

# C.O.P. :

## UN NUEVO COLECTIVO ANTIMILITARISTA

El COP lo integramos gente que nos planteamos la objeción de conciencia por motivaciones políticas, hasta hoy hemos estado trabajando en el GANVA (Grup d'acció no violenta Anti-Otan). Nuestra salida no se debió a ninguna escisión o problemas por el estilo, sino simplemente a que nos sentimos obligados a afrontar el problema de la mili y de la objeción de conciencia desde nuevos enfoques y planteamientos. Tratamos de hacer de la objeción una lucha política, conectada y elemento a su vez de la lucha de clases a nivel general, y con un contenido claramente revolucionario.

Esta posición podemos sintetizarla en estos cinco puntos:

1º.— Los motivos para objetar son de índole política, ya que todas las sociedades hasta hoy están divididas en clases sociales, y en ellas el ejército tiene el rol, no de defender a la sociedad entera, sino a una clase determinada: la burguesía contra los trabajadores y los oprimidos-das en general. Además la mili obligatoria es un instrumento ideológico de la clase dominante para disciplinar la futura fuerza de trabajo mediante la inculcación de una ideología que, a grandes rasgos, podríamos caracterizar de burguesa, machista, españolista y autoritaria.

Ante todo ello es evidente que a todos los que pertenecemos a la clase trabajadora y a los oprimidos/as en general, se nos presenta la necesidad de combatir la mili y el ejército convirtiendo este trabajo —el antimilitarista— en un campo de lucha más, que coordinado con otros movimientos y luchas: la obrera, la feminista, la ecologista...; todas juntas, avancen hacia una sociedad comunista y libertaria, sin clases sociales y sin ningún tipo de opresión (sexual, nacional...).

2º.— No nos declaramos no-violentos. Creemos que la no-violencia no siempre ni en toda situación es válida para utilizarse como estrategia de enfrentamiento con el Poder. Por ello el COP hará servir en cada momento los métodos que juzgue más aptos para cumplir los objetivos marcados.

3º.— Nuestro objetivo final no es el reconocimiento por parte del Estado del derecho a la objeción de conciencia, sino la abolición del servicio militar, que se conseguirá a través de la lucha por la insumisión total y colectiva. Nosotros no luchamos para que una minoría tenga el derecho a no ir a la mili (o incluso para todo el mundo que quiera) y hacer un servicio civil sustitutorio sino para que nadie vaya al servicio. Luchamos, por consiguiente por la insumisión total y colectiva (total: tanto



contra el servicio militar como el civil y colectiva en tanto que no actitud individual y testimonial sino política y asumida masivamente).

4º.— Pretendemos coordinarnos con las luchas y actitudes afines a la nuestra, las de aquellos que apunten hacia objetivos parecidos: desertores, prófugos, movimiento en los cuarteles...

5º.— Realización de un Trabajo Popular como instrumento de campaña. Además de toda la campaña contra la mili y de objeción política que estamos tirando adelante pretendemos trabajar en luchas populares (principalmente de barrio) para relacionarnos más con la gente que nos rodea y para no permanecer aislados cuando se acerque y caiga sobre nosotros la represión estatal por negarnos a ir a la mili y al servicio civil, y también para emprender un trabajo reivindicativo y concienciador de la realidad social, a partir del cual hacer comprensible nuestra insumisión, tanto a la mili como al servicio civil estatal.

Todos estos puntos se encuentran más claramente explicados en el último apartado de nuestro dossier: «Contra la mili, objeción política!»

Contactos en Ci Virgili, 97-1º, Barcelona-30, Tl. 311 44 45



La ciclo-revolución ha empezado. Este es el mensaje de los ciclistas revolucionarios que se organizan y ganan fuerza en todo el mundo, por una revolución en bicicleta. Están convencidos de que las bicis, entendidas como transporte urbano cotidiano, pueden ser medios de profundo cambio social. La lucha cotidiana de los ciclistas con los automóviles por el uso de las calles y los espacios para el aparcamiento, produce un cambio de conciencia, afirman. Para los militantes en bicicleta, o «bikesheviks», la bici urbana es la mejor amiga del revolucionario. ¿Por qué? Porque permite a los individuos gestionar con sus propias manos el transporte personal, poniéndoles en situación de cuestionar la necesidad «auto-inducida» por los gigantescos monopolios del automóvil y del petróleo, y los gobiernos que actúan en su favor. La bici es accesible, virtualmente, a cualquier persona sana y sus defensores mantienen que el movimiento representará un momento irresistible en estos años ochenta tan deteriorados.

Los grupos de activistas, como «Le Monde a Bicyclette», de Montreal (Canadá), propagando la ciclo-revolución, sus métodos y su teoría, son profundamente anti - autoritarios, con añarquistas conscientes comprometidos en la lucha contra la auto - cracia. Ciclistas militantes han bloqueado puentes, destruido «salones del automóvil», organizando «die-ins» (specie de sentadas, con los militantes tendidos en el suelo fingiéndose muertos), y comenzado a proyectar esquemas de transportes urbanos al mar-

gen de los canales institucionales. Además, han conseguido llevar hasta el final, con éxito, muchos de sus objetivos. De todas formas, la ciclo - revolución está todavía lejos y los enormes intereses organizados en torno al automóvil apenas han iniciado su lucha. Para comprender el objetivo de la ciclo - revolución es necesario, antes que nada, comprender las fuerzas sociales y económicas que amenazan con cambiar. Los automóviles han estado junto a nosotros durante mucho tiempo, y muchos, incluso los revolucionarios, los ven como normales dando por descontada su necesidad. Pero la normalidad es poco más que el interés económico acumulado, y el coche privado es EL supremo interés económico del mundo. Las 10 mayores sociedades del mundo son productoras de coches y petróleo. Entre la General Motors y la Exxon tienen un ciclo de negocios muy superior al balance estatal del Canadá. Y las multinacionales del coche y el petróleo han plasmado al mundo con el fin de conseguir sus intereses. La geografía urbana refleja el calco de las necesidades del auto. Y sus millones han servido para corromper las mentes y los sistemas de valores de todos.

¿Cómo ha ocurrido todo esto? El automóvil puede parangonarse a la ameba. Se multiplica siempre. Producto y consumo de masas en los USA al principio, ahora se produce y consume en todo el mundo. En «Running on Empty», un libro que evalúa el futuro del automóvil, los autores evidencian que «los coches han adquirido un papel importante en la vida

BOB SILVERMAN

## EN BICICLA POR LA LIBERTAD

«La bicicleta es un vehículo para la revolución. Puede destruir la tiranía del automóvil. La revolución será espontánea, la expresión más completa de las rebeliones individuales. Ya ha comenzado».

(Daniel Berhman, en «El hombre que amó la bicicleta. Memorias de un autólabo»)

de millones de personas, y en sus aspiraciones. La industria automovilística se ha convertido en la mayor industria manufacturera del mundo. Más de 300 millones de pasajeros atraviesan las carreteras del mundo en coche, y cerca de cien mil nuevos automóviles salen diariamente de las cadenas de montaje». Claramente, el automóvil se ha convertido en el motor principal del desarrollo capitalista en Norteamérica. Sus atractivos han sido enormes, para gente frustrada y alienada. Para los trabajadores hartos de su trabajo, que se sienten inermes, el auto ha ejercido una gran fascinación, al prometerles que llegarían finalmente al asiento del conductor de la vida. Les ha ofrecido un status y una identidad, al tiempo que una tangible, visible, justificación para su trabajo. Poseer un coche quería decir darle un significado a la vida. Desde el comienzo, el auto ha creado y atraído «compañeros de cordada». Carburante para autos, acero para autos, cristal para autos, goma para autos, cemento para las carreteras, burocracias de tráfico y fuerzas de policía para autos. Y cada año estas fuerzas, tanto del capital como del trabajo, necesitan más carreteras para acoger más autos.

Kenneth Schneider, un experto en la controversia auto/población, escribe: «Su variedad es desconcertante, están infiltrados prácticamente en todos los ramos de la industria, de los servicios y del gobierno. Detrás de la industria automovilística están los tinglados de la construcción, el acero, la goma, el cristal, el plomo, las pinturas, los plásticos



los colores, el cobre. Detrás del petróleo y el carburante están grupos de investigación y perforación, de refinamiento, con sus maquinarias, conductores y medios de transporte. Detrás del desarrollo de las carreteras, puentes y áreas de parking, están los tinglados de construcción, el cemento, el acero y el asfalto».

## Los daños de la auto-cracia

En la mitad de los años treinta, tres de las principales compañías automovilísticas —G. M., Standard Oil of California y Firestone Tire Company—, comenzaron a destruir los sistemas tranviarios norteamericanos para poder eliminar un obstáculo al incremento de las ventas de coches. En 1974, Bradford Snell, ante la Comisión Senatorial Estadounidense sobre los Monopolios, describió como la GM había aniquilado todas las alternativas al automóvil y «contruido su necesidad»: «La GM es un estado económico soberano —escribió Snell en el *American Ground Transport* (el transporte terrestre americano)— cuyo control de la producción de autos, camiones, autobuses y trenes, fue el principal factor en la sustitución de los transportes de tren y autobús por los de camiones». Observa, además, que los medios de transporte sustituidos gastaban menos energía, eran más económicos, seguros y compatibles con el ambiente. Su conclusión: el monopolio en la producción de vehículos de tierra ha llevado, inexorablemente, a un desastre en los transportes terrestres en Norte América. La economía es consecuente, prosigue Snell: «un autobús puede sustituir a 35 automóviles; un tranvía, un metro, cincuenta; un tren 1000 y un barco la carga de 150 camiones. El resultado era inevitable: una iniciativa de la GM para vender automóviles y camiones sustituyendo los sistemas ferroviarios y de autobuses. En ninguna parte fue más evidente que en el sur de California el desastre provocado por el programa de motorización de la GM. Hace 35 años Los Angeles era una bella ciudad rica en palmeras, naranjos espléndidos y un fresco oceánico. Fue adornada con la mayor red eléctrica ferroviaria del mundo. Al final de los años treinta, la GM y compañías aliadas, compraron las compañías locales; descartaron sus trenes eléctricos no contaminantes, tiraron a tierra sus líneas y railes, y colocaron los autobuses de la GM en las congestionadas calles de Los Angeles. Como resultado, Los Angeles hoy es un panorama desolador que va a más, desde el punto de vista ecológico; las palmeras están muriéndose entre el smog, los naranjos han sido cubiertos por trescientas millas de asfalto, el aire es una fosa séptica en la que cuatro millones de automóviles —la mitad de ellos construidos por la GM— expelen diariamente trece mil toneladas de sustancias contaminantes».

En otra área del transporte, la GM y sus aliados, han conseguido destruir los transportes inter - municipales, por tren y autobús. La Greyhound fue designada por la GM para sustituir estos medios de transporte. Sucedió así. De la misma forma, explotando su posición de ser la mayor empresa de carga en el país, la GM impuso sus máquinas a diesel en los ferrocarriles que fallaron al poco tiempo. Contemporáneamente, los ferrocarriles en Europa y Japón fueron transformados en eléctricos y se emplean tanto para el transporte de pasajeros como de mercancías.

En junio de 1932, Alfred Sloan jr Presidente de la GM, organizó la National Highway Users Conference para reunir a los delegados de las industrias nacionales del automóvil, el petróleo y la goma, en un frente común contra las fuerzas de la competencia. Los objetivos anuncia-



dos eran obtener impuestos de circulación para financiar solamente proyectos de carreteras y el desarrollo de un programa permanente de construcción de carreteras. (...) En los estados actuales, sus 2.800 grupos de presión han sido instrumentos para persuadir a 44 de las legislaciones estatales a adoptar y reservarse medidas que gravan impuestos fiscales estatales y locales destinados exclusivamente a la construcción de carreteras. Promoviendo estos «fondos para carreteras» ha disuadido a administradores y gobernadores de construir otra cosa que no sean carreteras adecuadas para el transporte urbano. (...)

## Las ventajas de la bicicleta

¿Qué tienen de especial las bicicletas? ¿No son una comodidad como cualquier otra? Los capitalistas invierten

dinero en sus industrias, los obreros son explotados y las bicis se venden en el mercado como los aparatos de TV, los autos y los pantalones. Esto es verdad, PERO en 1981 las bicis se están convirtiendo en una comodidad única por motivos importantes. Única, no por el modo en que están hechas, vendidas o publicitadas, sino por la capacidad de transformar la consciencia de quien las utiliza como medio de transporte cotidiano. Concebidas de esta forma, las bicicletas se convierten en instrumento de cambio económico y social. Son un medio para cambiar los transportes «oficiales», y una forma de rechazar la imposición de la auto - cracia. Desde el punto de vista económico no se pueden rechazar las bicis. Después de cuatro meses de uso regular el precio de una bici se ha amortizado por completo. Pero los beneficios, no monetarios de una bici son mucho

mayores. En una ciudad, la bici es simplemente el mejor medio de transporte. Los ciclistas alcanzan sus metas como los motociclistas y con mucha más rapidez que quien se sirve de los transportes públicos. Los defensores de la bici afirman: es una gran diversión. Tu mente y tu cuerpo se hacen más fuertes cada día. Es un transporte que puedes ver y comprender. Es un medio que puedes reparar tú solo. Sobre una bici te conviertes en un geógrafo urbano. Yendo hacia tu meta puedes descubrir lugares que desconocías y que ahora te resultan interesantes. Observas la estructura arquitectónica más de cerca. Cada día tienes encuentros casuales con otras personas. Puedes ir de puerta en puerta. Puedes llevarte el medio a casa. Y la lista podría continuar.

En los dos decenios precedentes al inicio del siglo, la bicicleta tuvo mucha

importancia. Era el primer medio de transporte personal. Representaba, para las mujeres, un instrumento que les permitía salir de casa y llevar pantalones. La Liga Americana de Ciclistas, fundada en 1880, se convirtió en el primer grupo de presión (lobby) en los USA y consiguió hacer pavimentar las calles por primera vez. Al comenzar el siglo, la producción en masa de automóviles sustituyó gradualmente las bicis en las calles que las bicis habían hecho asfaltar. Y la tecnología aplicada a ellas se estancó durante 60 años. Pero todo comenzó a cambiar en los años 70. El desarrollo de bicicletas más veloces las hicieron más manejables para los habitantes de países de montaña, o para largas distancias. Lentamente, durante todo el decenio y en todas las ciudades del mundo desarrollado, comenzaron a aparecer en número cada vez mayor. Por primera vez, las bicicletas se vendieron más que los coches en USA, Canadá, Francia, Inglaterra y Japón.

## Ciclo-Frustración

Si bien el número de ciclistas continuó creciendo, no ocurrió lo mismo desde el punto de vista del entorno. Los ciclistas se sienten frustrados y coléricos. Ven que los autos disponen de todo un espacio en las calles, los peatones tienen aceras, y los ciclistas nada. Ellos querían ir en bici al trabajo, a la escuela, al mercado, a casa de los amigos, con perfecta seguridad. Querían poder aparcar las bicis sin temor a que se las roben. Querían poder pasar tanto sobre los puentes como bajo los túneles. Y no querían acabar bajo el tranvía o el autobús. En resumen, los ciclistas sufren una ciclo - frustración. El resultado de esta ciclofrustración urbana ha sido la creación de grupos de ciclistas para aumentar el número de adeptos (...).

Los programas de los distintos grupos ciclistas son prácticamente idénticos, dado que realidades similares provocan parecidas respuestas. Todos los grupos piden:

- 1) Una red completa de calles y pistas a fin de que incluso los niños puedan recorrer la ciudad con seguridad.
- 2) Aparcamientos seguros en todos los sitios: escuelas, fabricas, talleres, almacenes generales, casas, teatros, restaurantes, bares, etc.
- 3) La inserción de la bici en la red de transportes públicos. Las bicis deben estar permitidas en el metro y en los autobuses ciudadanos, a través de la instalación de portaequipajes, como ocurre en San Diego.
- 4) Acceso en todos los puentes y túneles.
- 5) Duchas en los puestos de trabajo.



6) Nada de uniformes en los talleres; que se pueda trabajar con la ropa adecuada para andar en bici.

7) Instrucción ciclista, tanto mecánica como de señalización, en todos los grados escolares.

8) El pago de un suplemento a quien usa la bici por motivos de trabajo, lo mismo que le pagan a quien usa el auto.

Y en el caso de grupos más radicales como «Le Monde a Biciclette», de Montreal, cien mil aparcamientos para bicis en los garajes ciudadanos.

## Enfrentamientos con el Estado

¿Quién podría pensar que algo tan positivo como el propugnar las bicis pudiera llevar a enfrentamientos con el Estado? Después de todo ¿no han sido los mayores responsables gubernativos del sector ambiente, la sanidad y la energía, quienes han promovido campañas publicitarias costosas para convencer al público de usar las bicis para la salud, el ahorro energético y el equilibrio económico? En realidad, las administraciones han elegido conceder al auto la mayor parte de las financiaciones para los transportes, y todo el espacio de la calle. Han construido puentes impracticables para las bicis y túneles que solo los coches pueden atravesar. De hecho, los principales enfrentamientos entre el Estado y los ciclistas han tenido lugar por culpa de los puentes.

(Sigue un apartado en el que se señalan algunas luchas sobre los puentes ocurridas durante los años 70 en Canadá y en los USA. Destacable un «Do it yourself cicloroute», un «Hazte tú mismo la pista ciclista», diez semanas de trabajo voluntario con un coste de cinco mil libras esterlinas, para realizar una pista inter-comunal entre Bristol y Bath, en Inglaterra).

En sus campañas para concienciar a la gente sobre el potencial revolucionario de la bicicleta, los ciclo - revolucionarios identifican cuatro contradicciones de base:

- 1) Entre el gran valor social y el vasto ámbito de nuestras demandas, y el poco dinero que hace falta.
- 2) Entre los positivo de nuestras demandas y la resistencia de la administración a concederlas.
- 3) Entre los horrores del automóvil y la general desconfianza para comprenderlos.
- 4) Entre las declaraciones gubernativas en favor de la bici y su inactividad para promover la práctica.

## El síndrome ciclo-revolucionario

Hay otra contradicción que se ha hecho evidente en estos últimos años. Se conoce como «la ley del espacio para vehículos urbanos» o «el síndrome ciclo revolucionario». Los ciclistas quieren pistas a bajo costo. Las autoridades no quieren conceder las pistas recreativas que valen mucho. ¿Por qué se concede de esta forma el espacio urbano para vehículos? El espacio para coches constituye una subvención para automóviles, y los propios autos una subvención para las compañías petrolíferas. Estos intereses no quieren ceder su espacio a quienes usarían, alternativamente, las calles para las bicis. Pero las pistas ciclistas, los aparcamientos seguros, las duchas en los puestos de trabajo, no son antagonistas directos de los intereses del automóvil. Y en aquellas áreas en que no hay enfrentamiento directo bici/auto por los espacios de circulación o aparcamiento, es donde los ciclistas progresan más rápidamente (...). Como dice un folleto, la bici es virtualmente inatacable. Casi todos, de todas las clases sociales y ocupaciones, pueden identificarse con los ciclistas y sus demandas. El «Estatuto de la tarta de miel» de la bicicleta explica por qué los ciclo-revolucionarios reciben fuertes presiones, dado que el resultado de sus objetivos exigiría una drástica revolución en la forma de vida norteamericana.

Para no cometer errores, los poderes institucionales son todavía una potente amenaza para la revolución de la bicicleta. Igual que las compañías automovilísticas destruyeron los sistemas tranviarios alternativos a los autos, y las líneas ferroviarias en América, ahora están dispuestos a hacer lo mismo contra la única alternativa que no han destruido todavía: la bicicleta. Este peligro es la pesadilla de los ciclo-revolucionarios. La Exxon ya está construyendo una costosa bici, la Peugeot bici y auto. Montebecane, una buena bici francesa, ha sido hace poco asumida por la Renault que, hace dos años, lanzó la bici Gytane. Desde entonces, las «gytanes» han empeorado y son más caras. En Italia, la Fiat ha comprado la mayor industria italiana de bicis, la Bianchi. Las construirá más caras y de inferior calidad.

En la «biblia» de Wall Street, la revista *Forbes*, el director Malcolm Forbes ha dicho de los ciclistas revolucionarios: «Es una de esas especies de buenas nuevas que deben ser recogidas por la ley». Forbes ha comprendido que la bici en la ciudad tiende a hacerla más libre, para él la verdadera amenaza es la libertad inherente a la bicicleta. Y esto es probablemente lo que empujará a los poderes institucionales a reaccionar.

La revista *Freewheeling* tiene una gran audiencia entre los ciclo-revolucionarios (14 Picardy Place, Edinburgh-1, Scotland, Gran Bretaña). Dirigida por una cooperativa de periodistas, *Freewheeling* («Rueda libre») presenta un panorama de las luchas de los ciclo-revolucionarios en todo el mundo, así como informaciones técnicas y económicas sobre la industria de la bicicleta y sus adyacentes.

Se puede recibir el calendario en tres lenguas (francés, inglés, castellano) *World Bicycling Calendar*, escribiendo a «Le Monde a Bicyclette» —que también edita una revista—, 4224 Clark Street, Montreal, Quebec, Canadá. El calendario cuesta 3 dólares. En Julio saldrá el correspondiente a 1981.

En la revista *Open Road*, de la que está extractado este artículo, se ocupan, en diversas ocasiones, de las reivindicaciones de los ciclistas, así como de otros temas de vida alternativa y libertaria. Box 6135, Station G, Vancouver, B.C. Canadá.



El evidente éxito de la ciclo-revolución hasta hoy prueba que es un peligro que tiene futuro. Cuando se obtiene un aparcamiento seguro o el acceso a los puentes o el metro, la ciclo-frustración se reduce. Temporalmente. Pero los ciclistas militantes esperan que las ventajas de la bici se hagan más evidentes para millones de personas en el próximo decenio. Factores objetivos como la escasez y el alto costo del petróleo, factores subjetivos como la voluntad de gozar de buena salud y el principio del placer, ayudarán al éxito de la bici.

El auto y la bici representan los opositores polares. Cuando están generalizados en las ciudades, el antagonismo se hace más agudo. La generalización de los autos en las ciudades significa urbididad, contaminación, ruidos, intimidación, aislamiento y muerte. La generalización de las bicis en las ciudades significa comunidad, ecología, paz, eficiencia y amor. Los coches quieren decir dependencia. Las bicis independencia. Los autos explotación y jerarquía. Las bicis, ayuda mutua, igualdad y tolerancia. ■

En el barrio de la «Esquerra del Eixample» de Barcelona un colectivo de maestros, padres y niños están llevando a cabo una experiencia pedagógica que intenta atender más a las iniciativas del niño que a las normas y programas establecidos.

A la escuela Roure-Mallorca acuden unos 160 niños desde los 9 meses a los 12 años. Sin ayudas y en un proceso de intentar abrir la escuela al barrio, la experiencia lleva ya cuatro años de vida.

Ellos mismos nos lo cuentan.

(Propuesta de discusión sobre una experiencia pedagógica)

# APRENDIZAJE O ENSEÑANZA?..

En general, tanto padres como maestros (los padres delegan su función en los maestros), creen tener una información que deben pasar a los niños, sin tener en cuenta la necesidad o interés que los niños puedan tener en adquirir dicha información. Esto se conseguía hasta hace poco con la llamada enseñanza tradicional, en la cual se producía una cadena de delegación de responsabilidades: — maestros — ministerio, Y en sentido inverso, de aceptación de autoridades: ministerio — maestros — padres. Para conseguir la adaptación del niño a estos ritmos establecidos desde arriba, existía un sistema de premios y castigos.

En la enseñanza activa se utilizan «estimulos», técnicas de motivación con fundamento psicológico,... con el mismo fin, es decir, conseguir la adaptación del niño a los programas, horarios, hábitos,...

¿Qué pasa si el adulto toma una actitud pasiva, si entiende que su función es meramente auxiliar, si sus conocimientos son un instrumento al servicio de las necesidades del niño?

En nuestra experiencia concreta, hemos intentado decantarnos hacia esta actitud, hacia el Aprendizaje, aunque no lo hayamos aplicado a ultranza. Podemos hablar de una experiencia progresiva, en este sentido, de casi cuatro años. Al ir sustituyendo, parcialmente, actitudes enseñantes por actitudes receptoras de aprendizaje, nos hemos encontrado con cierta resistencia tanto por parte de padres como de maestros, ya que la aceptación de este proceso implicaba un cambio en su sistema de valores. También nos hemos encontrado con dificultades a nivel legal, ya que existen unos programas oficiales, evaluaciones, etc. En cuanto a los niños, hay que decir que han constituido una fuente de sorpresas, aunque no del todo imprevistas, ya que es de todos sabido la influencia que sobre ellos ejerce la sociedad, entiendase: TV, vecinos, parientes... Este marco social en que se desenvuelven coti-

dianamente los niños, valora sobremanera la competitividad, el aprender «muy pronto» a leer y escribir, el memorizar de carrerilla las tablas de multiplicar, etc., esto ha hecho que nuestros alumnos nos hayan pedido, hasta con insistencia, aprender rápidamente estos procesos comunes. Ante esta actitud de los niños hemos tenido que tomar una postura crítica. Entendemos que nos ha tocado vivir en una sociedad industrial y urbana en donde no se dan las condiciones de vida rural, de la vida en los pueblos, allí el niño podía aprender en su propio ambiente aquello que su curiosidad natural le indicaba. Todos los oficios, la vida de los adultos eran parte de su vida cotidiana, y los podía aprender y conocer «en directo», pronto podía saber qué necesitaba para subsistir. Pero, hoy en día, en esta sociedad urbana, el crío, el futuro «urbanita», vive y vivirá una situación distinta. Y creemos que debemos darle los instrumentos mínimos para subsistir, para resistir... (y también para rebelarse!). Es por ello por lo cual nos decantamos por el Aprendizaje, que nunca el niño se convierta en un sujeto pasivo, «obediente», esclavizado por esos hábitos de «persona civilizada», que se inculcan de bien pequeños, aprovechando su poco sentido crítico.

De todas maneras, no hemos abandonado totalmente la «enseñanza», pareciendonos fundamental que esta transmisión de valores y contenidos, sea eminentemente crítica. Hacemos hincapié en esto, porque consideramos que, aunque el adulto quiera desprenderse de su papel autoritario, tiene en realidad más conocimientos del entorno, más experiencia, más fuerza, etc. y en la práctica esto hace que por parte de los niños haya una fuerte tendencia a considerar absoluto lo que el adulto dice o hace. Para neutralizar esta tendencia, debe quedar claro que todas las actitudes e informaciones son subjetivas, no absolutas..., no hay bueno y malo, no hay cierto y falso... Entendiendo que un proceso educativo más racional pasaría por:

