

Madrid: una experiencia de formación sobre temáticas urbanas en la UCM

BEATRIZ SZNAIDER

159

Realizar una actividad académica en el exterior del país permite balancear la experiencia propia para reformular y proponer nuevos y más creativos desafíos. Entre el 30 de junio y el 4 de julio de 2008 se realizó en San Lorenzo de El Escorial el curso “La Seguridad Vial y los Derechos del Ciudadano”, organizado por el Defensor del Pueblo de España.

Se trata de uno de los cientos de cursos de verano que ofrece la Universidad Complutense de Madrid (www.ucm.es) por séptimo año consecutivo y que abarca temas dedicados a la Ciencia, la Comunicación, la Economía, las Humanidades, las Políticas Públicas, las Nuevas Tecnologías, la Salud, etc. Problemáticas como la relación creativa en el triángulo guionista-director-productor con charlistas como Alex de la Iglesia; el estado de la Justicia Internacional a cargo del juez Baltasar Garzón; el futuro de la literatura latinoamericana por Carlos Monsiváis; la herencia de Tierno Galván; taller de documentales; iniciación a la nanociencia molecular; enfermedades ligadas a la pobreza o la perspectiva de Goya en el S. XX —el debate acerca de la autoría de la obra “El Gigante”, atribuida hasta hace poco a Goya y de la que hoy se tiene la certeza que fue realizada por un discípulo, conmovía en esos mismos días a críticos y público especializado)—, conformaron parte del vasto mosaico de cursos.

El ámbito geográfico y de estudio constituyen en sí mismos un atractivo: enclave renacentista ubicado a 50 km de Madrid, el Real Monasterio de El Escorial, que es el centro de la vida de lugar, fue ideado en la segunda mitad del siglo XVI por el rey Felipe II y su arquitecto, Juan Bautista de Toledo. De otras muchas intervenciones arquitectónicas se destaca la de Juan de Herrera, lo que dio lugar al estilo herreriano, desviante y de enorme influencia en el desarrollo de un barroco español desornamentado y sobrio, respecto a los rasgos predominantes en el estilo madre. En el Palacio de El Escorial se encuentra el Panteón donde descansan la mayoría de los reyes españoles; su Basílica, totalmente decorada por frescos que exaltan el dogma católico; cientos de pinturas de El Bosco, Tiziano, El Greco, Zurbarán, Velásquez y otros grandes artistas; colecciones de tapices; jardines de laberintos ramificados y una biblioteca que, a pesar de incendios

y guerras contiene más de 45.000 volúmenes, entre los que se destacan la colección de códices latinos, con piezas bibliográficas como el códice albeldense del año 992, que además de contener la legislación civil usada en España hasta el Siglo XIII, incluye por primera vez el grafismo de las nueve cifras indo-arábigas, muy parecidas a las actuales .

En ese marco, miles de estudiantes que están finalizando sus carreras de grado o posgrado —en su mayoría españoles o extranjeros que realizan sus estudios de doctorado en España—, pero también docentes, profesionales, empleados de la gestión pública que concurren a realizar perfeccionamientos en áreas técnicas, conforman el público de los cursos. Además, los asistentes pueden participar en actividades extraacadémicas como visitas a museos (la del Museo del Prado, cerrado para el público en general, es una de los más requeridas) conferencias, conciertos gratuitos, etc.

160

La posibilidad de disfrutar de esta suerte de “turismo cultural” en una ciudad cuyo propio eslogan es “Paraíso Cultural”, no le hace sombra a la calidad de la oferta académica. Más allá de la especificidad de los cursos, la contrastación con el funcionamiento de la vida universitaria respecto a la argentina muestra aspectos singulares. Lo que asoma con más fuerza es la asociación entre Estado, Universidad, medios y empresa. A ojos de los propios españoles se trata de un “casamiento por interés”, donde cada parte busca sacar algún tipo de beneficio. Sin contradecir esa visión, el dato de que funcionen como actores sociales relativamente equiparables, que pueden y deben negociar o compartir ciertos espacios, sino de *poder*, al menos de legitimidad social, marca una primera característica notable de su funcionamiento institucional. Era moneda corriente cruzarse en los pasillos del Euroforum o de la Real Casa Universitaria María Cristina —donde se realizaron los cursos— con cámaras de televisión que entrevistaban a algún conferencista: ministros, secretarios de gobierno, técnicos devenidos asesores, etc. Al otro día, las imágenes formaban parte del noticiero de la televisión abierta y las declaraciones más polémicas abrían los titulares de *El Mundo* o *El País*. Es cierto que los paleontólogos o los restauradores tenían menos espacio mediático, pero esto se compensaba, al menos parcialmente, con el boletín interno de ocho páginas *Verano Complutense* que se distribuía dos veces por semana y que contenía artículos, entrevistas y actividades generales.

La presencia del funcionariado gubernamental en los Cursos que así lo ameritaban tuvo varias características a destacar: la primera, los funcionarios concurrían a los cursos. Parece un dato obvio, pero para quienes acostumbramos a trabajar sobre temáticas urbanas que convocan en congresos o seminarios la presencia de responsables de áreas estatales, es habitual encontrarnos en los programas con la frase *a confirmar*, que el funcionario que concurre sea finalmente el cuarto o quinto en el nivel de responsabilidad o

que ni siquiera se haga presente. La segunda, es la predisposición y el compromiso con la actividad: no hay llamadas de celulares, hablan el tiempo asignado y están abiertos al diálogo, sea con un estudiante de grado o con un técnico del partido opositor. Y finalmente y, probablemente el dato más importante, su presencia no es formal: vienen a decir cosas sustanciales y no le rehúyen a la polémica. En una de las mesas redondas: “Las infraestructuras viarias y la seguridad”, un asesor del Presidente de la Federación Nacional de Transporte de España y Vicepresidente de la Asociación que nuclea todo el transporte de camiones de la UE, le consultó a José María Pardillo, titular de la Escuela de Ingenieros de Caminos de España y asesor del alcalde de Madrid, Alberto Ruiz Gallardón, en la construcción del M-30 -un túnel vehicular que Gallardón evalúa como “la mayor apuesta *arquitectónica* de la historia de la ciudad” que fue recientemente inaugurado-, por qué no se permitía en el nuevo túnel la circulación de camiones de cierto tonelaje, cuando sí estaba autorizado en otros de características técnicas semejantes. Después de algún intercambio de opiniones, Pardillo terminó afirmando que más allá de los debates técnicos, la decisión de Gallardón debía ser leída como el gesto político de un gobernante que no estaba dispuesto a que su obra máxima pudiese ser cuestionada por el avatar de un camión que entrase al túnel y que por sus dimensiones no pudiese salir. O siquiera, que se produjese el más mínimo roce entre un vehículo comercial y uno particular.

Esa muestra de “sinceridad explícita” también apareció en otra de las mesas: “Los efectos de la nueva normativa de circulación”, en referencia al carnet o licencia de conducir por puntos y el endurecimiento de las penas a través de la tipificación de delitos contra la seguridad vial que en la ciudad de Buenos Aires sólo son faltas contravencionales. Los responsables de los grupos parlamentarios del PS y del PP en la Comisión sobre Seguridad Vial y Prevención de Accidentes de Tránsito, entablaron un áspero debate que de hecho implicó una rendición de cuentas respecto a las tareas de ambos bloques.

Otro aspecto central fue la participación de la sociedad civil. Los cursos de Seguridad Vial (en paralelo con el organizado por la Defensoría del Pueblo, el Ayuntamiento de Madrid organizaba otro sobre Educación Vial Sostenible, dedicado a debatir y a diseñar iniciativas pedagógicas para las acciones de prevención) contaron con la participación de familiares de víctimas de tránsito nucleados en asociaciones como Stop Accidentes o Pat-apat y de la Asociación Mutua Motera. La presencia del Real Automóvil Club de España, de periodistas especializados en temas de tránsito, de los alcaldes de Barcelona y Getafe, de accesibles y muy formados representantes de la Policía Municipal a cargo de varios programas comunitarios (los adjetivos no son ingenuos), marcan el grado de interés y participación para trabajar sobre una problemática que, como decían orgullo-

Los españoles vinculados al tema, hasta mereció una referencia del Rey Juan Carlos en su discurso de fin de año.

Dejé para el final la mención de la presencia de la Academia en el Curso de “Seguridad Vial...”, no por casualidad. Luis Montoro González es algo así como “el dueño” de la Seguridad Vial en España, esto dicho sin sorna. Montoro González, presidente del Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial y director del Master que dicta la Universidad de Valencia, ha participado de la mayoría de las iniciativas académicas, técnicas, profesionales y políticas vinculadas al tránsito que se han realizado en España, al menos en la última década. Durante el curso relató una deliciosa historia sobre los accidentes viales que, según su particular visión, se iniciaron con las cuadrigas romanas y que fue absolutamente desopilante. Montoro conduce un Gabinete de Investigación de Accidentes que trabaja tanto sobre causas psico-sociales como tecnológicas. Lugar articulador de saberes, su lema es: “Hay que investigar”. Es cierto que su entusiasmo tiene el plafond de los millones de euros que destina la UE para protocolizar normas, sanciones y campañas. De todas maneras, la sinergia que genera el trabajo de los diversos actores sociales comprometidos en evitar las millones de muertes absurdas que genera el tránsito en todo el mundo merece no sólo un reconocimiento, sino el esfuerzo de procesar en clave argentina, las condiciones de su exitoso modelo.