sus inicios anunciaba remedios para pies planos, juanetes, dedos martillos, espolones. Véase Eslava Galán, 2006.