

Desafíos y oportunidades de la movilidad infantil

En contextos urbanos europeos y latinoamericanos

José Roberto Suriano Chacón

Introducción

Las infancias representan un componente demográfico sustantivo en las ciudades latinoamericanas con un 75% en contextos urbanos en la región y un 78% en México para la última década (Gülgönen, 2016): Este grupo continúa siendo invisibilizado en la planeación urbana, subordinado a un enfoque adultocéntrico¹ centrado en la funcionalidad económica y la movilidad vehicular. Esta exclusión limita su presencia en el espacio público, y a su vez restringe el ejercicio pleno de su ciudadanía en la vida urbana. Gülgönen (2016) plantea que las infancias son actores sociales con capacidad para tomar decisiones, expresar opiniones e influir en su entorno de manera cotidiana, cuyas prácticas cotidianas (juego, desplazamiento y exploración) constituyen formas de construir ciudad y ciudadanía, vinculadas al derecho a la ciudad. Sin embargo, el

urbanismo predominante ha relegado estas prácticas al margen, produciendo entornos urbanos hostiles a su autonomía. Frente a este modelo, enfoques como la “pirámide invertida de movilidad” (Tapia, 2019) y experiencias en ciudades como Barcelona y París, con iniciativas como supermanzanas, calles escolares y programas comunitarios como “BiciBús²” o “Kidical Mass³”, evidencian que rediseñar la ciudad desde la perspectiva infantil es posible y produce beneficios sociales, ambientales y de seguridad vial.

La movilidad infantil⁴ en el espacio urbano, más allá de su dimensión funcional, emerge como un instrumento para la salud física y mental, la seguridad y la cohesión social⁵, contrarrestando fenómenos como la segregación urbana (Toboso, 2018). Sin embargo, en América Latina persisten barreras estructurales: calles sin infraestructura peatonal continua, velocidades urbanas inadecuadas, iluminación deficiente y percepciones de inseguridad que inhiben la autonomía infantil.

¹Es una perspectiva que coloca a los adultos como superiores y reduce a niños y adolescentes a una posición subordinada, sin pleno reconocimiento de sus derechos ni voz en la participación social.

²Es un grupo organizado de ciclistas, principalmente escolares, que viajan juntos en bicicleta por una ruta preestablecida con un horario definido, usualmente con la compañía de adultos (padres, voluntarios o profesores) que velan por su seguridad.

³Es un evento ciclista para familias, inspirado en la Critical Mass, que busca reivindicar el derecho de los niños a moverse de forma segura

en las ciudades.

⁴Es el conjunto de desplazamientos que realizan niños, niñas y adolescentes en la ciudad y que abarca tanto la autonomía para ir solos a diferentes lugares, como la garantía de que esos trayectos sean seguros, accesibles y adecuados para su desarrollo físico y mental.

⁵Es la cualidad de una sociedad que la mantiene unida, basada en la confianza, la solidaridad, el sentido de pertenencia y el respeto mutuo entre sus miembros.

A pesar de avances normativos como la Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes y las reformas promovidas por la Coalición Movilidad Segura, la aplicación de estas iniciativas sigue siendo limitada (SEDATU, 2024).

Con lo anterior se muestra que la movilidad infantil constituye un campo crítico para evaluar la justicia espacial y la democracia urbana, evidenciando la necesidad de transitar de políticas sectoriales a un urbanismo centrado en las infancias que reconfigure la ciudad como un espacio inclusivo y seguro.

Experiencias comparadas entre el contexto global y mexicano

La movilidad infantil es un indicador fundamental de equidad urbana y derecho a la ciudad, pues permite evaluar hasta qué punto las ciudades garantizan entornos seguros y accesibles para su población más vulnerable. A nivel internacional, los casos de éxito evidencian que cuando los sistemas urbanos priorizan a las infancias, generan beneficios colectivos en términos de cohesión social, salud pública y sostenibilidad (WHO, 2018).

Sin embargo, la realidad global y mexicana muestra profundas desigualdades en la capacidad de las urbes para ofrecer condiciones que fomenten la autonomía infantil.

En ciudades europeas como Freiburg o Amsterdam, más del 60% de los trayectos escolares se realizan a pie o en bicicleta, gracias a la implementación de políticas de pacificación vehicular, redes ciclistas integradas y calles escolares (Pucher & Buehler, 2012). De igual forma, experiencias como la de Copenhague demuestran que el diseño de “infraestructuras de la infancia” (rutas seguras, cruces protegidos y accesos a parques y centros educativos) favorece la movilidad independiente y promueve estilos de vida saludables desde la infancia. Estas ciudades han entendido que el urbanismo infantil no es un segmento aislado de la planificación urbana, sino más bien es el núcleo desde el cual deben repensarse los espacios urbanos (ver imagen 1).

Imagen 1. Infraestructura de trayectos escolares en la ciudad de Copenhague.



Fuente: Thomas Høyrup Christensen.

América del Norte y América Latina también ofrecen ejemplos reveladores como son la ciudad de Toronto, con su programa “Active and Safe Routes to School”, que logró aumentar en un 27% los desplazamientos autónomos de escolares en menos de cinco años mediante una combinación de intervenciones en infraestructura, educación

vial y participación comunitaria (Panter et al., 2018) (ver imagen 2). En Bogotá, los proyectos “Al colegio en bici” y “Camino Seguro al Colegio” redujeron los accidentes infantiles en zonas escolares en un 40%, articulando transporte, seguridad vial y compromiso social (Fundación Bloomberg, 2020) (ver imagen 3).

Estas iniciativas confirman la validez del planteamiento de que una ciudad diseñada para las infancias es, necesariamente, una ciudad mejor para todos sus habitantes (Tonuci, 2007).

Imagen 2. Trayectos escolares a pie en la ciudad de Toronto.



Fuente: Green Communities Canada.

Imagen 3. Estrategia “Al colegio en bici” en la ciudad de Bogotá.



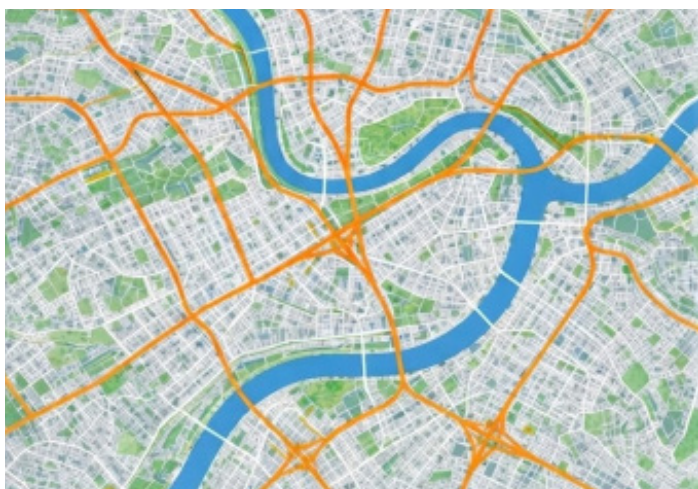
Fuente: Javier Cortés.

No obstante, México enfrenta un panorama más complejo. Según datos del INEGI (2023), más del 60% de los desplazamientos de menores de 14 años en áreas urbanas dependen del acompañamiento adulto, lo que refleja la baja autonomía infantil en el país.

Esta situación responde a factores estructurales: el diseño urbano centrado en el automóvil, la violencia vial y la insuficiente infraestructura peatonal y ciclista que provoca una gran cantidad de accidentes donde las infancias son víctimas. La comparación con ciudades como Bogotá o Toronto expone una brecha crítica: mientras en otros contextos se promueven calles escolares, redes seguras de movilidad y entornos de tráfico calmado, en México predomina un urbanismo que relega la movilidad infantil a la periferia de la agenda pública. Como advierte Gülgönen (2016), la integración de las infancias en la ciudad no debe limitarse a espacios recreativos aislados, sino que exige su reconocimiento como actores legítimos del espacio público, con derecho a desplazarse de manera autónoma y segura. Resumidamente, la movilidad infantil en México revela una tensión entre la planificación urbana y los derechos de las infancias. Los datos evidencian que, lejos de ser un problema accesorio, constituye un síntoma de inequidad urbana y de falta de justicia espacial.

La movilidad limitada de las infancias en la ciudad de Puebla

El análisis de la movilidad infantil en Puebla evidencia una ciudad profundamente condicionada por una lógica adultocéntrica y motorizada que margina sistemáticamente a las infancias del espacio público. La estructura actual de transporte, el diseño vial y la distribución del espacio urbano reflejan un modelo de planeación que prioriza la circulación vehicular sobre la seguridad y autonomía infantil. Además de lo anterior, el miedo parental y las barreras físicas restringen la independencia infantil, fenómeno que Gülgönen (2016) define como producto de la “ciudad adultocéntrica”, donde las infancias quedan subordinadas a la vigilancia y al confi-



Esta situación restringe sus oportunidades de esparcimiento y socialización, esenciales para su desarrollo integral, y también los excluye de la vida urbana cotidiana, confinándolos a contextos domésticos o escolares. Como sostiene Gülgönen (2016), integrar a las infancias en la ciudad implica repensar su acceso a espacios de juego y el derecho a la movilidad diaria y a habitar la calle de manera segura y autónoma. La situación de Puebla revela un patrón de exclusión urbana que va más allá de la movilidad y que constituye una negación del derecho a la ciudad para las infancias.

La carencia de espacios públicos accesibles y recreativos constituye un factor crítico que agrava la exclusión infantil en Puebla. El Programa de Espacio Público del Municipio de Puebla (2021) señala una limitación en términos cuantitativos y revela una distribución desigual donde la mayoría de las áreas verdes se localizan en zonas centrales, mientras que las periferias permanecen desprovistas de infraestructura recreativa adecuada.

Hacia una corresponsabilidad institucional y comunitaria en favor de la movilidad infantil

El desafío central radica en la inclusión efectiva de la voz infantil en los procesos de planificación urbana. Esta participación debe ser genuina y estructural, reconociendo a las infancias como actores legítimos de su entorno.

No obstante, la movilidad infantil tampoco puede comprenderse únicamente desde el ámbito institucional o normativo; requiere también de un involucramiento de las familias y comunidades. En este sentido, resulta fundamental identificar acciones que los propios actores sociales (padres, madres, cuidadores y vecinos) que puedan desplegar para transformar el entorno inmediato en espacios acogedores para las infancias.

En primer lugar, a escala de colonia, las familias pueden asumir un rol proactivo en la creación de entornos cotidianos seguros. Por ejemplo, la organización de “caminos escolares vecinales” donde madres, padres y vecinos acompañen colectivamente a las infancias en trayectos a la escuela, esto fortalecería la seguridad vial y también generaría confianza comunitaria.



Asimismo, la promoción de actividades de cierre temporal de calles para el juego libre durante fines de semana o tardes podría resignificar el espacio público como lugar de encuentro intergeneracional, en el que las infancias son protagonistas de la vida barrial. De igual forma, la instalación comunitaria de elementos básicos como son la señalización peatonal, jardineras móviles o cruces peatonales pintados por la propia comunidad puede convertirse en un acto pedagógico y reivindicativo que fomente el sentido de pertenencia de los más pequeños.

En última instancia, garantizar la movilidad infantil no debe verse como un lujo urbano ni como un tema de nicho reservado a ciudades “modelo”, más bien como una condición mínima de equidad y humanidad. Lo que está en juego no es solo el derecho de las infancias a moverse, es su derecho a vivir plenamente la ciudad, a experimentar su barrio, a construir memorias en sus calles y a participar en la vida urbana desde edades tempranas. Es importante señalar que una ciudad que no protege ni escucha a sus infancias es, en el fondo, una ciudad que ha renunciado a su futuro. Por ello, colocar a las infancias en el centro de la movilidad urbana es medida técnica y una declaración ética y política, es decir, una apuesta por ciudades que cuidan, que educan y que reconocen en su espacio público el lugar donde se gesta una ciudadanía justa e incluyente.



Conviene subrayar que estas prácticas comunitarias no deben ser sustitutos de la responsabilidad gubernamental, sino más bien mecanismos complementarios de corresponsabilidad social que fortalezcan la cultura de la movilidad activa. La recuperación del espacio público para la infancia, cuando se gestiona desde la proximidad barrial, amplía las oportunidades de autonomía de las infancias y favorece la cohesión social y la construcción de comunidades solidarias.



Referencias

- Ajuntament de Barcelona. (2020). Supermanzanas y calles escolares: hacia una ciudad para la infancia. Barcelona: Ayuntamiento de Barcelona.
- Fundación Bloomberg. (2020). Evaluación del impacto de programas escolares en movilidad activa en Bogotá. Bogotá: Bloomberg Initiative for Global Road Safety.
- Gülgönen, T. (2016). Espacio urbano, ciudadanía e infancia: apuntes para pensar la integración de los niños en la ciudad. *Revista Internacional de Sociología*, 74(3), 1–15.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2023). Movilidad infantil y acompañamiento adulto: datos sobre desplazamientos de menores de 14 años en áreas urbanas de México. Gobierno de México.
- Panther, J. R., Jones, A. P., Van Sluijs, E. M. F., & Griffin, S. J. (2018). Active and Safe Routes to School boosted children's autonomous travel in Toronto: 27% increase in less than five years. *American Journal of Preventive Medicine*, 65(2), 258–266.
- Programa de Espacio público del Municipio de Puebla (2021). Gobierno Municipal de Puebla.
- Pucher, J., & Buehler, R. (2012). *City cycling*. Cambridge, MA: MIT Press.
- Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU). (2024). Informe sobre implementación de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. Ciudad de México: Gobierno de México.
- Tapia, R. (2019). Pirámide invertida de la movilidad: jerarquías urbanas y derechos peatonales. Ciudad de México: ITDP México.
- Toboso Moreno, S. (2018). Movilidad Infantil en la ciudad. <https://riunet.upv.es/handle/10251/141481>
- Tonucci, F. (2007). *La ciudad de los niños*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina: Losada.
- World Health Organization (WHO). (2018). Global action plan on physical activity 2018–2030: More active people for a healthier world. Geneva: World Health Organization.

