

Las ciudades de las niñas y los niños. ¿Gobiernos sensibles o eslogan político?

Children's cities: Responsive governments or political eslóganes, agendas, and dis-course?

Christian Juan Armando Flores Landeros

Universidad de Guadalajara, Centro Universitario de Arte, Arquitectura y Diseño (CUAAD), Calzada Independencia Norte #5075, Huentitán El Bajo, Guadalajara, Jalisco, CP 44250, México
christian.flores4211@alumnos.udg.mx, <https://orcid.org/0009-0008-4722-4489>

Érika Adriana Loyo Beristáin

Universidad de Guadalajara, Centro Universitario de Guadalajara, Calle Guanajuato. Núm. 1045, Guadalajara, Jalisco, México, C. P.44260, México
loyoerika637@gmail.com, <https://orcid.org/0009-0003-1132-8634>

Recibido: 30-07-2025 **Revisado:** 31-07-2025 **Aceptado:** 04-09-2025

Resumen

Desde la Convención sobre los Derechos del Niño de 1989 se ha intentado la integración activa de las infancias en las decisiones de proyectos sociales y públicos. No obstante, las decisiones en la gestión pública continúan tomándose desde una perspectiva adultocentrista que minimiza las necesidades de los niños y las niñas. En contextos urbanos, esta exclusión de las infancias resulta aún más notoria pues los entornos no favorecen su inclusión y desarrollo. Los esfuerzos realizados por organismos internacionales como UNICEF han propiciado la integración de las infancias en la agenda internacional, así como en las discusiones gubernamentales, técnicas y académicas, al punto de lograr que diversas ciudades utilicen un eslogan que las identifique como “amigas de las infancias”. Este manuscrito intenta cuestionar si el uso de un eslogan relacionado con la infancia corresponde con la realidad y las políticas públicas implementadas en la ciudad. Mediante la revisión bibliohemerográfica se analiza, en diversas escalas, el problema planteado, específicamente en cuatro casos de estudio de ciudades mexicanas. La unidad de análisis son los municipios y se trabaja a nivel descriptivo con las estadísticas derivadas de cada uno. Entre los hallazgos principales se identificó que ciertas de las acciones implementadas en las ciudades amigas de los niños y las niñas difieren entre el discurso institucional y la forma en que las infancias realmente se involucran en la vida urbana para su goce y desarrollo, así como para el ejercicio de sus derechos.

Palabras clave: Movilidad urbana, ciudades, infancias, políticas públicas, discurso político.

Abstract

Since the 1989 Convention on the Rights of the Child, efforts have been made to promote children's meaningful involvement in public and social project decision-making. Nevertheless, public governance practices still predominantly reflect an adult-centered lens that often sidelines the voices and needs of children. In urban environments, this marginalization is even more evident, as spatial and institutional frameworks typically fail to support children's inclusion and development. Organizations such as UNICEF have played a critical role in advancing children's presence in global agendas and in policy, technical, and academic debates. As a result, many cities have adopted slogans branding themselves as "child-friendly." This paper critically assesses whether such labels reflect actual conditions and policies on the ground. Through a comprehensive review of scholarly and press sources, the study examines this issue at different spatial scales, focusing on four Mexican municipalities. The analysis adopts a descriptive approach, using statistical data specific to each locality. Findings reveal that the strategies implemented under the banner of child-friendly cities often diverge from the realities experienced by children. A notable gap emerges between institutional rhetoric and children's true engagement in urban life—particularly in terms of their ability to enjoy public spaces, exercise their rights, and participate meaningfully in the city.

Keywords: Urban mobility, cities and childhood, public policies, political discourse.

Introducción

Analizar las tendencias actuales en los contextos urbanos requiere de la integración de los distintos grupos sociales que conforman una sociedad, pues son ellos quienes han de discutir, construir y transformar las agendas urbanas a medida que van obteniendo visibilidad a nivel internacional y nacional. En este contexto, los discursos relacionados con las infancias se han posicionado de manera relevante en el ámbito urbano a partir de la propuesta de generar ciudades que favorezcan el desarrollo y bienestar de niños y niñas. El concepto de “la ciudad de los niños y las niñas”, impulsado inicialmente por iniciativas internacionales como la Convención sobre los Derechos del Niño (1989) y adoptado en diversas políticas públicas a nivel local, se ha difundido como un ideal de planificación urbana centrado en la inclusión, la equidad y la sostenibilidad como principios rectores ideales. Con la intención de vincularse a dicho enfoque, distintas ciudades se han autoproclamado mediante el uso de eslóganes institucionales y de corte político, como “amigables con la infancia”, “ciudades para los niños” o “territorios de juego y cuidado”. Sin embargo, estas declaraciones no siempre son acompañadas de acciones que transformen el entorno para mejorar las condiciones de vida de las infancias, quedando solo en un discurso estéril que se limita a la instalación de juegos infantiles e intervenciones de color.

Esta investigación tiene como propósito analizar los eslóganes utilizados en el contexto de cuatro ciudades mexicanas, y evaluar en qué medida el discurso de ellos está alineado a solventar las necesidades materiales, sociales y simbólicas de las infancias en el ejercicio de sus derechos. Un eslogan se entiende como aquella frase específica que tiene la intención de dar a conocer un mensaje que perpetúe en las opiniones y criterios de las personas que escuchan, leen o conocen dicho mensaje. Los eslóganes son utilizados comúnmente en el ámbito político (Peña y Ortíz, 2011) o en el publicitario (Padrakali y Chellam, 2017); sin embargo, para efectos de este manuscrito se asume especialmente la definición elaborada por Herrero (1997), que menciona que un eslogan: “se presenta como un enunciado breve, conciso y fácil de retener, (...) de una manera que resulte impactante, atractiva, ingeniosa o sugestiva para el destinatario interpretante de ese enunciado, con el fin de que adopte una determinada actitud o comportamiento” (p. 337).

El estudio de los eslóganes urbanos dedicados a la infancia no debe limitarse a una cuestión meramente semiótica o comunicacional, pues en ellos se agrupan desde aspiraciones políticas, intereses institucionales, visiones del desarrollo urbano y narrativas sobre el rol de la infancia en la sociedad. Por ello, resulta necesario indagar en los significados que producen, las políticas que legitiman o encubren, así como las exclusiones que reproducen. En el caso de México, donde la desigualdad estructural, la violencia y la precarización de los servicios públicos afectan de forma diferenciada a la niñez, una mirada crítica a estos eslóganes permite desmontar las formas en que la infancia llega a ser utilizada como símbolo de futuro, ciudadanía o modernidad, sin necesaria-

mente estar en el centro de las decisiones urbanas y, fundamentalmente, sin garantizar el ejercicio de sus derechos.

Este artículo parte de una revisión crítica del modelo de "la ciudad de los niños" (2017), propuesto por Francesco Tonucci, el cual ha sido ampliamente difundido en América Latina como un paradigma progresista de urbanismo enfocado en las necesidades de la infancia. No obstante, a pesar de las buenas intenciones que animan este enfoque, su implementación concreta ha variado significativamente de una ciudad a otra, siendo en muchos casos adoptado de forma superficial o parcial sin seguir una metodología clara y en todo caso, haciendo un uso político de las infancias en sus aspiraciones políticas. En el contexto mexicano, es común observar que estas iniciativas quedan reducidas a eventos simbólicos, campañas publicitarias o intervenciones puntuales en el espacio público, sin alterar las estructuras de desigualdad que afectan el acceso de niñas y niños a derechos como la educación, el juego, la movilidad segura o la participación efectiva. La investigación parte de dos preguntas fundamentales: ¿Qué imágenes y proyecciones de infancia se pretenden construir a través de los eslóganes urbanos?, y ¿cuál es la vinculación que existe entre los discursos y las políticas públicas implementadas?

2. ¿A qué nos referimos cuando hablamos de ciudades? Apuntes sobre características generales de los contextos urbanos.

Durante las últimas tres décadas del siglo XX, en América Latina y específicamente en México, la mayoría de ciudades han venido experimentando una expansión territorial de manera acelerada, lo cual ha traído consigo una fragmentación de espacios urbanos (Restrepo, 2024), exacerbación de las distancias y cambios en la forma de vivirlas. Esto conlleva procesos que han sido bien definidos e identificados tanto en la academia como en los diferentes gobiernos, por ejemplo: la gentrificación, la inaccesibilidad, la automovilidad y la fragmentación en los espacios; así como una notoria expansión de espacios por fuera de las zonas centrales de las ciudades, a las que se les denomina periferias (Lindón, 2020), que por sus características asociadas a la vivienda a bajo costo, generan cada vez una mayor concentración poblacional.

Dicha concentración de habitantes en las zonas de la periferia ha favorecido una organización centralizada, pues los usos de suelo destinados al comercio y servicios básicos se encuentran en áreas de la zona centro de la ciudad. Esto obliga a que los desplazamientos cotidianos de la población se vuelvan tanto extensos como costosos, lo cual afecta considerablemente no solo la calidad de vida de personas adultas, sino también la autonomía y la movilidad de diversos grupos sociales y poblacionales, entre ellos los niños y niñas (UN-Habitat, 2020). Aunque el discurso de la movilidad urbana sustentable, por una parte, promueve la caminabilidad y el uso de movilidades activas, por otra, la infraestructura urbana de dichas ciudades carece de un diseño adecuado para practicar una movilidad de manera libre y segura por parte de las infancias, pues las ace-

ras son inexistentes (especialmente en las periferias) o cuentan con un diseño inadecuado (Velázquez, et. al., 2024).

Esta características generales y transversales principalmente a las ciudades latinoamericanas (Pérez y Osal, 2019), orillan a los habitantes cada vez más, a ser dependientes de un automóvil (y recientemente de las motocicletas); debido a que la configuración física e infraestructural de la ciudad, presenta calles que priorizan la circulación de los vehículos motorizados no solo de manera espacial, sino también funcional, pues los cruces peatonales resultan insuficientes, inexistentes o inadecuados para atravesar las vialidades de manera segura, dando así un papel secundario a la seguridad y accesibilidad de los peatones y ciclistas en el entorno urbano. Esta misma dependencia del vehículo particular contribuye a problemas ambientales como la contaminación del aire, del suelo y auditiva, generando un impacto negativo en la salud pública de la población y en el desarrollo sostenible de las ciudades (IPCC, 2022). Según datos del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el número de automóviles ha tenido un crecimiento del 42% en ciudades latinoamericanas, lo que vuelve el transitar en la ciudad una actividad insegura y compleja, que además es perjudicial para la salud, y sean las niñas y los niños quienes más sufren con estas adversidades (2021).

Por otra parte, la ausencia de espacios seguros para la movilidad activa incide en la manera en que la población infantil experimenta el entorno urbano, provocando una baja interacción de los niños con su barrio y comunidad. Por lo tanto, podemos comprender la “ausencia de niños en las calles”, pues la seguridad vial es un tema que preocupa en general a padres y personas cuidadoras, dados los altos índices de siniestralidad en los que se ven involucrados los niños, siendo esta la primera causa de muertes en personas menores de 18 años en Latinoamérica (OMS, 2021). Entonces, de manera conjunta, el gran volumen de vehículos en las calles, las altas velocidades a las que circulan los mismos, la falta de señalización e infraestructura peatonal en zonas residenciales, y particularmente en zonas escolares o recreativas, dan como resultado la vulnerabilidad a la que están expuestos los niños en la vía pública (Cerde et al. 2018).

Aunado a lo anterior, la movilidad de los niñas y niños se ve sumamente restringida por la constante necesidad de un adulto para desplazarse de manera segura, con lo cual, la autonomía infantil se ve limitada enormemente, pues es poca la movilidad que practican de manera independiente (Tonucci, 2017). Esta movilidad dependiente del acompañamiento de una persona adulta, se relaciona con problemas de inseguridad pública que poco a poco han impedido a niñas y niños moverse en el espacio público de forma segura por sí solos. En cuanto al transporte público, la mayoría de ciudades mexicanas enfrentan problemáticas similares: las unidades además de inseguras en su interior, tienen diseños alejados de la accesibilidad universal sugerida desde hace varias décadas, la red de cobertura es insuficiente y mal diseñada, haciendo necesario el uso de varias rutas para satisfacer un solo trayecto, y que resulta en un elevado costo. En resumen, son muchos los factores que desincentivan el uso del transporte público por parte de la población infantil y sus cuidadores, generando poca movilidad y casi nula autonomía infantil urbana.

Resulta relevante generar una gran discusión con respecto a la movilidad escolar que se ve diferenciada a partir de las desigualdades estructurales y sociales. Las políticas educativas de México, por ejemplo, han determinado que en el caso de las escuelas públicas, éstas deben ubicarse a máximo diez minutos caminando desde su hogar, por lo que la movilidad escolar de estas infancias, se limita a caminar y que en esas trayectorias, se diseñen los llamados “senderos seguros” que implican intervenciones y vigilancia de seguridad por parte de los gobiernos municipales. En el caso de las escuelas privadas, los trayectos se realizan en automóvil particular o en transporte escolar. Aunque este último se ha incorporado en algunos ordenamientos jurídicos en distintos estados y municipios del país, en la práctica sigue siendo un tema a la deriva.

Retomando lo anterior, se puede inferir que existe una limitación para ejercer una movilidad infantil de manera autónoma y segura, que sumada a la falta de espacios recreativos adecuados que faciliten la práctica de ejercicio y esparcimiento en zonas urbanas, termina por generar un confinamiento recurrente en los niños. La dotación de espacios verdes en áreas urbanas ha disminuido durante las últimas dos décadas en México a causa de los procesos de urbanización acelerada que priorizan el desarrollo inmobiliario sobre la infraestructura verde (Núñez, 2021). Las ciudades del país se encuentran distantes de cumplir con la recomendación realizada por la OMS, que sugiere un mínimo de 9 m² de áreas verdes por habitante y a una distancia menor a los 300 metros (ONU-Hábitat 2016). Esta falta de espacios verdes públicos de juego y recreación en zonas urbanas puede vincularse directamente con uno de los principales problemas de salud pública en México, el alto índice de obesidad en la población infantil a nivel mundial (UNICEF, 2025). Aunado a las consecuencias relacionadas con temas de salud, la segregación infantil del espacio público y su poca interacción social, afecta de manera directa su desarrollo socioemocional y limita significativamente su derecho a la ciudad (Gleeson y Sipe, 2021).

Por lo tanto, las diversas dificultades que tienen las infancias para desplazarse cotidianamente ponen en evidencia las deficiencias en la planeación de las ciudades carentes de un enfoque infantil, así como la nula regulación de políticas públicas que prioricen la seguridad, el bienestar y la autonomía progresiva infantil, por ello el presente artículo subraya la importancia de integrar la opinión de los niños y niñas, tanto en las decisiones urbanas de gestión como en los procesos de planeación.

3. Las infancias como grupo social relevante para las ciudades

En el año 1989, durante la Asamblea General de las Naciones Unidas (ONU) se acordó a nivel internacional promover acciones que garantizaran el bienestar de niñas, niños y adolescentes del mundo. Dicho acuerdo quedó plasmado en la Convención sobre los Derechos del Niño (CDN) (Naciones Unidas, 1989). Uno de los cuatro principios fundamentales de la Convención es: el desarrollo y la participación infantil en las iniciativas y decisiones relacionadas con la cons-

trucción de ciudades que sean aptas para su desarrollo. Específicamente en el artículo 12 de CDN se hace mención que el niño (en aquel entonces no visto desde la lógica de la igualdad y la inclusión desde el lenguaje y la realidad) tiene derecho a expresar su opinión libremente (en función de la edad y madurez).

Sin embargo, las decisiones, opiniones y autonomía de las infancias, no solo depende de los derechos expresos otorgados, sino que están atravesados por el contexto que le rodea, desde el contexto físico, hasta el contexto simbólico y relacional; incluso de un contexto y realidades de orden jurídico y legal que observan protección a sus derechos e identidades. En este sentido, la inclusión de los infantes en la toma de decisiones tiende a fortalecer su sentido de pertenencia con el espacio donde habita, pero además invita a generar espacios que sean diseñados con relación a sus necesidades físicas, emocionales y sociales. Así también, las agendas generadas a nivel internacional y nacional, dependen en gran medida de los gobiernos locales, quienes son los encargados de concretar los esfuerzos internacionales y nacionales en favor de las infancias sobre las realidades del territorio, pues son ellos los que mayor comunicación y proximidad tienen con los distintos sectores de la población, incluidas las infancias. Promover una participación de los diversos actores que integran una población en la resolución de las problemáticas que aquejan la ciudad, ayuda a tener mayor claridad al momento de tomar decisiones adecuadas.

Al tratarse de un tema reciente en la agenda pública, existe poca evidencia técnica que aborde claramente la manera de integrar las opiniones de los niños de forma clara y concreta en los proyectos de participación de una ciudad, que no quede solo en un acto simbólico. Por ello, aún resulta un poco confuso la manera en que se ha llevado a cabo y sería interesante analizar cuáles son los instrumentos que se utilizan para considerar los deseos y manifestaciones de este sector de la población. Sin embargo, no todos los gobiernos o las estructuras gubernamentales tienen una postura abierta a la integración de los infantes en dichos procesos de gobierno, con lo cual las infancias siguen siendo un grupo subrepresentado en la generación de políticas públicas (Hart, 1992), o que se atienden bajo acciones superficiales, ya sea de partición o de representación. Sobre todo, en las ciudades actuales, la planificación continúa replicando enfoques tecnocráticos, adultocéntricos, ignorando las necesidades y percepciones de grupos vulnerados, especialmente de los niños y las niñas en su movilidad cotidiana.

Una de las principales barreras que dificultan la incorporación efectiva de las opiniones de los infantes en la planificación urbana es la falta de marcos normativos y mecanismos institucionales que ayuden a establecer las consultas infantiles de forma concreta y sistémica (Malone, 2013). En la mayoría de casos, las ciudades tienen iniciativas de participación de manera ocasional y que no terminan de incidir en políticas públicas a largo plazo. Actualmente, se continúa con una perspectiva adultocentrista que minimiza la integración de la participación infantil y donde se sigue viendo a dicho sector como sujetos pasivos en lugar de considerarles como participantes de la sociedad con opinión propia (Corsaro, 2018) y con agencia. Con ello, se tienen procesos viciados donde las opiniones de los niños que han sido consideradas son tomadas fuera de contexto y realidad, pues nuevamente

son los adultos quienes interpretan a su beneficio las opiniones, sin utilizar metodologías contextualizadas y situadas, que sean adecuadas tanto a su lenguaje como a sus formas de expresión, sin limitarles o minimizarles.

Es importante señalar que otro aspecto importante dentro de este análisis, es el papel de la desigualdad económica pues es determinante en la participación infantil, pues son los niños de comunidades vulnerables los que enfrentan mayor dificultad para ser considerados como actores en los procesos de consulta infantil y que posteriormente se integran en la agenda pública (UN-Hábitat, 2020). Otros factores que llegan a influir de manera negativa, y que alejan a los niños y niñas marginados de los procesos de participación infantil de manera activa, son los relacionados con la falta de acceso a tecnologías, la inseguridad o las numerosas actividades que tienen sus padres y que les impide involucrarlos en dichas actividades.

Como parte de las estrategias que se deben atender para garantizar una participación infantil efectiva y constante en periodos específicos de tiempo, es la creación de espacios que sean permanentes y que integren diálogos cotidianos entre infancias, personal técnico de las dependencias de planificación de gobierno, legisladores y tomadores de decisiones. Metodologías más de corte participativas como las que muestran Soto et. al. (2023) a través de técnicas como co-creaciones o correlatos o recorridos, son fundamentales para poner en práctica la participación de las infancias en la construcción y producción de su medio y por ende de sus movilidades. Así, también Freeman y Tranter (2011) han demostrado que se puede institucionalizar las opiniones de los niños en los procesos de planificación urbana mediante procesos de participación integrales y bien planeados.

Resulta importante señalar que la implementación de metodologías de participación debe adaptarse a los infantes, mediante técnicas lúdicas, elaboración de mapas cognitivos, simulaciones de sus trayectos cotidianos que permitan a los niños expresar sus vivencias de manera fácil y sencilla al resto de participantes (Chatterjee, 2005). De manera complementaria, el uso de tecnología, en las actividades de participación infantil, facilitará de manera significativa la recopilación de información sobre sus necesidades y experiencias de movilidad urbana. Sumado a los puntos anteriores, resulta importante que el personal técnico de las dependencias de planificación de gobierno, las y los legisladores, así como tomadores de decisiones que estén involucrados en los ejercicios de participación, sean capacitados previamente para atender y escuchar a los niños y niñas desde un enfoque de urbanismo en el cual se valore y se reconozca el rol que ejercen como actores clave en la transformación del espacio urbano (Tonucci, 2017).

Refiriéndose a otras latitudes, sobre todo, sociedades europeas donde los debates sobre la movilidad urbana, se realizan desde hace varias décadas más, hay instrumentos de participación y acciones concretas sobre la movilidad urbana de las infancias, que, en ocasiones, a pesar de saber que no es posible la extrapolación de políticas al contexto latinoamericano, en la actualidad aún existen esfuerzos mecánicos de este tipo. Para contextualizar en la Tabla 1, mostramos un breve panorama sobre algunas prácticas en sociedades europeas como punto de partida y tensión entre estas y las que se han implementado en contextos más cercanos.

Tabla 1.
Acciones para la movilidad urbana de las infancias en contextos europeos.

Acción/proyecto/política pública¹	Ciudad	Objetivo
Bimbibici. Niños en bici a la reconquista de la ciudad	Aproximadamente 40 municipalidades e Italia.	Socializar entre niños de 3 a 11 años, aspectos sobre la movilidad y el andar en bicicleta, debido a que en esta etapa se consideran los más receptivos a los mensajes que se quiere transmitir.
Los aparcamientos, bajo tierra; los niños, en la superficie	Barcelona, España	En algunas zonas el aparcamiento es exclusivamente subterráneo, en los sótanos de los edificios. Sólo se ha dejado una vía transitable para permitir el acceso a los garajes y el paso de ciclistas. Todo ese espacio se ha ganado para la vida urbana, especialmente para que los niños puedan jugar.
Los aparcamientos, bajo tierra; los niños, en la superficie	Barcelona, España	Las alternativas al automóvil privado son objeto de un trabajo pedagógico en clase y, al mismo tiempo, de experiencias in situ. Se anima a los niños a descubrir y a probar los transportes públicos a través e recorridos o circuitos de exploración en los que experimentan lo que supone desplazarse de forma autónoma.
Retirar tres coches para aparcar cincuenta y dos bicicletas	Leicester, Reino Unido	Basta con hacer un estacionamiento para bicicletas en lugar de para coches y aumentarlo en función de la demanda; no debe ganarse espacio en detrimento de los peatones.
La calle como circuito de aprendizaje	Rumst, Bélgica	La policía organiza anualmente sesiones para aprender a montar en bicicleta dirigidas a niños de entre 10 y 14 años. Desde mediados de la década de los ochenta, la parte práctica se desarrolla en la calle, en condiciones de tráfico reales.

Fuente: Elaborado con base en Schollaert (2002).

¹ Entendemos que un proyecto, acción, programa y política pública tienen alcances, diseños y construcciones distintas para su implementación, sin embargo, con esta tabla se intenta solamente mostrar algunos casos aislados sobre decisiones internacionales que han resultado en buenas prácticas para la participación y la visión de las infancias como un grupo prioritario en las ciudades.

Experiencias internacionales, de países desarrollados como los visualizados en la tabla anterior, han servido como la punta de lanza en diversas acciones que se han intentado, sobre todo en el contexto latinoamericano. Sin embargo, además de aludir a las reflexiones sobre las diferencias en las dinámicas socioespaciales, en problemas estructurales como la violencia y hasta condiciones climáticas, es necesario advertir que las estructuras de gobierno y las formas de incidir sobre el territorio, tienen una base privada, lo cual dificulta y complejiza la puesta en marcha de acciones como las presentadas.

Por lo tanto, es necesario realizar un esfuerzo de colaboración en conjunto entre los distintos integrantes de la sociedad, gobierno, organizaciones de la sociedad civil y comunidad, para establecer una gobernanza inclusiva que integre a los infantes en la planificación y gestión urbana. A su vez, la creación de redes de trabajo y el intercambio de ideas entre ciudades pueden generar nuevas estrategias de movilidad infantil que ayuden a tener ciudades que busquen constantemente el bienestar común.

Integrar la opinión y considerar a las infancias en los procesos de planeación y gestión de las ciudades resulta muy importante, pues es a través de su opinión y la de especialistas que se pueden crear políticas públicas que ayuden a garantizar el cumplimiento de los derechos establecidos en la CDN. A su vez, dar continuidad al compromiso hecho a nivel internacional en la CDN resulta necesario por parte de los estados, para continuar generando instrumentos que ratifiquen los derechos en favor de la infancia.

Es decir, dentro de las ciudades contemporáneas, se prioriza y se construye ciudad para garantizar la satisfacción de la categoría más poderosa de los distintos ciudadanos: el hombre adulto y de mayor poder adquisitivo, que curiosamente es aquel que se parece más a quien toma las decisiones de cómo construir ciudad, en los entornos más próximos. Para ello, la revisión biblio-hemerográfica fue realizada para el caso de México, donde dentro de las políticas urbanas se han integrado eslóganes en el nombre de algunas ciudades, para hacer alusión a que se trata de contextos urbanos comprometidos con las infancias.

4. La incorporación de las infancias como población activa a través de políticas públicas o programas

El análisis presentado se basa en las primeras cuatro ciudades nombradas como ciudades de los niños y niñas a partir de un reconocimiento internacional y adhesión a la red de Francesco Tonucci, dichas ciudades se tratan de: Zamora, Michoacán; Zapopan, Jalisco; Guanajuato, Guanajuato y Monterrey, Nuevo León. Si bien, en México existe una Red Mexicana de Ciudades Amigas de la Niñez, integrada por 326 municipios (RMCAN, 2025), no todos estos municipios han logrado la certificación, como así lo han hecho las cuatro ciudades señaladas.

Dicha certificación está en función de las acciones y políticas en favor de las infancias para una ciudad que se defina y construya a partir de sus necesidades. Por tanto, dentro de los hallazgos ofrecidos se analizan en primera instancia las

acciones que cada uno de los cuatro casos realizó para ser nombrados con la categoría de Ciudad de los Niños y las Niñas a nivel internacional, posteriormente estas acciones, programas, proyectos o políticas serán puestos en reflexión con datos estadísticos recuperados del Instituto Nacional de Estadística y Geografía en México, sobre todo los rubros que muestran las tasas de accidentalidad y motorización, como elementos que atraviesan directamente dos aspectos cruciales en las ciudades que han afectados a las infancias: la movilidad urbana y los espacios públicos.

Zamora, Michoacán: Ciudad de las niñas y los niños.

Zamora es un municipio de 218,215 habitantes del estado de Michoacán, México (Consejo Estatal de Población-COESPO, 2024), y es la última ciudad en México en obtener el reconocimiento como Ciudad de las niñas y los niños, según el portal del gobierno municipal, mismo que fue concedido en el mes de septiembre del año 2023. A partir de este evento, se han implementado actividades como la que se destaca en el sitio de internet del Gobierno de Zamora:

...ha impulsado diversas iniciativas para fomentar la convivencia y el bienestar infantil. Una de estas acciones fue la realización de la Feria del Juego en la comunidad de Romero de Guzmán, un evento que tiene como propósito promover la activación física y recuperar los juegos tradicionales como herramienta para mejorar la salud y el desarrollo de los menores. (Zamora Gobierno Municipal, 2025, párr. 2)

De acuerdo con el tercer informe de la administración pasada del municipio de Zamora, argumentó que este municipio se trata del cuarto en el país en obtener el reconocimiento y el único en el estado de Michoacán, donde rigen tres principios que orientan los programas y políticas en materia de movilidad urbana infantil:

- Derecho al tiempo libre y al juego: Queremos que los niños jueguen en las calles sin supervisión constante de adultos.
- Autonomía de movimiento: Promovemos que los niños vayan solos a la escuela, fomentando su independencia.
- Derecho a ser escuchados: Con el Consejo de Niñas y Niños, el alcalde se reúne mensualmente con ellos para escuchar sus problemas y propuestas. (Zamora Gobierno Municipal, 2024, p. 8)

Como lo reflejan los principios rectores, las actividades puestas en marcha hasta este momento están relacionadas con aspectos lúdicos y de dispersión, aún no se da conocer un proyecto base u objetivos de mediano y largo alcance que articulan las diferentes acciones que se van implementado con una visión de ciudad y desde una perspectiva de las infancias que promueva principalmente la movilidad urbana autónoma, no solo en desplazamientos claves y pendulares (por ejemplo, casa-escuela), sino desde una perspectiva ampliada. Pues este co-

lectivo representa una parte importante de los habitantes de Zamora, pues solo se encuentra por debajo de la población adulta que representa 75,156 personas, y la población de infancias adolescencias suma 65,865 habitantes.

Zamora no cuenta con un estado actual sobre datos que enuncien la motorización y los índices de siniestralidad que permitan considerar el panorama sobre el cual se están integrando las acciones y actividades en cuanto a movilidad e infancias; solo es posible consultar el último perfil de Michoacán publicado por parte del Observatorio Nacional de Lesiones (ONL) en el año 2016 que evidencia que dentro de los cinco municipios con mayor número de defunciones en la vía pública por motivo de un siniestro, indicaba que Zamora fue el municipio con mayor número de defunciones con un total de 40 personas, indicando por tipo de usuario que 16 de ellos fueron peatones, 12 motociclistas y 12 ocupantes (ONL, 2016). Sin embargo, es posible asociar la alta motorización y el constante incremento visualizado a nivel nacional con una ciudad como Zamora, donde la tendencia de uso es el automóvil particular, como en la mayoría de las ciudades mexicanas y latinoamericanas.

Paralelo a las dinámicas de movilidad urbana y el uso modal de los transportes que prevalecen en este municipio es fundamental, traer a la discusión la inseguridad generalizada que se ha experimentado en los últimos años, condiciones que agudiza aún más la compleja situación de las infancias en contextos urbanos, así como la posibilidad de retomar la autonomía que le ha sido negada. De acuerdo con diferentes medios locales, nacionales e internacionales², en el año 2024 Zamora se ubicó en el tercer lugar entre las ciudades más inseguras del mundo, mientras que años atrás se posicionó como la primera ciudad a nivel mundial con las mayores tasas de homicidios, robos y extorsiones, entre otros delitos.

Monterrey: Ciudad de las niñas y los niños

Monterrey, Nuevo León es una de las ciudades del norte del país mexicano. El censo del 2020 registró una población de 1,142, 994 habitantes (Instituto Nacional de Estadística y Geografía, INEGI, 2020). En este caso, una de las acciones más destacadas por parte de la gestión municipal en el marco del reconocimiento como ciudad de las niñas y los niños es la creación de un Consejo de la Niñez integrado por niños y niñas de entre 8 y 10 años de edad, mismo que se creó con la finalidad de:

El propósito del Consejo de la Niñez es cumplir con las funciones de consulta y asesoramiento para tratar no sólo los problemas de interés para la infancia, sino también los de la propia ciudad. El Consejo realiza propuestas hacia el alcalde y otras dependencias del Gobierno de Monterrey para transformar juntas y juntos la ciudad. (Monterrey Gobierno Municipal, 2024)

² Ver: <https://oem.com.mx/elsoldezamora/local/que-lugar-a-nivel-mundial-ocupa-zamora-el-el-indice-de-violencia-13275846> ; <https://aristeginoticias.com/1103/mexico/zamora-michoacan-es-la-ciudad-mas-violenta-del-mundo-segun-informe/>

No obstante, no se menciona, ni existe un proceso claro sobre cómo se formalizan las inquietudes y necesidades vertidas por el consejo de la niñez en acciones sobre la ciudad. O bien, tampoco se mencionan los rubros en los que se orientan las opiniones recuperadas de estos ejercicios. Mientras que la situación en cuanto aspectos determinantes como el aumento de la motorización, de las velocidades y de la ocupación de los espacios públicos y las calles es de los vehículos particulares, no es posible proyectar de qué manera impacta el eslogan de “ciudad de las niñas y los niños”. Según el INEGI (2023) a nivel estatal, existen 2, 672, 106 vehículos automotores registrados en Nuevo León, de lo que es posible intuir que el municipio de Monterrey sigue dicha tendencia, de lo cual se destaca que el índice de motorización es de 2 personas por cada vehículo registrado.

Asimismo, de acuerdo con el Observatorio Ciudadano de Movilidad y Seguridad Vial (OCISEVI) (2025) la Zona Metropolitana de Monterrey lidera las estadísticas en cuanto a siniestros viales, de los que el 90% de ellos, ocurren específicamente en el municipio de Monterrey. Esto tiene influencia directa en la forma de experimentar la movilidad y el espacio práctico que tienen las infancias en la construcción y visualización de las ciudades. León, Guanajuato:

León, Guanajuato: Ciudad de las niñas y los niños

Esta ciudad está ubicada en la región del Bajío, en el estado de Guanajuato. Según datos de su Instituto Municipal de Planeación, al censo de población y vivienda del INEGI del año 2020 cuenta con una población de 1,721,215 habitantes, de los que los niños y niñas representan más del 15% de la población (IMPLAN, 2020). Desde su unión a la Red Internacional en el año de 2019, esta ciudad ha destacado por la confirmación de consejos de niños y niñas, sobre todo el que está orientado a incidir en las bibliotecas municipales:

La conformación del Consejo de Niñas y Niños en las Bibliotecas Públicas Municipales surge como una iniciativa que fomenta el derecho a la participación de las infancias en la resolución de las problemáticas de su comunidad, así como de la ciudad, al mismo tiempo que impulsa el juego libre y la autonomía de niñas y niños en la recuperación de espacios públicos. (León Gobierno Municipal, 2024, párr. 1)

En este caso, tampoco se proporciona información suficiente sobre cómo se concreta la participación infantil en distintos aspectos de la vida urbana, particularmente en relación con el uso y diseño de los espacios públicos. Por otra parte, algunos de las acciones que el municipio destaca en favor los niños, es la creación en 2024 de la Procuraduría Auxiliar de Protección a Niñas, Niños y Adolescentes (NNA), dicha institución fue instaurada con la finalidad de atender los casos de violencia y maltrato infantil de los niños en el municipio y fue la primera a nivel estatal.

El municipio informó que durante los últimos tres años ha realizado distintas reuniones con los *Consejos Infantiles* con la finalidad de escuchar sus necesi-

dades y propuestas, y resaltó que dichos consejos son importantes para involucrar a los niños en las decisiones que están relacionadas con las mejoras de su entorno. Entre los logros más destacados de dichos consejos infantiles se encuentran, la realización de foros informativos llamados “conociendo mis derechos”, el equipamiento de material infantil en bibliotecas públicas, y la creación de murales comunitarios como espacios de expresión y pertenencia (Bonito León, 2025).

Las acciones por parte del municipio siguen siendo casi nulas y solo quedan acotadas esfuerzos por entablar un diálogo con los niños de los Consejos Infantiles, quedando solo en intenciones sin llegar a concretarse transformaciones reales que mejoren la seguridad, autonomía o relación de los niños con su entorno urbano.

Zapopan, Jalisco: Ciudad de las niñas y los niños.

Este municipio del Occidente de México perteneciente al estado de Jalisco, se integró en el año 2015 a la Red de Francesco Tonucci para proclamarse como ciudad de los Niños y las Niñas, así también en el año 2016 logró el reconocimiento como Ciudad Amiga de la Infancia (CAI) que otorga la UNICEF. Siendo el primer municipio a nivel nacional en obtener dicho reconocimiento. Para el año 2024, también recibió el premio “Ciudad Amiga de la Niñez 2024” el cual es otorgado por la Red Mexicana de Ciudades Amigas de la Niñez. Estos reconocimientos y premios se deben a algunas acciones implementadas en el municipio en favor de la inclusión de las niñas y niños como un grupo social fundamental no solo en la toma de decisiones si no en la forma de asumir la ciudad. Entre las que se encuentran las siguientes (Zapopan Gobierno Municipal, 2024a):

- Una Ventanilla de Atención para Niñas, Niños y Adolescentes en el Centro Integral de Servicios Zapopan, mismo con el que fueron acreedores al premio por parte de la Red Mexicana.
- Una Encuesta de Bienestar Infantil (Zapopan Gobierno Municipal, 2024c).
- Aunado a lo anterior, es el primer municipio de Latinoamérica en tener un Índice de Bienestar Infantil.
- Centro Modelo de Atención a Niñas, Niños y Adolescentes ‘Kokone’ (Zapopan Gobierno Municipal, 2024b).

Entre muchas otras acciones, sobre todo direccionadas a los contextos escolares y áreas establecidas como bibliotecas o parques. No obstante, posterior a la revisión general de las ciudades que a su nombre han añadido “Ciudad de las niñas y los niños”, presentan retos de fondo y estructurales para que las realidades de las infancias comiencen a transformarse, sobre todo en cuando a dos rubros fundamentales se refiere: la movilidad urbana y el espacio público. Entender su relación con la ciudad sin asumir estas dos categorías es ofrecer ac-

ciones y actividades superficiales dando por sentado la experiencia y las condiciones cotidianas de vivir sus entornos.

5. Conclusiones

La mirada crítica presentada con relación a los eslóganes sobre las infancias en las ciudades, invita a reflexionar sobre los alcances reales, desentrañar los límites estructurales de ello y las posibles contradicciones, más allá de oponerse a los esfuerzos en el rubro se están realizando. Pues difícilmente las acciones enunciadas en cada uno de los casos revisados lograrán efectos visibles y esperados en pro de la inclusión de las infancias en los contextos urbanos, sin la consideración expresa de los contextos sociales, económicos y culturales que rodean las ciudades, y no solo en términos infraestructurales.

Asimismo, es posible concluir de qué manera los eslóganes pueden funcionar como dispositivos de legitimación institucional, utilizados para proyectar una imagen de modernidad o progreso urbano ante organismos internacionales, sectores empresariales o ciudadanía en general, sin necesariamente modificar las condiciones de exclusión o violencia que las infancias enfrentan cotidianamente. La apropiación institucional del discurso infantil puede ser, en este sentido, una estrategia de branding urbano más que una política sustantiva de transformación.

La crítica que aquí se plantea no parte del rechazo a la idea de ciudades pensadas para la infancia, sino del reconocimiento de que dicha idea ha sido, en muchos casos, vaciada de contenido crítico y transformador. Por ello, se aboga por una relectura de estas iniciativas desde una perspectiva situada y compleja, que incluya las participaciones y la cotidianidad de las infancias no como figuras abstractas, sino como sujetos activos en la construcción de la ciudad. Solo así será posible avanzar hacia políticas urbanas verdaderamente inclusivas, capaces de transformar no solo los eslóganes, sino también las realidades urbanas que dichos eslóganes pretenden representar.

Referencias bibliográficas

- BID. (2021). *Congestión urbana en América Latina y el Caribe: características, costos y mitigación*. Washington, DC: BID. <https://publications.iadb.org/es/publications/spanish/viewer/Congestion-urbana-en-America-Latina-y-el-Caribe-Características-costos-mitigacion.pdf>
- Bonito León. (2025). Niñas y niños impulsan el cambio en León: concluye ciclo del Consejo Infantil 2022–2025 [Nota periodística]. Bonito León. Recuperado el 26 de junio de 2025, de <https://bonitoleon.com/redaccion/actualidad/ninas-y-ninos-impulsan-el-cambio-en-leon-concluye-ciclo-del-consejo-infantil-2022-2025/>
- Cerda, A., González, M., y Rojas, C. (2018). "Infraestructura y seguridad vial infantil en América Latina". *Revista de Movilidad Urbana*.
- Chatterjee, S. (2005). "Children's Participation in Local Urban Settings: A Review of Recent Practice." *Children, Youth and Environments*.

- COESPO. (2024). *Fichas Sociodemográficas Municipales: Zamora*. <https://coespo.michoacan.gob.mx/estadistica-de-fichas-municipales-del-estado-de-michoacan/>
- Corsaro, W. (2018). *The Sociology of Childhood*. SAGE Publications.
- Freeman, C., y Tranter, P. (2011). *Children and Their Urban Environment: Changing Worlds*. Routledge.
- Gleeson, B., y Sipe, N. (2021). "Children's Rights and the Urban Environment". Routledge.
- Hart, R. (1992). *Children's Participation: From Tokenism to Citizenship*. UNICEF.
- Herrero, J. (1997). El eslogan publicitario y los efectos comunicativos del juego de la ambigüedad semántica. *Paremia*, 6, (337-341)
- IMPLAN. (2020). *Censo de Población y Vivienda INEGI 2020: Población por grupos de edad y sexo, Municipio de León, Guanajuato*.
- INEGI. (2020). *Censo de Población y Vivienda 2020: resultados por localidad. Municipio de Monterrey, Nuevo León*.
- INEGI. (2023). *Vehículos de motor registrados en circulación por entidad federativa*. Datos al 31 de diciembre de 2023.
- IPCC. (2022). "Climate Change and Cities". Intergovernmental Panel on Climate Change.
- León Gobierno Municipal. (2024). *Consejo de Niñas y Niños 2024*. <https://leon.gob.mx/educacion/adjunto.php?a=1094>
- Lindón, A. (2020). La periferia: fragmentos inestables de la ciudad vivida. *Perspectiva Geográfica*, 25(2), 15-33.
- Malone, K. (2013). *Child-Friendly Cities: A Model of Planning for Sustainable Development*. *Environment and Urbanization*.
- Monterrey Gobierno Municipal. (2024). *Dictamen Respecto A La Reforma Del Reglamento Interior Del Ayuntamiento De Monterrey, Nuevo León*. https://www.monterrey.gob.mx/pdf/dictamenes_cabildo/2024/Dictamen_respecto_a_la_Reforma_del_Reglamento_Interior_del_Ayuntamiento_de_Monterrey_Nuevo_Leon.pdf
- Naciones Unidas. (1989). *Convención sobre los Derechos del Niño*. Recuperado de https://www.ohchr.org/Documents/ProfessionalInterest/crc_SP.pdf
- Núñez, J. M. (2021). *Análisis espacial de las áreas verdes urbanas de la Ciudad de México*. *Revista de Estudios Urbanos* (SciELO/Redalyc). <https://doi.org/10.22136/est20211661>
- UN-Habitat. (2020). *State of the World's Cities Report*. Naciones Unidas.
- UNICEF. (2025). El índice mundial de obesidad supera por primera vez al de bajo peso entre los niños y niñas en edad escolar y adolescentes. Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia. https://www.unicef.org/mexico/comunicados-prensa/el-índice-mundial-de-obesidad-supera-por-primera-vez-al-de-bajo-peso-entre-los?utm_source=chatgpt.com
- OCISEVI. (2025). *Informe 2023: Accidentes viales en el Área Metropolitana de Monterrey*.
- OMS. (2021). "Informe sobre seguridad vial global". Organización Mundial de la Salud.

- ONL. (2016). *Perfil Estatal Michoacán*. Gobierno de México. <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/320200/MICH.pdf>
- ONU Hábitat. (2016). La iniciativa de la prosperidad urbana. Nueva York: Naciones Unidas. Consultado en abril de 2016. http://unhabitat.org/downloads/es/mexico/cpi1603/CPI_Brochure_ES.pdf.
- Padrakali, A. y Chellam, C. (2017). Advertising Slogan - It's Emphasis and Significance in Marketing. *International Research Journal of Management and Commerce*, 4(11), 37-46.
- Peña, P. y Ortiz, M. (2012). El eslogan político español en la campaña de elecciones generales de 2008. *Estudios sobre el Mensaje Periodístico*, 17(2), 549-568. https://doi.org/10.5209/rev_ESMP.2011.v17.n2.38130
- Pereira, R., Schwanen, T., y Banister, D. (2020). Transport Accessibility and Social Equity. *Journal of Urban Mobility*.
- Pérez, R., y Osal, W. (2019). Impacto de los sistemas de transporte público latinoamericanos en la movilidad urbana y en el ambiente. *Publicaciones En Ciencias Y Tecnología*, 13(2), 38-53. <https://doi.org/10.13140/RG.2.2.14346.70083>
- Restrepo, L. (2024): Crecimiento poblacional urbano a nivel mundial en las últimas seis décadas. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 44(1), 277-29
- Schollaert, U. (2002). La ciudad, los niños y la movilidad. Bélgica: Comunidades europeas.
- Soto, M., Barrientos, M., y Francés, V. (2023). Metodologías participativas con las infancias en entornos urbanos vulnerables: coproducciones y relatos del camino a la escuela. Astrágalo. *Cultura De La Arquitectura Y La Ciudad*, 1(33-34), 373 a 392. <https://doi.org/10.12795/astragalo.2023.i33-34.19>
- Tonucci, F. (2017). "La Ciudad de los Niños: Un enfoque innovador". Ediciones Morata.
- Velázquez, Y., Parra, V., Zamorano, B. y Peña, F. (2024). Obstáculos en el camino: cómo afectan las aceras a la movilidad peatonal. *Revista Digital Universitaria (rdu)*, 25(5). <http://doi.org/10.22201/ceide.16076079e.2024.25.5.5>
- RMCAN. (2025). *Red mexicana de ciudades amigas de la niñez*. <https://www.redmexicananinez.com/>
- Zamora Gobierno Municipal. (2024). 3er. *Informe de Gobierno*. https://www.zamora.gob.mx/wp-content/uploads/2024/07/Revista_3er-informe_digital_2024.pdf
- Zamora Gobierno Municipal. (2025). *Zamora "Ciudad de los niños y de las niñas" lleva la Feria de Juegos a sus comunidades*. <https://www.zamora.gob.mx/zamora-ciudad-de-los-ninos-y-de-las-ninas-lleva-la-feria-de-juegos-a-sus-comunidades/>
- Zapopan Gobierno Municipal. (2024a). *Noticias: Zapopan recibe el premio de la Ciudad Amiga de la Niñez 2024*. <https://www.zapopan.gob.mx/v3/noticias/zapopan-recibe-el-premio-de-la-ciudad-amiga-de-la-ninez-2024>
- Zapopan Gobierno Municipal. (2024b). *Noticias: Apuesta Zapopan por un futuro libre de violencia para niñas, niños y jóvenes*. <https://www.zapopan.gob.mx/category/ciudad-de-los-ninos/>

Zapopan Gobierno Municipal. (2024c). *Noticias: Segunda Encuesta de Bienestar Infantil confirma: nueve de cada 10 niñas y niños en Zapopan son felices*. <https://www.zapopan.gob.mx/v3/inclusion/noticias/segunda-encuesta-de-bienestar-infantil-confirma-nueve-de-cada-10-ninas-y-ninos-en-zapopan>