

Cambiar  
las señales.

Seguridad urbana y autonomía infantil  
donde niños y niñas puedan crecer, jugar y disfrutar en libertad.

Marta Román

#### Una señal de peligro

En nuestras ciudades hay cada vez menos niños y, a los que hay, apenas se les ve por la calle sueltos o solos. Nuestras aceras están envejecidas y esas señales de tráfico triangulares, que encierran las siluetas de un niño y una niña, van convirtiéndose en una de las escasas imágenes residuales de la infancia en nuestro espacio público. Ese triángulo rojo expresa *“peligro por la proximidad de un lugar frecuentado por niños tales como escuelas o zonas de juego.”*

Si, como dice el diccionario, peligro es aquello *“que produce o aumenta la inminencia de un daño”*,



Es curioso que los agentes de la policía no acudan a los lugares donde están concentrados los adultos a impartir seguridad vial, sino que vayan a los colegios donde están aquellos que no conducen

propongo que las señales de tráfico sean más explícitas e incluyan este tipo de grafismo:



Claramente, se han tergiversado conceptos y hay una confusión entre *riesgo* y *peligro* que, lejos de ser casual, contribuye a culpabilizar a las víctimas y a desviar el debate sobre la seguridad urbana. Mientras que *peligro* hace referencia al origen del daño, la palabra *riesgo* indica la contingencia o proximidad de que éste se produzca. La presencia, en un mismo espacio, de coches -máquinas de más de mil kilos- desplazándose a velocidades superiores a 40 km/h y de personas de menos de 30 kilos corriendo tras una pelota, genera una situación de *riesgo*. Pero los niños no son un *peligro* para la ciudad; por el contrario, lo que podemos afirmar es que la ciudad es cada vez más peligrosa para todos y, especialmente, para ellos.

La irrupción del tráfico en la ciudad supuso un auténtico choque entre los niños y los vehículos. Acostumbrados, los pequeños, a un uso intensivo del espacio público, la llegada de estos nuevos visitantes de acero a las calles, donde jugaban y transitaban todavía sin cautela, elevó de forma dramática las víctimas por atropello. A medida que los coches se han ido haciendo dueños de la ciudad, se ha ido produciendo una adaptación de los chicos y un cambio en su forma y en su intensidad de utilización del espacio público. Si miramos las cifras de accidentes en zonas urbanas, vemos que, de los años setenta a los noventa, el número de peatones víctimas entre los 5 y 14 años, se redujo casi en un tercio. Seguramente, los responsables de tráfico evaluarían que se ha mejorado la seguridad de las calles y se felicitarían por ello,

pero, como cualquier cifra, ésta también hay que considerarla con cautela.

En un estudio sobre movilidad infantil (HILLMAN, ADAMS Y WHITELEGG, 1990) realizado en Inglaterra y Alemania en ese mismo período, se ponía al descubierto un hecho que había pasado silenciosamente inadvertido: el drástico recorte de libertad y autonomía de niños y niñas. Las cosas que, en los setenta, se permitía a los niños de siete años, como cruzar calles o jugar en las aceras sin la presencia de un adulto, veinte años después no se les permite hasta haber cumplido nueve años y medio.

Así, el menor número de atropellos de niños y niñas se puede relacionar no tanto con una mayor seguridad de las calles, sino con un proceso de adaptación social a los nuevos artefactos de motor, que ha supuesto su expulsión de la vía pública y un férreo recorte de su autonomía y libertad de movimientos.

## ¿Seguridad vial?

Como parece que no interesa o no se quiere frenar a los coches, los esfuerzos para mejorar la “seguridad” han ido dirigidos a aleccionar a las víctimas del tráfico para que se comporten como deben. Es curioso que los agentes de la policía no acudan a los grandes centros de trabajo o a los bares o a los lugares donde están concentrados los adultos a impartir seguridad vial, sino que vayan a los colegios donde están aquellos que no conducen y, por lo tanto, que no tienen en sus manos reducir el peligro de las calles.

La seguridad vial abunda en la idea de que los niños son, por su comportamiento imprevisible, los seres peligrosos que pueden irrumpir de forma repentina en la calzada y, por lo tanto, hay que adoctrinarle sobre su comportamiento: “no juguéis”, “id atentos”, “no os distraigáis”. Los menores de edad, los débiles, son así responsables de su propia seguridad en un escenario muy reglado en el que, paradójicamente, no pueden fiarse totalmente de las normas establecidas, ya que nadie garantiza que se respeten los semáforos en verde y, mucho menos, los pasos de cebra.

De alguna manera, se les pide que dejen de ser niños y actuar como niños. Por un lado, su estatura les hace menos visibles en el mar

de vehículos en que se ha convertido la ciudad y, por lo tanto, más vulnerables; y, por otro lado, sus capacidades sensoriales no están todavía suficientemente desarrolladas para poder manejarse con soltura en la complejidad del tráfico. Tienen el campo visual más reducido, no sólo limitado por su menor tamaño sino por el proceso de desarrollo de la visión, que no se termina de completar hasta los 16 años. También encuentran dificultades para distinguir si ciertos objetos están parados o van lentos y les cuesta percibir las distancias y la velocidad, así como localizar el origen de los sonidos.

La capacidad de observación y atención de los niños no está mediatizada, como la de los adultos, sino que siguen su propio código, que puede provenir de sus juegos, de los colores llamativos, de objetos en movimiento, o cualquier cosa que les llame la atención. Así que, si no pueden comportarse como adultos, tendrán que pasar gran parte de su infancia encerrados y estar permanentemente vigilados cuando se encuentran en el espacio público.

## La privatización del espacio y la vida

La irrupción del coche no sólo ha introducido el peligro en las calles, sino que ha hecho del espacio público un lugar inhabitable: la usurpación del espacio por vehículos, los ruidos, la contaminación, la desaparición del arbolado, han convertido la calle en un lugar desagradable por el que hay que transitar deprisa y escapar, destruyendo una rica vida urbana. Como plantea el sociólogo Iván Rodríguez, se ha pasado de ciudades ricas con hogares pobres a ciudades pobres con hogares ricos. Cada vez más, la casa se convierte en el espacio central de la persona y se va abandonando la calle que, paulatinamente, se va empobreciendo de actividades y de vida.

Si lo que hay fuera es desagradable o no tiene interés, las casas se van separando y blindando del exterior. Esta privatización de la vida afecta negativamente a quienes quedan recluidos en el espacio interior de la vivienda. Además del sedentarismo y la soledad, que son las nuevas dolencias infantiles, el aislamiento y la falta de vínculos vecinales y sociales aumenta la vulnerabilidad de todos aquellos que tienen problemas en su propia familia, en su propia casa.

La permeabilidad entre la casa y la calle, ese diálogo y convivencia pacífica entre lo público y lo privado se rompe. Los balcones y terrazas se cierran, los bloques se aíslan, se levantan verjas y vallas, se blindan puertas, se instalan alarmas y cámaras, se inicia un proceso de ruptura del interior con el exterior que deriva en un menor control social de la calle y, por lo tanto, en una mayor percepción de peligrosidad social.

Los padres ya no pueden, desde los grandes edificios, echar una ojeada a su hijo y ver si está en la calle; no pueden darle un grito y llamarle para que regrese a casa porque el ruido no lo permite; no se atreven a dejarle en un lugar donde no pasa nada más allá del tránsito rodado. Así, se les prohíbe salir a jugar y la propia ausencia de niños destruye uno de los elementos que más vida y más seguridad otorgaba a todos los habitantes urbanos.

En un círculo vicioso que se va retroalimentando, la ausencia de ciudadanos y ciudadanas de talla pequeña moviéndose libremente por la vía pública hace que su presencia autónoma sea algo extraño o excepcional y “despeja” el camino para que los vehículos circulen con menor atención, a más velocidad, derivando en un aumento progresivo de la peligrosidad general. Qué distinto se conduciría sabiendo que, en cualquier momento, pueden aparecer niños en bicicleta o que es frecuente que haya pequeños cruzando por los pasos de cebra.

Si no se vive, si no se patea, si no se conoce, si no se cuida el propio entorno, éste se va convirtiendo en algo residual, en un extraño. Los padres y madres imponen fuertes restricciones a los niños para el uso de la ciudad que, incluso aceptando la realidad de los peligros del tráfico, responden muchas veces a una percepción exacerbada del riesgo. En esta percepción del peligro, las niñas, además, salen perdiendo y todos los estudios realizados sobre uso del espacio exterior (KATZ Y MONK, 1993) confirman que los chicos tienen más libertad espacial y siempre desde más temprana edad que las chicas. A pesar de que son los varones los que sufren más daños físicos en la vía pública, a causa del tipo de juegos que practican y de su conducta más arriesgada, los padres se preocupan más por los peligros

Hay que sacar a los niños del triángulo rojo  
que les relaciona con el origen del peligro.

sociales relacionados con posibles abusos o daños sexuales que, injustificadamente, atribuyen en exclusiva a las niñas y establecen todavía más recortes para ellas.

### Daños colaterales

En este proceso, la crianza infantil se ha convertido en el cometido del núcleo familiar y, en especial, de las madres. Mientras que, antes, los niños pasaban mucho tiempo en la calle y su educación la asumía, de alguna manera, un colectivo amplio formado, además de por los padres, por familiares, por niños más mayores, por los vecinos y por personas del entorno, ahora se ha convertido en un asunto privado, exclusivo de la familia nuclear.

Traer al mundo a un ser que se percibe como peligroso y que no cuenta con un espacio adecuado en el entorno social supone, para quien se atreve a hacerlo, un elevado coste. Ahora, a los niños hay que traerles y llevarles al colegio, custodiarles a cada paso para que no se asomen a la calzada, no corran, no crucen solos..., vigilarles en los lugares de juego y retenerles y entretenerles en casa. Una nueva función de carcelero, asfixiante tanto para los reos vigilados como para quienes tienen que pasar gran parte de su día custodiándolos.

Frente a un entorno hostil, las soluciones adoptadas están siendo individuales, algunas sólo para aquellos que puedan costearlas: comprarse un piso con jardín o un chalet en las afueras; apuntar a los niños a una serie interminable de clases extraescolares para tenerles ocupados y que hagan ejercicio; contratar a una persona para llevarles y traerles al parque. La televisión será una de las pocas válvulas de escape al alcance de la mayoría. La enorme cantidad de horas que los niños pasan frente al televisor hay que

vincularla, no sólo con la falta de control de padres y madres, sino con esta destrucción del espacio habitable, con esa falta de alternativas sencillas y accesibles, con este modelo urbano inadecuado para que los pequeños puedan moverse libremente.

### Cambiar las señales

Hay que cambiar las señales. Tenemos que construir ciudades habitables y equitativas que incorporen las condiciones espaciales para que niñas y niños, y todos aquellos que han quedado relegados en este modelo urbano, puedan moverse libremente. Hay que establecer nuevas reglas de juego donde los pequeños no sean vistos como un estorbo, como un problema, como una “carga doméstica”, como una pieza que no encaja en el sistema urbano. Hay que sacar a los niños del triángulo rojo que les relaciona con el origen del peligro, que les culpabiliza por comportarse como niños y que les obliga a permanecer cautivos.

Tenemos que reducir el peligro urbano y reconvertir nuestras ciudades en espacios habitables donde niños y niñas puedan crecer en libertad. Tenemos que repensar y recuperar las calles para que puedan jugar y establecer relaciones y lazos afectivos con su entorno. Tenemos que conseguir que ellos puedan, como nosotros hicimos cuando fuimos de su talla, conocer palmo a palmo su calle, hacerse amigos cercanos con los que jugar y disfrutar autónomamente de los bienes que brinda la ciudad. ■



### BIBLIOGRAFÍA

- KATZ, CINDI; MONK, JANICE: *Full circles. Geographies of women over the life course*. Londres: Routledge, 1993.
- HILLMAN, M.; ADAMS, J.; WHITELEGG, J. *One false move...A study of children's mobility*. Londres: Policy Studies, 1990.

Marta Román Rivas

Geógrafa y pertenece al Colectivo de Mujeres Urbanistas.

[mroman@gea21.com](mailto:mroman@gea21.com)

<http://www.nodo50.org/mujeresurbanistas>