



Participación de niños y niñas en políticas de vialidad

..... || **Adriana Sánchez**

Psicóloga e historiadora. Investigadora en el Instituto de Investigaciones Sociales de la Universidad de Costa Rica.



Hace más de cinco años, la reforma a la Ley de Tránsito era uno de los principales temas de discusión en Costa Rica y, entonces, los medios informativos estuvieron concentrados en demostrar conductas imprudentes y temerarias causantes de siniestros. La principal tarea era la de convencer de la necesidad de mejorar el sistema punitivo. Pero, sin que se haya logrado mayores cambios, hoy en día, dado el colapso y el estado deteriorado de las vías públicas, el tema en boga es el de la infraestructura. En realidad, todo esto está ligado, pero la gran perdedora en las discusiones sigue siendo la educación y los más afectados son los usuarios más vulnerables de las vías públicas.

Recientemente la Red de Posgrados en Infancia y Juventud (Clacso, 2013), basada en el acuerdo celebrado entre la Organización de Estados Iberoamericanos y el Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales (Clacso), de conformidad con la Declaración de la Cumbre de Salamanca (de 2005), formula, discute, aboga e interviene por nuevas prácticas éticas, estéticas, socioculturales, teóricas, epistemológicas, ontológicas, etc., en el campo de la niñez y la



Volver al índice



A. Baltodano. Niños atravesando calles.

juventud, poniendo énfasis en la independencia, autonomía, derechos y participación, por encima de una visión que prioriza la fragilidad e inocencia. Y es que, históricamente, por razones de etnia, raza, sexo, edad, religión, etc., se ha venido negando la posibilidad de que determinados grupos sociales participen en el análisis de la sociedad y en la toma de decisiones (Duarte-Duarte, 2013).

Aquí se quiere retomar esta iniciativa para proponer la posibilidad de que en materia de infraestructura se inserte a los niños y las niñas de manera activa en la elaboración de políticas públicas en la materia, se valore el análisis que los niños

y las niñas puedan hacer de su entorno a la hora de realizar planes y proyectos de infraestructura, se solucionen las barreras físicas y simbólicas que les opone el sistema vial y se les invite a participar activamente en el diseño de las vías, ajustando la infraestructura a sus posibilidades y habilidades cognitivas, motoras y físicas, de manera que disminuya el riesgo de verse envueltos y envueltas en un siniestro y sufrir sus consecuencias.

A propósito, hay un acervo jurídico que acuerpa dicha iniciativa: la Declaratoria y la Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos de los Niños y las Niñas es un instrumento jurídicamente

vinculante que obliga a los países suscritos a tomar las medidas necesarias para velar por el derecho a la vida, el de desarrollo armonioso y el de una vida digna, derechos que viola el actual funcionamiento del sistema de transportes.¹ También, la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad (Foro Social de las Américas y Foro Mundial Urbano, 2004), suscrita por Costa Rica, compromete a garantizar a todas las personas las condiciones para circular y moverse libremente por la ciudad, de acuerdo a un plan de transportes y a un sistema de transporte público accesible, a promover el uso de automóviles no contaminantes y a dotar de espacios libres de la circulación de automóviles a determinadas horas del día; además de remover barreras arquitectónicas y garantizar el tránsito de personas con discapacidades.

Mas los anteriores convenios internacionales contrastan con la situación que implanta la Ley de Tránsito por las Vías Públicas Terrestres, que disminuye a los niños, niñas y personas adolescentes, al no reconocerlos como sujetos de derecho, sino reduciéndolos a la figura de menores de edad, limitada a obedecer restricciones, y anulada en tanto sujeto activo en la transformación del sistema.

Producto de la presión de organismos internacionales, principalmente, y de

grupos organizados de víctimas y sus familiares, recientemente ha habido mayor discusión, y se ha dado algunas reformas a la Ley de Tránsito por las Vías Públicas Terrestres, principalmente en cuanto a multas y penas, pero es necesaria una transformación cabal que posicione al sujeto como prioridad y deje de concentrarse en mecanismos, señales y vehículos. Podríamos sugerir una reforma a la Ley que permita que los niños y las niñas cobren un rol activo de investigadores y tomadores de decisiones en la materia. El grueso de una Ley comprometida con el cambio social, en una sociedad comprometida con la seguridad y el bienestar de sus hijos e hijas, debe concentrarse en los procesos de enseñanza-aprendizaje vial y en proveer infraestructura adecuada a sus necesidades. La única manera de hacerlo es por medio del aprendizaje significativo, en el campo, y valorando sus saberes, opiniones y necesidades.

Recientemente, en 2013, en el Encuentro de Saberes organizado por la Universidad de Costa Rica, que promueve la discusión entre comunidad, universidad y sociedad, miembros de distintas comunidades del país reclamaron el poco peso que les brindan las instituciones públicas y el Gobierno a las comunidades a la hora de desarrollar proyectos estatales. En casi el cien por ciento de los casos, estos llegan impuestos por medio de criterios técnicos, sin consultar a las comunidades, o bien desoyendo sus discernimientos, lo que, además de producir pérdidas, inutiliza muchas inversiones estatales.

1 Producto de siniestros viales murieron al menos 19 niños y niñas en el año 2011, la mayoría por atropello. Además, gran cantidad de niños y niñas sufren heridas y mutilaciones a causa de siniestros, que son la octava causa de muerte en el mundo y la primera en personas entre los 0 y los 25 años.

La injusticia y las desigualdades en que incurre el sistema deben ser interpretadas como resultado de la concepción paternalista y autoritaria del Estado. En el campo que nos ocupa, dejar todo en manos de ingenieros y del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, o bien de las concesiones, corresponde a una visión tradicional e ingenieril del sistema, cuando los más adecuados sistemas de transportes, que logran insertar la gestión del riesgo, han logrado reducir significativamente los daños al ambiente y a la vida por medio del involucramiento de las comunidades en el planteamiento de diagnósticos y soluciones. La visión del experto y las fórmulas fuera de contexto forman parte de una concepción que opera a pesar del sentir y las necesidades de las mayorías, en función de una serie de lecturas abstractas y teóricas que nunca llegan a implementarse como se imaginaron desde una oficina.

En fin, para el pleno y buen aprovechamiento de la infraestructura de transportes, el sistema vial debe tener en cuenta los conocimientos y las necesidades de niños, niñas, personas adultas mayores, personas con discapacidad, mujeres, peatones, ciclistas, motociclistas y otros; es decir, debe superar el reinado automotriz y, además, basarse en un enfoque de derechos, lo cual implica respetar la creación de espacios específicamente para el juego y para actividades al aire libre, y priorizar el transporte público.

Además, debe considerarse la educación, que es otro factor de acceso, de



A. Baltodano. Niño atravesando calle.

equidad, de derechos y el principal motor del cambio. La educación vial no puede seguir basándose en aprender a conducir automóviles y a pintar señales. Propongo que sea una materia que sirva para implementar el aprendizaje significativo, activo, creativo, propositivo. Habida cuenta que el juego es uno de los principales recursos que tienen niños y niñas para

aprender, motor del conocimiento empático, él podría ser una posibilidad a la mano para enseñar y aprender educación vial, dado lo accesible de la calle y la acera, lo cual se podría realizar mediante visitas, promoviendo la investigación del entorno, identificado problemas, discutiendo soluciones o medidas de contención, promoviendo discusiones y reflexiones en clase. Incluso podría dejarse como tarea formar grupos para caminar a la escuela, sabiendo las ventajas del transporte activo para la salud, el ambiente y las relaciones sociales. Lo cual podría propiciar que ellos y ellas aprendieran a tomar decisiones basadas en análisis de contexto, antes que actuar mecánicamente; a razonar moralmente en función de la responsabilidad social y del bien propio y de los demás, superando el egoísmo, la inmediatez y la impulsividad que se vinculan con las concepciones respecto al automóvil en esta sociedad (Gilligan, 1982).

Asimismo, que los niños y las niñas sean usuarios activos del sistema, que evalúen las falencias y las fortalezas del sistema y la infraestructura, que se acostumbren a ser tomadores de decisiones, fiscalizadores y observadores del entorno, no simples usuarios que bajan la cabeza cuando ven una imprudencia, una injusticia o un acto de negligencia y corrupción. Que sean pedestres, que exijan aceras, áreas verdes, zonas libres de automóviles, que luchen por el derecho al transporte activo. En fin, justo lo contrario al paradigma dominante en la sociedad de hoy.

Dado que estamos integrando el sistema educativo y el sistema vial como un todo, ya que gran parte de las horas que pasan los niños y las niñas transportándose es para ir y volver de los centros educativos, planteo la hipótesis de que la falta de espacio público y áreas verdes, y el alto contenido de automóviles en las vías públicas, podrían ser considerados factores importantes de la prevalencia de patologías asociadas al diagnóstico actual de *trastorno de déficit de atención con y sin hiperactividad*. Debe ponerse especial atención al fenómeno de tener a niños y niñas puertas adentro, disminuyendo gravemente su movilidad física, el juego creativo y la interacción con otros y otras, actividades fundamentales para su concentración y su relación con el cuerpo.

Referencias

- Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales (Clacso). (2013). *Red de Posgrados en Infancia y Juventud*. S.l.: Clacso.
- Duarte-Duarte, Jakeline. (2013). Infancias contemporáneas, medios y autoridad. *Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales, Niñez y Juventud* 11 (2): 461-472. Disponible en: <<http://revistalatinamericanaumanizales.cinde.org.co>>
- Foro Social de las Américas y Foro Mundial Urbano. (2004). *Carta Mundial de Derecho a la Ciudad*. Disponible en: http://www.onuhabitat.org/index.php?option=com_docman&task=doc_details&gid=50&Itemid=3
- Gilligan, C. (1982). *In a Different Voice. Psychological Theory and women's development*. Cambridge Massachusetts and London England: Harvard University Press.